

hoja del mar

Número 84

Año IX • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • AGOSTO 1978

● UNAS PREGUNTAS SOBRE EL CONFLICTO PESQUERO.

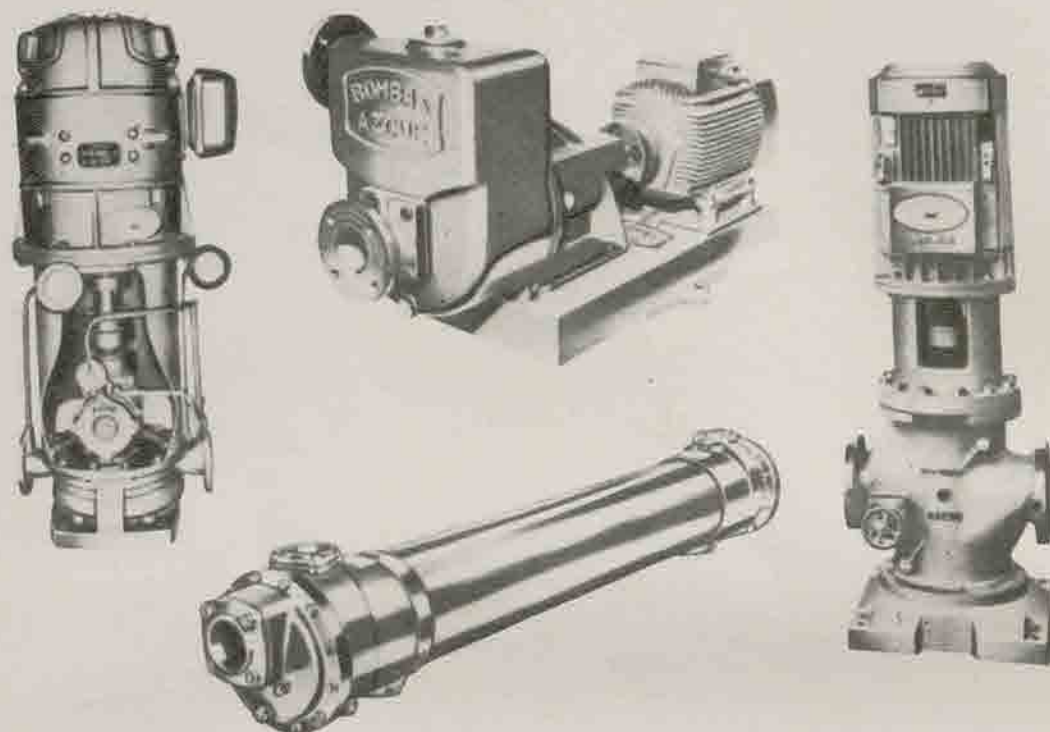
● NUEVOS METODOS DE CARGA (Y NUEVOS SUPUESTOS) PARA EL TRABAJO PORTUARIO.

● ¿A DONDE VAMOS A PESCAR?

● ESPECIAL: LA RIA DE BILBAO.



bombas para todos los servicios de marina



PUBLITEX

Servicios generales • Achique de cala • Refrigeración del motor principal y auxiliares • Trasiego de combustible • Engrase • Alimentación cebo vivo • Lluvia artificial • Planta de congelación del pescado • Frio • Servicios sanitarios de agua dulce y salada • Contraincendio • Intercambiadores de agua dulce y aceite • Intercambiadores de aire. "Gama completa para todo tipo de servicios en los barcos de pesca".



**bombas
azcue
s.a.**

teléfonos 831004 - 831062
Arrona (Guipúzcoa)

«Hoja del Mar» se remite directamente a sus domicilios a más de 22.000 suscriptores y se distribuye en las Casas del Mar, empresas navieras, armadores de buques de pesca, cooperativas, uniones y federaciones de armadores, Cofradías de Pescadores, Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Orientación Marítima, consignatarios, astilleros, industriales, delegaciones del ISM, organismos y entidades relacionados con la mar, etcétera.

hoja del mar

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

Director:
Joaquín Vidal

Edita:

Ministerio de Trabajo
**INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA**

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

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

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

BAQUERA KUSCHE & MARTIN, S. A.

FUNDADA EN 1847

Central: Paseo de la Castellana, 8
MADRID-1

Telex 27677 y 22040
Teléfono 226 10 00

SUCURSALES:

Alicante. Telex 66117.

Cádiz. Telex 76040.

Palma de Mallorca. Telex 68537.

Valencia. Telex 62771.

Barcelona. Telex 54753.

Málaga. Telex 77074.

Sevilla. Telex 72053.

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

Pasajes: Edificio Obras
del Puerto.
Teléfono 52256.

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

*Oficinas en todas las Aduanas
interiores y aeropuertos
nacionales*

CONSIGNATARIOS
DE BUQUES

REPRESENTANTES
DE LINEAS REGULARES
CON SERVICIO DE CARGA
PARA TODO EL MUNDO
AGENTES DE FLETAMENTOS

AGENTES DE ADUANAS

VIAJES «BAKUMAR»

TELEGRAMAS: «BAKUMAR»

UNAS PREGUNTAS SOBRE EL CONFLICTO PESQUERO

«La Vanguardia», de Barcelona, en su edición del 29 de agosto, publicaba el siguiente editorial, que recogemos por su actualidad e interés:

Con periodicidad machacona e implacable, los barcos de vigilancia marroquí siguen deteniendo y multando a pesqueros españoles. Rara es la semana que no ofrece un par de incidentes de este estilo. A fuerza de repetirse tal tipo de actos puede suceder que la opinión pública española termine por no darles importancia cuando lo que ponen de manifiesto es precisamente una situación que hasta ahora no sólo no se ha resuelto, sino que parece, progresivamente, agravarse.

Por de pronto, las flotas pesqueras de algunos puertos del Sur, como el de Ceuta, prefieren no aventurarse por unas latitudes que, hasta hace apenas unos meses eran relativamente tranquilas. La amenaza de una detención, no siempre justificada ni siquiera por la propia legislación marroquí, ha paralizado la actividad de varios miles de trabajadores de la mar. Y lo grave es que, por ahora, no se vislumbra con claridad el final del conflicto.

A partir del día 3 de marzo pasado, en que se hizo público el Decreto marroquí por el que se establecían nuevos límites de pesca y aguas territoriales, España ha intentado, por medio de conversaciones y contactos diplomáticos, llegar a un acuerdo con su vecino africano, un acuerdo que, salvaguardando la soberanía cherifiana, permitiera a los casi 15.000 pescadores afectados por las medidas unilaterales de Marruecos seguir trabajando. Por razones que no son del caso y que algún día convendría exponer de forma amplia, estas conversaciones se aplazaron sin que ninguna fórmula viable de cooperación pudiera encauzarse, si exceptuamos la modesta sociedad mixta «Marropeche», de tan reciente como hasta ahora intrascendente creación.

En los meses de mayo y junio, una comisión española, presidida por el director general de Pesca, vi-

sitó Rabat y Casablanca para continuar las interminables conversaciones. Se acordó entonces reunirse más adelante. Que nosotros sepamos, los previstos encuentros no se han efectuado hasta ahora. Es lógico que muchos ciudadanos, directa o indirectamente afectados por el conflicto, se pregunten por qué. Y que esa pregunta llegue más lejos y se extienda a zonas más profundas. ¿Hay o no esperanzas de un arreglo negociado entre España y Marruecos? ¿Hasta cuándo van a continuar los apresamientos de pesqueros españoles? ¿Deberían renunciar nuestros buques definitivamente a faenar en los caladeros afectados por las medidas marroquíes? ¿Qué ha sucedido con los 200 barcos que podían pescar, según publicó oportunamente la prensa nacional una vez formalizados los tratados? ¿Procuran evitar, por su parte, los pescadores españoles los incidentes que se producen, a veces, a menos de 12 millas de la costa?

La flota del Sur afectada por las medidas marroquíes está pendiente de una reconversión que le permita pescar en otros lugares más alejados y propicios. Sabemos que el plan de reconversión está en marcha y que, además de costoso, exige unos plazos; pero, ¿no podría acelerarse? Sin perjuicio de una cooperación a más largo plazo, se trata de lograr un lapso negociado que cubra durante dos años como mínimo los plazos de la reconversión. No es tanto la pérdida material que se está provocando (siendo ésta considerable), lo que nos preocupa, cuanto la suerte de varios miles de familias españolas obligadas a acogerse, en el mejor de los casos, al seguro de paro. Esto, en lo que se refiere a política interior.

La extensa problemática existente en nuestras relaciones con Marruecos justificaría algún encuentro a alto nivel. Según nuestras noticias, no está descartado un viaje del ministro de Asuntos Exteriores español, señor López Rodó, a Rabat ni, a la recíproca, una visita de su colega marroquí a Madrid.

Recordemos, a título de ejemplo, que cuando en marzo pasado, la tensión entre los dos países, debido al conflicto pesquero, había alcanzado particularmente delicadas cimas, la visita del entonces ministro de Asuntos Exteriores, señor López Bravo, a Rabat, deshizo no pocos malentendidos y redujo considerablemente la hostilidad.

Por de pronto se trata de salir del callejón en que, parece, se halla el problema. Y para ello creemos que nada mejor que recomenzar el procedimiento, con enfoques nuevos hechos de audacia e imaginación.

¿A DONDE VAMOS A PESCAR?

Las decisiones unilaterales de ampliar aguas territoriales se está convirtiendo en verdadera epidemia mundial. Las últimas pretensiones al respecto, o conatos de pretensión, se están produciendo, según nuestras noticias, en Sudáfrica y Angola. ¿Lo que nos faltaba!

Leemos en el diario sudafricano «Namib Times» (edición del pasado 10 de julio), que el director de la compañía Irvin & Johnson ha llamado la atención del Gobierno de Sudáfrica, en el sentido de que debe ampliar de 12 a 200 millas las aguas territoriales a efectos de pesca, con objeto de proceder a la defensa de esta industria en su ámbito nacional, tarea que se considera de gran urgencia. «Esto permitiría al Gobierno —sigue diciendo el mencionado diario— controlar la pesca de los buques extranjeros, dentro de las aguas propias, con un permiso de pesca».

Por otra parte, según informa el «Jornal do Comercio», de Lisboa, en su edición del pasado 26 de julio, un grupo de industriales pesqueros reunidos en Luanda (Angola), ha teleografiado a los ministros portugueses de Ultramar y Marina, y al gobernador general de Angola, solicitando la extensión de las aguas territoriales angolanas para defensa de los bancos de pesca, en beneficio de la industria nacional y colonial.

Como Senegal ya amplió sus aguas territoriales y otro tanto hicieron Sierra Leona y Mauritania, resulta que en caso de prosperar las peticiones surgidas en Sudáfrica y Angola, nuestras flotas congeladoras merlucceras y marisqueras se encontrarían con una formidable barrera a lo largo de la costa occidental africana, que impediría el normal ejercicio de la actividad pesquera, con las consecuencias económicas y sociales que son de suponer.

Y entonces, ¿dónde vamos a pescar?

Pero, de otro lado, ¿hasta qué punto se pueden consentir estas decisiones unilaterales?

Naturalmente, la expectación se centra ahora en la conferencia de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar, que es de esperar clarifique de una vez por todas estas cuestiones. En cualquier caso, el temario es de tanta actualidad e interés intrínseco, y tan prolija la problemática jurídica, y tan vitales para la totalidad de los países costeros los acuerdos que se adopten, que cabe aventurar será ésta la conferencia legislativa más importante que ha conocido el mundo.

Un temor: que los «grandes» impongan su criterio, dictado por su conveniencia, en detrimento de los «pequeños». Por ejemplo, la representación de los Estados Unidos, curándose en salud, ya ha indicado, mediante uno de sus portavoces, que «no sería satisfactorio un tratado adoptado sencillamente por mayoría de votos, pues acaso alguno de los países más importantes no estuviera conforme con él».

NUEVOS METODOS DE CARGA: NUEVOS SUPUESTOS PARA EL TRABAJO PORTUARIO

Incluimos en este número el texto del proyecto de convenio sobre las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, que se contiene en la correspondiente acta provisional de la quincuagésima octava reunión de la OIT, celebrada en Ginebra el pasado 6 de junio.

Creemos que tiene interés especial porque, efectivamente, los nuevos métodos, entre los que se encuentran la adopción de unidades de carga, la introducción de los sistemas «roll-on y roll-off» de transbordo horizontal y perfeccionados sistemas de mecanización y automatización, pueden incidir y de hecho incidirán en el empleo de los portuarios.

Por supuesto que somos decididos partidarios de los nuevos métodos, los cuales aceleran el transporte de la carga y reducen el tiempo de permanencia de los buques en puerto, y a la larga son más baratos, todo lo cual no supone sino un beneficio para la economía

general. En ello se abundó también en Ginebra, según se desprende del texto citado.

Pero lo que no podría tolerarse es que por la adopción de nuevos métodos se resintiera de alguna manera la seguridad de empleo de los trabajadores portuarios. De una parte porque, como tales trabajadores, tienen pleno derecho al equilibrio de sus remuneraciones y a la garantía de permanencia en la ocupación. Y de otro porque el progreso ha de servir para ayudar al hombre y no para sustituir al hombre, el cual, por otra parte, ha venido —por siglos— haciendo el trabajo que ahora podrá hacer la máquina, con esfuerzo, con sacrificio, y no siempre con una compensación suficiente.

El proyecto de convenio prevé estas cuestiones, y en su articulado propende, sobre todo, a recomendar la seguridad del empleo permanente o regular, para lo cual arbitra algunas medidas interesantes, que nos agradaría ver reflejadas en un cuerpo legal.

Nos cabe la satisfacción de señalar que en la aprobación del convenio, así como de la recomendación consiguiente, hubo una positiva participación española, en la persona de don Rafael Camps Darder, presidente de la Agrupación Nacional de Trabajadores Portuarios.

TOMA DE POSESION DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

LE ABORDO EL «MOSTOLES» E

LOS CATORCE DEL «HARVEST DEL MAR» MUERTOS EN

MADRID (de nuestra Redacción). En todo el litoral nacional ha causado profunda consternación el desgraciado siniestro marítimo ocurrido en la madrugada del pasado día 7 de agosto, en aguas sudafricanas, en el que hubo que lamentar la muerte de los catorce tripulantes que componían la dotación del pesquero «Harvest del Mar» (ex «Avia»), abordado y hundido por el petrolero español «Móstoles».

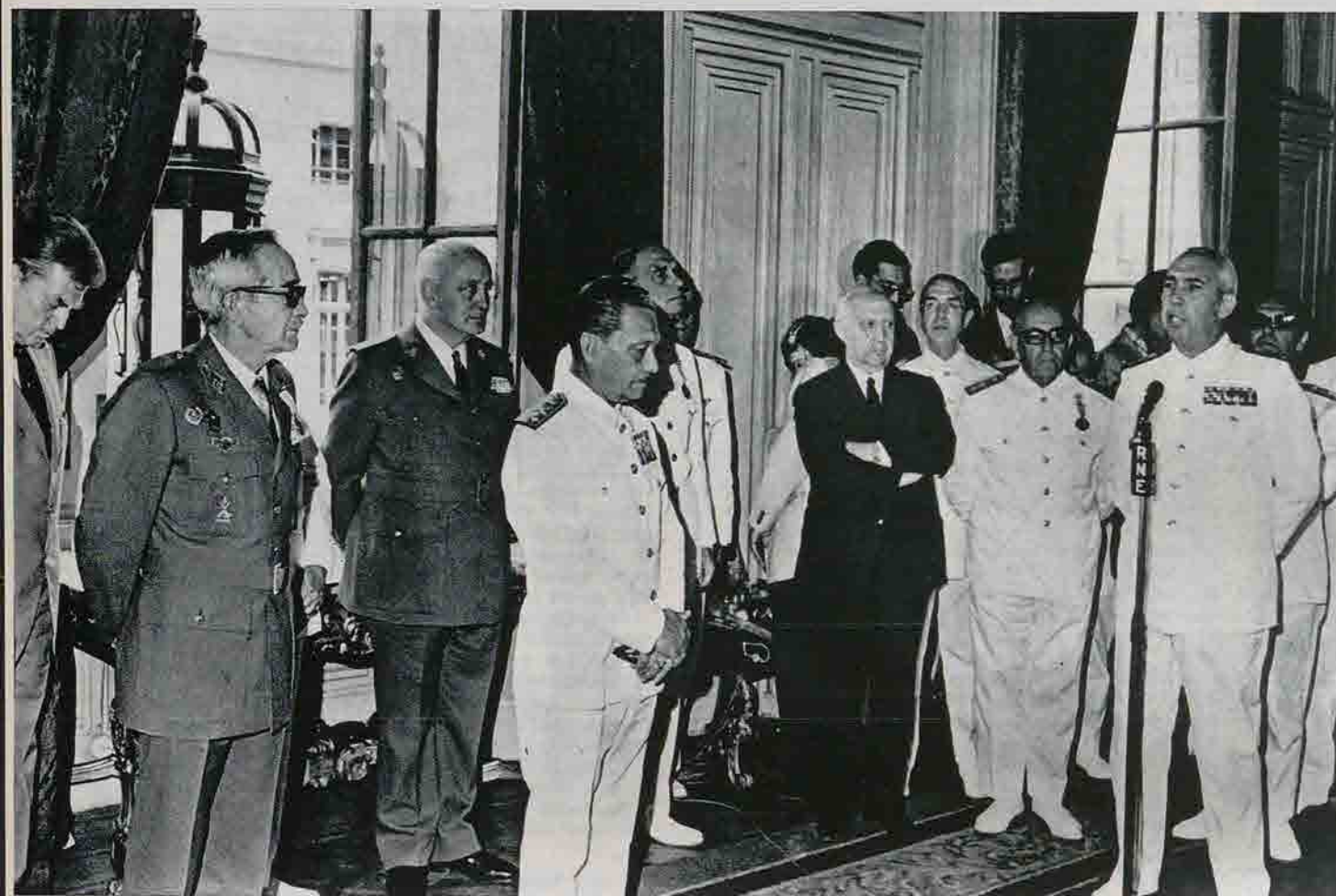
LA DESAPARICION

Al parecer el abordaje se produjo en plena noche del citado día 7, cuando el petrolero español navegaba a toda máquina desde el golfo Pérsico hacia España con un cargamento de crudos de 100.000 toneladas.

El golpe no fue apercibido por la tripulación del buque-tanque «Móstoles» (54.127 toneladas), que poco después experimentó algunas dificultades de maniobrabilidad por la zona de proa.

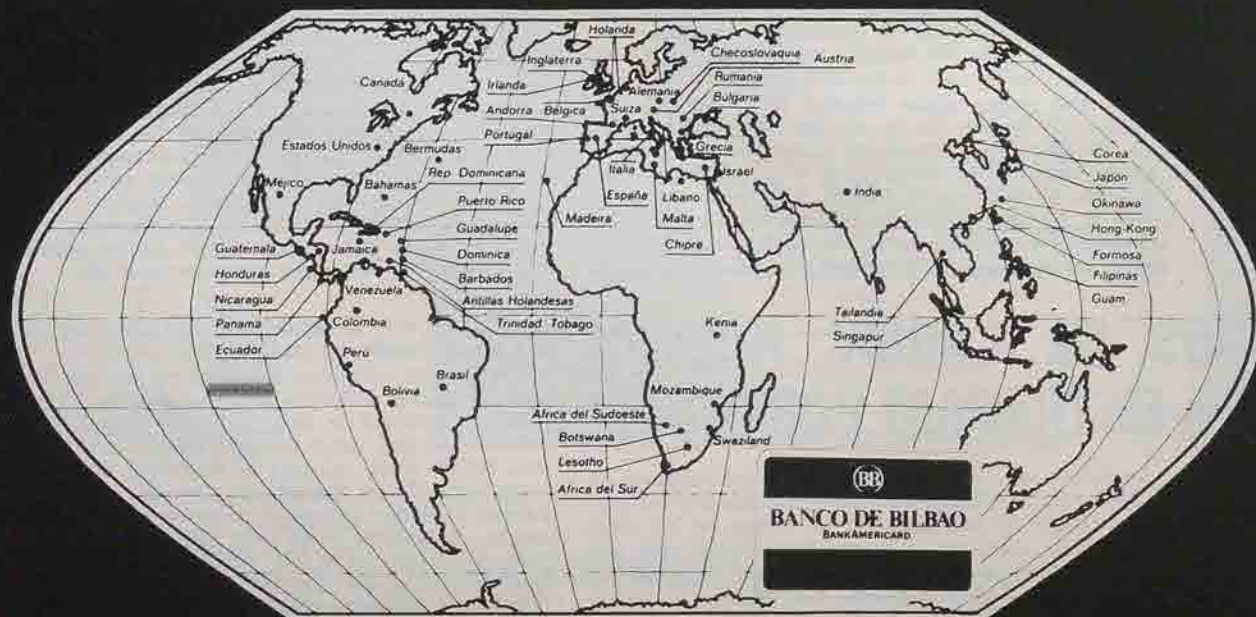
El «Harvest del Mar» fue avistado por última vez antes del amanecer, por otro buque de la misma compañía, muy próximo a un petrolero de gran porte. Después de ello no se volvió a ver ni tener noticias del mismo por sus aparatos de fonía. Inmediatamente se comenzó su búsqueda, que desgraciadamente resultó infructuosa. Posteriormente se confirmó su hundimiento por el choque con el petrolero y la total desaparición de sus tripulantes. La embestida tuvo que ser tremenda, ya que el pesquero quedó partido en dos, lo que hizo imposible que nadie se pudiera salvar, y más teniendo en cuenta que en las horas del accidente la casi totalidad de la tripulación estaría durmiendo.

El «Harvest del Mar» pertenecía a una compañía mixta hispano-sudafricana, constituida con aportación española de la empresa Pescanova. La tripulación del pesquero era totalmente española, y estaba integrada, como ya hemos dicho, por catorce hombres, de los que sólo se ha recu-



El ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, ha dado posesión de su cargo de jefe del Estado Mayor de la Armada al almirante don José Ramón González López. Estuvieron presentes en el acto los ministros del Ejército y Comercio, jefe del Alto Estado Mayor y otras personalidades. El almirante González López es consejero del Instituto Social de la Marina.

Usted tiene crédito en todo el mundo.



Para comprar, sólo tiene que sacarlo de su bolsillo: la pequeña Tarjeta de Crédito del Banco de Bilbao. Después, tiene muchos meses para pagar. Desde su casa. Sin

problemas ni errores en los cambios de moneda.

1.500.000 establecimientos en más de 60 países y zonas están convencidos de que usted es una persona digna de crédito. Y se lo dan.



Don José López Outereño, capitán del buque, que desapareció con toda la tripulación.

TRIPULANTES EST DEL MAR», ACCIDENTE

● LA TERRIBLE EMBES-
TIDA HIZO QUE EL
BARCO SE PARTIERA
EN DOS Y SE HUNDIE-
RA INSTANTANEA-
MENTE.

perado un cadáver, dándose al resto por desaparecidos. Los desafortunados pescadores eran los siguientes:

Don José López Outerelo, patrón de pesca, natural de Covelo (Pontevedra) y con domicilio en Vigo.

Don Miguel Tenorio Freire, patrón de costa, de Bueu (Pontevedra).

Don Cipriano Patiño Díaz, segundo mecánico naval, de Santa Eugenia de Ribeira (La Coruña).

Don José de Dios Vidal, contramaestre, de Gondomar (Pontevedra).

Don Rafael Estévez Pérez, cocinero, de La Cañiza (Pontevedra).

Don Abelardo Rodas Moldes, engrasador, de Bueu (Pontevedra).

Don Manuel Villar Castro, engrasador, de Cangas de Morrazo (Pontevedra).

Don Emilio Barbeito Díaz, marinero, de El Grove (Pontevedra).

Don Fermín Carmona Moreno, marinero, de Partalva (Almería).

Don Domingo Collazo Vidal, marinero, de Redondela (Pontevedra).

Don José Lapido Soto, marinero, de Puebla del Caramiñal (La Coruña).

Don Angel Martínez Novas, marinero, de Bueu (Pontevedra).

Don Manuel Villar Sotelo, marinero, de Cangas de Morrazo (Pontevedra).

Don Francisco Aldao Portas, mecánico naval, de Bueu (Pontevedra).

Un tributo más al mar, el de esos 14 hombres, que ha llevado el luto a hogares de Vigo, de Bueu, Cangas, Riveira y otros, de los cuales diez estaban casados y que dejan 24 hijos huérfanos.

CONSTRUIDO EN VIGO

El buque «Harvest del Mar» fue construido en Vigo en 1964. Tenía un registro bruto de 205 toneladas. La empresa naviera pesquera Sea Harvest Corporation (PTY) Ltd., está constituida con una aportación del 61 por 100 de Pescanova.

FUNERAL EN LA CASA DEL MAR DE VIGO

En la capilla de la Casa del Mar de Vigo, y organizada por el Instituto Social de la Marina, fue oficiada una misa en sufragio por los fallecidos. Al acto asistieron las autoridades de Marina y altos cargos de la empresa Pescanova, y fue presidido por el almirante Fontán, presidente del ISM.

DON PASCUAL PERY JUNQUERA, SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE

En el Consejo de Ministros del día 27 de julio, y a propuesta del ministro de Comercio, fue nombrado subsecretario de la Marina Mercante el vicealmirante de la Armada, don Pascual Pery Junquera.

TOMA DE POSESION

El señor Pery Junquera tomó posesión de su cargo, en presencia del ministro de Comercio, don Agustín Coto-rruelo Sendagorta, el día 30 del citado mes de julio.

Después de leídos los Decretos y tomado el juramento al señor Pery Junquera, el subsecretario saliente, almirante Leopoldo Boado, se despidió de los que habían sido hasta ese momento sus colaboradores. Se refirió también al personal que de una manera u otra tuvo relación con él, y agradeció la colaboración que siempre le habían prestado. El almirante Boado recordó seguidamente sus ocho años como director general de Navegación y sus once como subsecretario. «En ese tiempo —dijo— vi cuadruplicarse nuestra Marina Mercante, que de ser vieja y lenta, se convirtió en moderna y dinámica; lo mismo que vi mejorar —prosiguió— nuestra flota pesquera».

El señor Pery Junquera tomó la palabra seguidamente para agradecer su nombramiento y hacer un breve esbozo de lo que quiere que sea su gestión futura. De la balanza de fletes dijo «que no sólo se equilibre ésta, sino

que llegue a ser un fuerte sostén de nuestra economía». Con respecto a la Marina pesquera, dijo que había que situarse más allá de conseguir el abastecimiento nacional, logrando incrementar al máximo las exportaciones. Y que ambas actividades se realicen con la debida productividad. De los hombres de la mar dijo que «lo más importante es proporcionarles el debido bienestar social a que su dura vida les hace acreedores».

Por último, el ministro, señor Coto-rruelo, agradeció la gestión del señor Boado, a la que calificó de difícil de superar, y expuso su confianza en la futura gestión del señor Pery Junquera.

BIOGRAFIA

Es vicealmirante de la Armada. Nació en El Ferrol del Caudillo en 1911. En 1927 ingresó en la Escuela Naval Militar, siendo promovido a alférez de Navío en 1933. Al iniciarse el Movimiento Nacional incorporó a éste la ciudad de Betanzos, embarcando a continuación en el crucero «Canarias», tomando parte en todas las acciones de guerra, pasando a la terminación de ésta a profesor de Artillería de la Escuela Naval Militar.

Ha sido comandante del cañonero «Calvo Sotelo», de los destructores «Alcalá Galiano» y «Gravina» y del transporte de ataque «Castilla», y como almirante, jefe del Mando de Escolta, jefe de la II Sección del Alto Estado



Mayor y comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

Ha desempeñado la Secretaría General de la Subsecretaría de la Marina Mercante y, posteriormente, de 1962 a 1965, la Dirección General de Navegación. En la actualidad es almirante secretario general y jefe de la Jurisdicción Central en el Ministerio de Marina.

DON ALBERTO JARABO PAYA, NUEVO DELEGADO NACIONAL DE PRENSA Y RADIO DEL MOVIMIENTO

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—El presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia, don Alberto Jarabo Paya, ha sido designado delegado nacional de Prensa y Radio del Movimiento. Dicha noticia ha causado honda satisfacción en la región valenciana, y especialmente en el ámbito provincial del ISM, en el que la persona de don Alberto Jarabo se halla desde siempre, y especialmente desde que tomó posesión de la presidencia del Consejo Provincial, hondamente arraigada.

Inició don Alberto Jarabo su vida pública con el ingreso en el Cuerpo de Inspectores Técnicos de Trabajo, en el año 1932. Más tarde fue nombrado inspector y luego jefe

del Servicio Provincial de Emigración, al que siguió su designación como delegado provincial de Emigración. Fue nombrado en 1964 subdirector general de Emigración, cargo que desempeñó hasta 1967. De 1967 a 1971 es delegado provincial de Trabajo en Valencia. En junio de dicho año renuncia al mencionado cargo para presentarse a las elecciones a procurador en Cortes por el tercio familiar, siendo elegido como tal. En enero del pasado año, al crearse el Consejo Provincial del ISM en Valencia, fue designado presidente del mismo, y al frente de él llevó el pulso de los anhelos e ilusiones de los hombres del mar de Valencia. ■ F. ALBERT.

DON BENITO SAEZ GONZALEZ-ELIPE, GOBERNADOR CIVIL DE ALICANTE

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—En el Consejo de Ministros celebrado el día 17 de agosto en el Pazo de Meirás, bajo la presidencia de S. E. el Jefe del Estado, ha sido nombrado gobernador civil y jefe provincial de Alicante don Benito Sáez González-Elipe, quien hasta ahora venía ocupando el cargo de delegado provincial del Instituto Social de la Marina, en Valencia.

Quiénes conocemos de antiguo a Benito Sáez y sabemos de su capacidad de trabajo, de su entrega al servicio de los demás, de su inteligencia y de su honestidad, nos alegramos de veras de este nombramiento, augurándole grandes éxitos en la nueva gestión que se le encomienda.

Nacido en Manzanares (Ciudad Real) el día 3 de julio de 1920, su biografía nos ofrece una amplia garantía de su labor: abogado, técnico de primera del Instituto Social de la Marina, letrado de la Escuela Técnica Sindical, asesor jurídico de Marina, presidente del Sindicato Provincial de Pesca, desde 1954; secretario general del Consejo Económico Sindical de la región valenciana, vocal de la Ponencia de Desarrollo Regional del Plan de Desarrollo, del Consejo Mediterráneo de Economías Regionales y de la Comisión Pesquera del Mediterráneo.

Ha participado, en representación española, en las Reuniones hispano-francesas de Jeunes Patrons, en Valencia y Perpignan; en las de Barcelona, Marsella, Cagliari y Palma de Mallorca del Consejo Mediterráneo de Economías Regionales, formando parte de las Misiones Económicas Valencianas de los

Países Escandinavos, Bélgica y Extremo Oriente.

Ex combatiente de la División Azul y mutilado de Guerra por la Patria, condecorado con la medalla de Sufrimientos por la Patria; tres cruces rojas al Mérito Militar, Cruz de Guerra, medallas de mutilado de Guerra y de la campaña del Este; condecoraciones alemanas. También está en posesión de la encomienda de la Orden de Cisneros y de la cruz al Mérito Naval, con distintivo blanco.

Desde 1941 a 1945 fue delegado del SEU en la Facultad de Derecho de Valencia. Inspector provincial del Movimiento en la etapa 1950-1955, consejero provincial del Movimiento de 1954 a 1958, director de la Escuela de la Sección Naval de Juventudes y delegado comarcal de dicha Sección hasta el año 1967. Director de los cursos de Formación Náutico-Pesquera, durante nueve años (1961-1970); fue también vicesecretario provincial de Ordenación Económica de la Organización Sindical en Valencia.

Está casado con doña María Teresa Vicente-Almazán y Pons, teniendo seis hijos, la mayoría de los cuales han terminado la carrera de Derecho.

«Estoy ilusionado en ir a Alicante», ha manifestado el nuevo gobernador en entrevistas periodísticas. Veinticinco años veraneando en esta provincia, en una de cuyas playas más bellas y atractivas —Jávea— posee un chalet, está vinculado a las tierras y a los hombres alicantinos, cuyos problemas conoce a fondo a través de sus cargos en organismos económicos regionales.

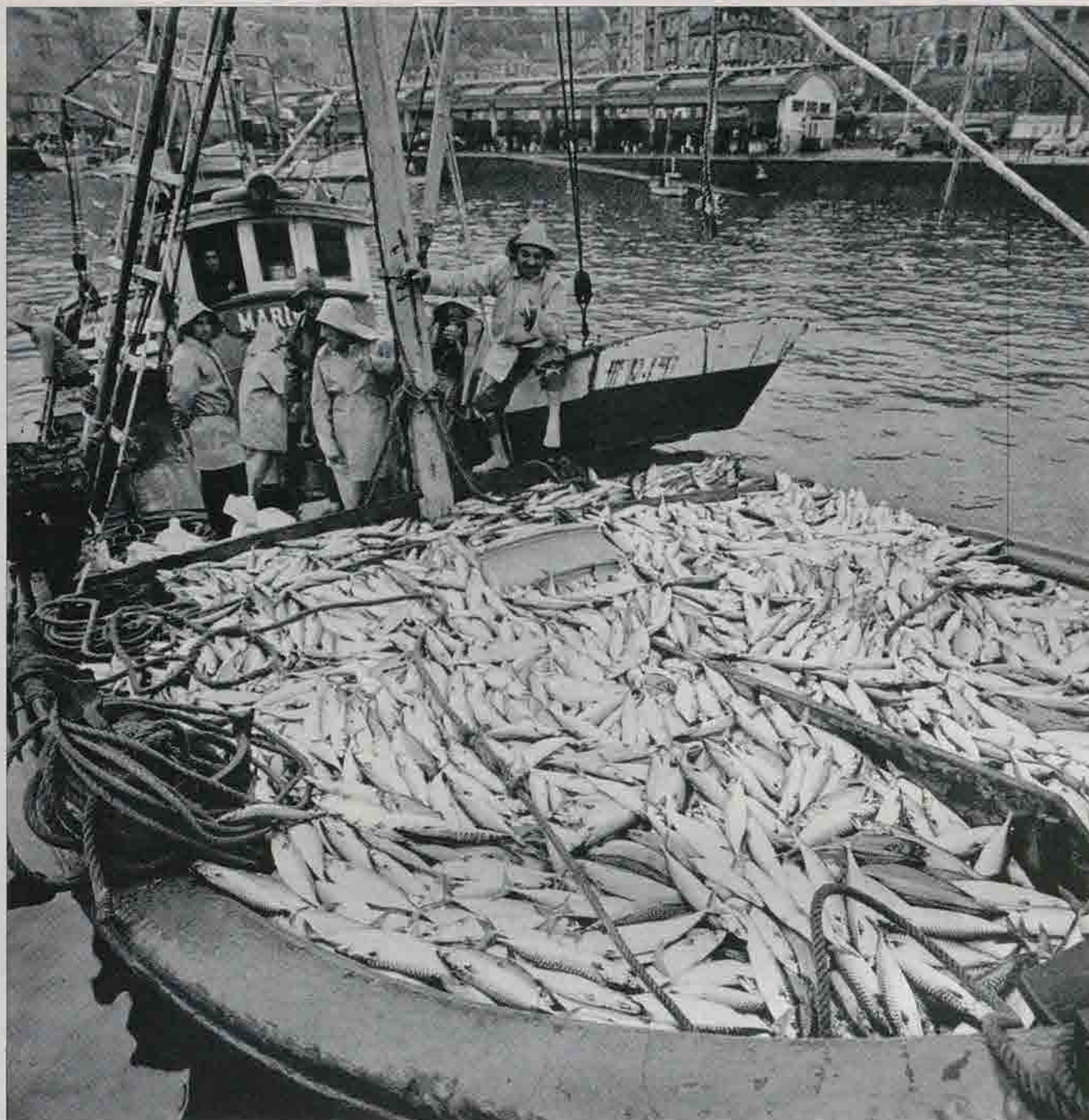


HOJA DEL MAR, al felicitar al colaborador que alcanza, por méritos propios, puesto de tan trascendente responsabilidad, le desea los mayores aciertos en su gestión.

GOBERNADORES DE SANTANDER Y MÁLAGA

En el mismo Consejo de Ministros del Pazo de Meirás, en que don Benito Sáez y González-Elipe fue nombrado gobernador civil de Alicante, fueron asimismo designados para las provincias costeras de Málaga y Santander los nuevos gobernadores, don Manuel Hernández Sánchez (que hace años fue delegado provincial de la Organización Sindical en Alicante) y don Jesús García Siso, respectivamente.

También a ellos nuestra enhorabuena. Y a don Mariano Nicolás García, que desde Alicante, donde deja buenos recuerdos, pasa al Gobierno de Córdoba. ■ A. D. M.



«PARA LA RECONVERSION DE LA FLOTA TENEMOS HOMBRES, FALTAN EMPRESARIOS Y EMPRESAS».

El diario "La Provincia", en su edición del 23 de agosto último, publicó la entrevista que, por su interés, reproducimos a continuación:

Otra vez, un año más, se encuentra entre nosotros nuestro paisano don Manuel Pérez de la Barreda, que con tanto acierto lleva el timón de la Secretaría General del Instituto Social de la Marina. Y una ocasión más hemos tenido la oportunidad de charlar ampliamente, sin mirar al reloj, sobre un mundo tan amplio como es el de los hombres del mar, y también de las cosas de la mar y de sus problemas, que él conoce perfectamente a través de su experiencia oficial, que data de unos cuantos años. Charlamos, en definitiva, con un español y canario que mira al mar, y que lejos de descansar continúa trabajando entre nosotros, como lo prueba el hecho de habérmelo encontrado con un "dossier" en la mano de cara a la próxima Exposición Mundial de la Pesca, que tendrá lugar en Vigo. Los temas van surgiendo y las preguntas y respuestas no se hacen esperar, aunque muchas veces haya que recurrir a la consulta obligada de las cifras, para remarcar las afirmaciones. En definitiva, hablar con don Manuel Pérez de la Barreda no cansa, sino al contrario; es un enamorado del tema marino, sobre todo en su proyección humana, y cuando tanto queda por hacer siempre hay que echarle optimismo a la tarea. Nuestra primera pregunta se va a centrar en la preocupación por las cosas de la pesca. ¿Significa que el Instituto Social de la Marina se inclina más por la pesca que por la Marina Mercante?

—Rotundamente, no. Pese al hecho de que la integración total de la Marina Mercante dentro de nuestro colectivo data de seis años, en el Instituto Social de la Marina, ni existe ni hacemos distinción alguna entre un marino mercante y un pescador. Unos y otros merecen, por igual, nuestra atención, nuestra preocupación y nuestro quehacer ilusionado.

—¿Preocupan en el Instituto Social de la Marina los problemas de toda índole que afectan a las Marina Mercante y de Pesca?

—Cómo no. Aunque nuestra finalidad específica es la social, la preocupación por el hombre, no podemos contemplar a ese hombre fuera de su entorno, que tanto le condiciona. Conociendo todos sus problemas, tendremos ocasión de servirle mejor. Y sirviendo al hombre de mar nos realizamos plenamente, a la par que rendimos al país el servicio que el país espera de nosotros cerca de aquellas magníficas gentes.

—A usted, en particular, ¿le preocupan mucho tales problemas... si es que los hay?

—Usted sabe perfectamente que, tanto la Marina Mercante como la de Pesca de nuestro país, tienen problemas; graves problemas, muchos de ellos. Pero lo malo no está en la existencia de los problemas, inherentes a todo desarrollo; lo malo estaría en el desconocimiento de las causas, en la carencia de voluntad y de medios para extirparlos, y en la imprevisión, cara al futuro.

—Por lo demás, me agrada que le dé a esta charla un tono personal, que quisiera seguir manteniendo, por razones obvias. Me ha preguntado por mi preocupación. También sabe usted, pues me conoce de años, que la siento en alto grado y en gracia a dos móviles fundamentales en mi vida: uno, el de mi quehacer oficial, profesional; el otro, porque soy un español de los que miran al mar, de los que estamos convencidos

que el futuro de nuestro país será tanto mejor cuanto mayor sea la atención que se preste a las gentes y a las cosas de la mar. Y no digamos nada si ese español es canario —como en mi caso— y contemplamos el futuro de nuestras islas.

—¿Puede hablarse de problemas comunes a las dos Marinas?

—Claro que sí. Tanto en Marina Mercante como en Pesca, pese a los avances registrados, sobre todo en la primera (en mil novecientos cincuenta y seis, el índice de vejez era del cuarenta y ocho por ciento, uno de los más elevados del mundo; hoy, sobre una mejor composición de la flota, aquel índice se ha reducido al nueve por ciento, mientras que el de juventud —unidades con menos de cinco años— está en el cincuenta por ciento), es preciso completar la modernización de las flotas en todos sus aspectos. Y es más que conveniente salvar la descapitalización y extirpar la atomización de las empresas, esta última más acentuada en pesca. Y es más que necesario, si queremos que nuestra futura flota esté tripulada por españoles, mejorar al máximo sus actuales condiciones de trabajo y vida, a más de las económicas, que yo diría que tienen que ser capaces, por sí mismas, de atraer las gentes a la mar —pese a los inconvenientes y sacrificios de la vida a bordo— y, entre esas gentes, los primeros, los compatriotas (más de veinte mil, que hoy están dando lo mejor de su esfuerzo al servicio de Marinas extranjeras, competidoras de la nuestra).

—¿Y la siniestralidad?

—Estamos en cifras verdaderamente preocupantes, angustiosas, con mayor incidencia en pesca. La mar siempre ha cobrado un tributo impresionante de vidas; pero lo que se viene registrando en estos últimos años dice, claramente, que muchas de las muertes y de las incapacidades permanen-

«HAY QUE OLVIDARLA» DOTANDOLA

HACIA UN DE CANARIAS

tes son consecuencia de fallos humanos, que hay que evitar a toda costa y por todos los procedimientos. En lo que va de año llevamos un centenar de muertos, cifra igual al total de mil novecientos setenta y uno, y superada, a su vez, el pasado año.

—Yo creo que otro problema común a las dos Marinas es el de la importación de buques del extranjero, bien sean de nueva construcción —con la posibilidad de que nuestros armadores se beneficien de los créditos a la exportación que otorgan los países de procedencia— o de segunda mano. Canarias, con su Régimen Económico Fiscal, tiene facilidades concretas al respecto.

—¿Y esas importaciones no perjudicarían a la Industria nacional?

—Voy a contestarle con cifras. El uno de julio de este año, la cartera de pedidos de nuestros astilleros ascendían a quinientos barcos, con más de cinco coma cinco millones de toneladas registro bruto, de los que casi ciento veinte, con dos coma siete millones de toneladas registro bruto, eran para la exportación. Incluso con destino a los países más industrializados: Estados Unidos, Reino Unido, Francia y Suecia.

—¿Podrían señalarse problemas específicos de la Marina Mercante?

—Yo diría que el déficit en la balanza de fletes, que hay quien valora en doscientos cincuenta millones de dólares durante el pasado año, pese a haber sobrepasado la flota los cuatro millones de toneladas registro bruto. Este déficit es crónico, y proviene de nuestra todavía reducida flota mercante y del hecho de que de los ochenta y cinco millones de toneladas métricas de nuestro comercio exterior, unos ochenta millones se transportan por la mar. En petroleros, concretamente, pese a que esta flota totaliza la mitad de las toneladas registro bruto mercante, el pasado año sólo pudimos transportar en barcos propios el cuarenta y cinco por ciento del total, dejando para las flotas extranjeras más de veinte millones de toneladas métricas de crudos.

—¿Por qué, entonces, construir para el extranjero?

—En petroleros, solamente, los pedidos en curso a nuestros astilleros nos reportarán una flota, en mil novecientos setenta y seis, de más de cuatro millones de toneladas registro bruto, con la que ahora hubiésemos podido importar directamente el noventa por ciento de la cifra total del pasado año.

—Por lo demás, la contestación a su pregunta es tremendamente polémica. Hay quienes se inclinan por la continuidad de las exportaciones de buques, con lo que, sobre la obtención de divisas, nos damos a conocer en el exterior, hecho ciertamente importante para cuando nuestras necesidades estén cubiertas. Mientras que otros se muestran partidarios de reducir el déficit de los fletes incrementando la flota nacional con el equivalente de aquellas exportaciones, hasta el extremo de evaluar para hoy una flota de más de nueve millones de toneladas registro bruto, si tales exportaciones no hubieran tenido lugar.

—¿Y el cabotaje?

—Creo, con nuestros navieros, que esta navegación constituye «el medio más barato para desplazamientos masivos». Su futuro, en contraposición al resto de los sectores de la Marina Mercante, no está nada claro, sobre todo entre puertos peninsulares, donde tiene que afrontar la competencia del camión y del ferrocarril.

—¿Cómo ve usted, en conjunto, el signo de la Marina Mercante y de sus gentes?

—Francamente positivo, a Dios gracias. El crecimiento de la flota es un hecho, mucho más rápido si se abre la mano —con las precauciones del caso— a la importación

PARARSE DE MARRUECOS Y MEJORAR LA FLOTA, DE MAYOR MOVILIDAD Y POLIVALENCIA»

UN PLAN PESQUERO RIAS Y EL SAHARA

de buques, sobre todo los de tipo especial. Los armadores quieren seguir siendo armadores, que es lo más importante; y están dando evidentes pruebas de comprensión respecto a los problemas de sus tripulaciones, cuyas retribuciones se mejoran tras nuevos convenios colectivos —gestionados eficazmente por los representantes sindicales de los trabajadores— y modificación de las Ordenanzas Laborales, por el Ministerio de Trabajo, oídas ambas partes. El marino comienza a sentirse a gusto; tan a gusto que, con la creación de nuevos puestos de trabajo, por aumento de la flota, podamos «repestar» a los hombres que tenemos en las Marinas extranjeras, y reducir la edad media actual de las tripulaciones.

—¿Y... qué pasa con la pesca?
—La pesca, indudablemente, tiene hoy mayor número de problemas y más graves que los de la Marina Mercante; y la repercusión social de los mismos es sensiblemente más grande, pues el número de trabajadores dedicados a las faenas extractivas es el triple de los embarcados en aquella, rebasando los ciento diez mil hombres.

«Dejando a un lado la flota artesanal, compuesta por embarcaciones menores de veinte toneladas registro bruto (en nuestro país casi llegan a once mil, con más de cuarenta mil tripulantes, que capturan el dieciséis por ciento del total del pescado fresco), la llamada Flota Industrial está integrada por cuatro mil cuatrocientas embarcaciones de más de cien toneladas registro bruto, con un total superior a las seiscientos veinte mil toneladas registro bruto, y sus capturas, durante el pasado ejercicio, rebasaron el uno coma seis millones de toneladas métricas, por un valor, en primera venta, superior a los treinta y ocho mil millones de pesetas.

«Estas cifras nos convierten en auténtica potencia pesquera y, mundialmente, nos colocan en las siguientes posiciones: en cuanto a flota, ocupamos el tercer lugar, tras la Unión Soviética (dos coma cinco millones de toneladas registro bruto) y el Japón (uno coma cero millones). Y en cuanto a volumen de capturas, ocupamos el octavo puesto, tras Perú, Japón (ocho coma seis millones de toneladas métricas), Unión Soviética (siete coma cinco), China Popular (seis coma cero), Noruega (tres coma cero), Estados Unidos (dos coma cinco) y la India (uno coma siete).

«Esta última enumeración entraña la necesidad de mejorar el rendimiento por tonelada registro bruto, que en varios de los anteriores países está en función, simplemente, de la cercanía a sus costas de los bancos pesqueros donde operan. La flota pesquera española, en razón al empobrecimiento de sus caladeros limítrofes —he aquí otro problema—, ha de desplazarse por todos los océanos, para lograr aquellas capturas, en un esfuerzo impresionante de sus tripulaciones, a los que desde aquí rindo tributo emocionado de admiración.

—¿Cómo está compuesta esa flota industrial?

—La flota industrial se fracciona en costera o de litoral, con dos mil doscientos barcos entre veinte-setenta y cinco toneladas registro bruto y veintinueve mil tripulantes; de altura, con mil ochocientos barcos entre setenta y cinco-doscientas toneladas registro bruto y otros veintinueve mil hombres, y de gran altura,

con cuatrocientos diez barcos, mayores de doscientas cincuenta toneladas registro bruto y doce mil hombres.

«La flota costera o litoral, en su mayoría de madera, es la que presenta mayor envejecimiento, pero, junto con la de altura, proporciona las capturas de pesca para consumo y fabricación de conservas.

«La flota de altura aporta el sesenta por ciento de la pesca en fresco para el consumo (la de litoral, el veinticuatro por ciento) de gran variedad y calidad.

«La flota de gran altura está integrada por ciento sesenta bacaladeros —que tienen el problema de su necesaria polivalencia, cara al futuro—, con unos cuatro mil quinientos hombres; y luego, integrados por unidades totalmente modernas, la mayor de diez años, están las flotas congeladoras: la arrastrera, con doscientos veintiséis barcos y seis mil setecientos cincuenta hombres, y la de cerco o atunera, con veinticuatro barcos y cerca de setecientos cincuenta hombres.

—¿Puede decirme algo más de la flota artesanal?

—Su concepción obedece a criterios familiares o artesanos; el tonelaje medio por embarcación es de cinco toneladas registro bruto; y, como ya dije antes, sus capturas alcanzan el dieciséis por ciento del pescado fresco, y tienen el mayor valor para el público, por tratarse, como su nombre indica, de una producción prácticamente artesana. Su composición es de lo más heterogénea y, desde luego, no puede presentarse como modelo. La atomización empresarial que la pesca padece como uno de sus mayores males alcanza aquí, como puede imaginarse, caracteres alucinantes, que apenas se suavizan en la flota costera o litoral, para difuminarse algo más en la de altura. Nunca tan justificada, por necesaria, una concentración empresarial como en nuestra pesca.

—¿Es ese el problema más grave que hoy tiene la flota pesquera?

—Yo diría que, pese a la anarquía que ello entraña —lo cual no ha impedido capturar uno coma seis millones de toneladas métricas—, el problema más grave que tiene la pesca, junto al de bajas y casi inconcebibles retribuciones —que están dando al traste con nuevas vocaciones, sobre todo habida cuenta del sacrificio que comporta estar embarcado (y en qué condiciones, muchas veces)—, es el de que, desde hace muchos años, el ochenta por ciento de las capturas procede de zonas hasta hace poco de mar libre, buena parte de las cuales han sido declaradas, por los diversos países que han ampliado sus aguas, de su uso exclusivo o preferencial.

—Ya hemos llegado a la famosa extensión de las aguas jurisdiccionales...

—Ya hemos topado con ellas, diría yo, remedando a Don Quijote en cierta manera. Este es un problema muy complejo y muy serio, que como decía el otro día, en La Coruña, el señor ministro de Marina, «No es de los que pueda arreglarse a cañonazos», según he leído en la prensa.

«Las ampliaciones y las reservas, casi tan diversas como países —y son más de veinticinco los que han actuado así— y algunas hasta pintorescas, van contra el derecho internacional clásico. Ello es tanto más incomprensible cuanto que la mayoría de esos países «viven su vida» por el respeto que los demás, entre ellos los más fuertes,

DECLARACIONES A «LA PROVINCIA» (LAS PALMAS) DEL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, DON MANUEL PEREZ DE LA BARREDA.

sienten por las normas de ese derecho internacional que aquéllos han conculcado.

«Pero... ahí está el hecho, a la espera de lo que se decida en la Conferencia de Derecho del Mar, a celebrar el próximo año, bajo los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas en Santiago de Chile, y posteriormente en Viena si, como se espera, no se hubiese conseguido ningún acuerdo en la fase sudamericana. Y, lo grado acuerdo, falta saber cómo actuará la Organización de las Naciones Unidas para hacer que se cumpla.

«Yo creo, en decir de Isidoro, que «lo bueno que tiene esto es lo malo que se está poniendo».

«Y confío en que mientras, y después de la Conferencia, puedan irse salvando estos difíciles escollos a base de acuerdos entre los países interesados, ya que, por otra parte, muchos de los que han extendido sus aguas parecen querer actuar como el perro del hortelano, pues no sólo carecen de flota para trabajar en sus nuevas aguas, sino que no piensan en llegarla a tener... lo que es por completo inadmisibles, en un mundo donde muchas gentes se mueren de hambre cada día.

—Usted estuvo en Rabat, formando parte de la Delegación Oficial Española. ¿Qué pasa con Marruecos?

—En efecto, tuve el honor de formar parte de la Delegación que se desplazó a Rabat a gestionar un nuevo acuerdo pesquero entre los dos países. Tras la primera sesión de trabajo conjunto, como ya se sabe, se publicó el «dahir» de las setenta millas. Marruecos es el veintitrés país que ha ampliado sus aguas, y nosotros somos el país más afectado por esa ampliación. Marruecos no parece interesado en querer arreglar este asunto, pese al interés mostrado por España; nosotros no podemos arreglarlo a cañonazos. Yo creo que lo mejor es olvidarse de Marruecos, conforme al criterio mostrado en su día por el Consejo General del Instituto Social de la Marina, y tratar de arreglar los problemas que la incomprensión marroquí nos ha creado, con repercusión en más de setecientos embarcaciones y unos diez mil tripulantes. Así mejoraremos nuestra flota, dándole una mayor movilidad y polivalencia, beneficiosa en todo caso, cara al futuro; mientras, Marruecos que haga lo que le dé la gana... menos ametrallar cobardemente a nuestros hombres, registrar caprichosamente nuestros buques, y decomisar sin razón las artes y las capturas de nuestras gentes. Y pienso que nosotros, por nuestra parte, tenemos que aplaudir al Gobierno al insertar sistemáticamente los asuntos pesqueros en el contexto de las relaciones globales entre España y cualquier otro país, para evitarle a la pesca y sus gentes, «a priori», situaciones de indefensión.

—¿Y qué me dice de la pesca canaria?

—Pues que está de pena, para decirlo pronto, gráfica y dolorosamente. No puede desconocerse, ciertamente, la aparición, en Las Palmas, de una moderna flota de gran altura, compuesta por más de veinticinco embarcaciones, con el consiguiente desguace de tonelaje, pero que en su mayoría opera con el conjunto de la flota peninsular de sus características. Veamos algunos datos: la flota artesanal, que a escala nacional supone el setenta y uno coma treinta y cinco por ciento, rebasa en Canarias, con sus ochocientas cincuenta unidades, el



Don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina.

ochenta coma cuarenta por ciento. La flota industrial, con doscientas diez unidades, apenas llega al seis por ciento de toneladas registro bruto nacional, porcentaje éste ligeramente superior, por lo que a tripulantes se refiere, respecto al total nacional. La pesca capturada, sobre las cifras del año setenta, representó el trece coma cincuenta por ciento del total nacional, mientras que su valor era sólo del cinco coma cero cinco por ciento del cómputo total. En los rendimientos-año aparecen cifras aún más significativas; veamos: las cifras nacionales por toneladas registro bruto y tripulante eran, respectivamente, de uno coma sesenta y seis toneladas métricas y nueve coma setenta y ocho toneladas métricas, mientras que las de Canarias las superaban, pues se llegó a tres coma ochenta y tres y veintitrés coma noventa y dos, en uno y otro caso. Sin embargo, referido a pesetas-año, donde la flota nacional llegó a treinta y ocho mil quinientas setenta y tres pesetas por tonelada registro bruto, la canaria apenas rebasó las treinta y una mil; y referido a pesetas por tripulantes, donde las cifras canarias llegaron a ciento noventa y cuatro mil trescientas ochenta y tres pesetas, las nacionales fueron de doscientas veintisiete mil quinientas cuarenta y tres pesetas.

—Parece que no estamos mal en volúmenes, sino en valor.

—Pues eso es lo que me duele, por volver a otra expresión gráfica. Si estamos mal en valores, las retribuciones serán bajas; si los volúmenes son elevados, el trabajo de tripulaciones y barcos habrá sido mayor.

(Pasa a la página siguiente)

«EN LO QUE VA DE AÑO HEMOS TENIDO UN CENTENAR DE MUERTES EN LA MAR».

«LA PESCA CANARIA ESTA DE PENA: ES LA QUE MAS PRODUCE Y MENOS COBRA».

(Viene de la página anterior)

«Los volúmenes, por otra parte, son consecuencia de la proximidad del importante banco pesquero canario-sahariano, en el que pescan las flotas más modernas de todo el mundo. Y, a propósito de esta presencia y de tal faena, ¿cree usted que esas flotas tan modernas como costosas efectúan sus capturas con una desvalorización similar a la de la flota canaria? Porque la flota canaria, por su falta de medios, por su antigüedad, por defectos de comercialización, desvaloriza las especies que las demás flotas que operan en dicha zona rivalizan con un esmerado tratamiento y con el destino más adecuado para cada una.

—¿Cuál es nuestra presencia en el banco canario-sahariano?

—Inversamente proporcional a nuestros tradicionales derechos en el mismo; a la distancia a que está de nuestros puertos; a las características de las modernas flotas de los países que trabajan en sus aguas...

«Acabo de leer en la prensa local, dichas por un representante de los armadores de Lanzarote, palabras tan impresionantes como éstas:

«¡Ay!, es muy triste reconocer que, después de tantos años siendo los pescadores dueños absolutos de aquellas aguas, estamos asistiendo al espectáculo de que japoneses, rusos, coreanos, cubanos, griegos, holandeses, rumanos y muchas banderas más están llevándose todo. Todos estos señores pescan con una riqueza de medios de la que carecen nuestros barcos. Sondas de un alcance enorme; sonar, radar, motores potentes, grandes redes, heladores mecánicos, chupones hidráulicos, helicópteros, grandes barcos factorías dotados de hermosas instalaciones de congelación, potentes fábricas de harina a bordo. Nuestros barcos, corsean. ¿Sabe qué es? Un hombre con un corazón así de grande encaramado en una cruceta simple, cercana al tope del palo. Desde allí otea el mar, para descubrir el pescado. Está horas y horas, desde el amanecer, aguantando golpes de mar, viento y chubascos. El balance que soporta no es cosa de broma. Aguanta allí con toda la fuerza de sus riñones, en espera de divisar la mancha de pescado, comenzando entonces la lucha de toda la tripulación para cercar la largando la red, halar la pesca a brazos y recogerla a bordo, todo ello con una mar que se niega a ser amistosa y que los vaula y cala hasta los huesos».

—Cree usted, después de todo esto, en la pesca canaria?

—La pesca canaria ofrece una de las mayores posibilidades, dentro de la pesca nacional, precisamente por contar con grandes caladeros, propios e inmediatos, de una extraordinaria riqueza íctica, pero que hay que explotar con medios de hoy, para no despreciar el producto que aquéllos nos brindan.

«Tiene hombres, y pueden venir más, de las islas y de la Península. Necesita nuevos barcos y modernizar los que hoy sean aprovechables.

«Los pescadores isleños ven pasar, frente a sus costas, bandadas de tñidos que apenas pueden intentar pescar por falta de embarcaciones adecuadas, en tamaño y preparación.

«Tenemos, pues, pesca; contamos con pescadores avezados y sufridos; podemos comprar, construir y hasta importar los barcos necesarios, con todas las facilidades.

—¿Qué falta, entonces?

—«Casi nada»: empresarios y empresas, capaces de agrupar a tanto y tan magníficos armadores que nada o apenas saben o no quieren saber de una ordenación de su trabajo, de compra de pertrechos, y, sobre todo, de una comercialización de sus capturas, de una regulación de mercados... Yo me pregunto: ¿Es que no hay más gentes u organismos en las islas interesados en las posibilidades marítimo-pesqueras del país? ¿Es que no merece la pena que las Mancomunidades, los Cabildos o las Cajas de Ahorro canarias realicen el estudio, busquen los hombres-clave, adelanten dinero y pongan en marcha una o varias empresas capaces de actuar con auténtico sentido empresarial, agrupando a los pescadores de las islas que hoy son incapaces de hacer todo eso por sí solos? O... ¿es que la pesca se margina por todos los que están fuera de la pesca, pero dentro del país, pese al espectáculo de las flotas extranjeras pescando a no muchas millas de nuestros puertos y con su base en Las Palmas y Santa Cruz?

—¿Y la Administración quiere resolver nuestros problemas vendiéndonos las embarcaciones de segunda mano que ya no pueden pescar en aguas marroquíes, como se nos ha dicho desde Lanzarote?

—Eso no es exactamente así, según mis noticias. Las embarcaciones afectadas por las medidas marroquíes pueden rebasar las setecientas, y yo le garantizo que, entre tantas, hay un número muy estimable de unidades en óptimas condiciones de conservación y trabajo, susceptibles, incluso, de

mejoras. Si la Administración, por las causas que fueren, autorizare la medida excepcional de otorgar créditos para la compra-venta de tales embarcaciones, podría ser una oportunidad singular y favorabilísima para los puertos con problemas de flota, para los armadores con ganas de seguir siéndolo, para poder trabajar, en definitiva, «desde el día siguiente» en barcos mejores y más aptos que los actuales, aunque sean de segunda mano... porque muchos de los que hoy operan están dentro del último tercio de vida y con sistemas de captura totalmente desfasados.

—¿Es usted partidario de rehacer una flota compuesta por tales barcos?

—Yo sólo soy un decidido partidario de mejorar y ampliar la actual flota. Y esas mejoras y ampliación podrían obtenerse, «desde mañana», sustituyendo un buen número de las actuales embarcaciones por otros tantos de aquellos barcos, si es que tal operación pudiera realizarse. Y completar la flota así renovada con nuevas construcciones, procedentes de astilleros nacionales y extranjeros —beneficiándose de los correspondientes créditos—, o importando

barcos del extranjero, acogiéndose a las facilidades previstas a tal fin en la Ley del Régimen Económico y Fiscal del Archipiélago. Así podría alcanzarse una flota diversificada y moderna, capaz de ofrecer rendimientos favorables para la economía del país, y, desde luego, que reportase una mejora de la situación de sus tripulaciones en todos los aspectos.

—¿Podría decirme algo sobre la crisis corvinera de Lanzarote, tan aireada en la prensa de estos últimos días?

—Mire usted: yo fui a Lanzarote, por vez primera, el año cuarenta y ocho, con ocasión de «la crisis de la corvina». Estamos, pues, ante una crisis vieja, ya crónica, periódica y con muchos puntos álgidos. Su solución definitiva está, para mí, dentro del marco de las soluciones generales esbozadas para la pesca de Canarias; lo demás son parches. La flota tiene que tener su defensa en sí misma: en su movilidad, en su capacidad de capturas y en la conservación de las mismas. Y luego, una buena comercialización.

—¿Alguna otra cosa sobre la pesca de Canarias?

—Considero de mayor interés para la pesca de las islas y en las aguas contiguas la elaboración de un auténtico y completo Plan Pesquero de Canarias y el Sahara, al igual que se ha hecho, primero, en el Mediterráneo; el año setenta y dos, en Galicia, y este año en el Cantábrico, tras una asamblea de todo el Norte celebrada en Santander. Yo formo parte de las comisiones permanentes de estos tres planes y puedo asegurarle que el trabajo dentro de las mismas y de sus asambleas plenarias es altamente beneficioso para los intereses pesqueros de las indicadas zonas, que allí cuentan, al efecto, con la presencia y actuación estimables de las Cofradías de Pescadores.

—¿Optimista, pese a todo?

—Pues sí. Por temperamento; y porque estoy convencido de que los hombres de la mar merecen y acabarán obteniendo mejor suerte, para su propio y legítimo beneficio y, en definitiva, para el de esta España nuestra, entrañable, que todavía seguimos queriendo «porque no nos gusta». ■ JUAN F. FONTE.



PESCANOVA es el esfuerzo de 4.000 personas trabajando en la organización pesquera industrial más destacada de España.

¿Cómo? Con la más moderna flota pesquera. Con las más avanzadas técnicas frigoríficas. Con un control riguroso de la calidad. Con una distribución nacional completa. En suma: una importante organización pesquera a su servicio.

A pesar del valor de estos recursos consideramos que PESCANOVA ha sido posible por la eficacia de sus efectivos humanos, que al servicio de una idea fueron pioneros en el espectacular y reciente desarrollo de las pesquerías españolas.

Todo nuestro equipo trabaja convencido de que está prestando un servicio al país, favoreciendo el consumo de productos pesqueros y facilitando a precios ventajosos uno de los más preciados alimentos de la dieta nacional. Sin duda, haciendo algo realmente positivo por la cesta de la compra en nuestros hogares.



Pescanova, s. a.
4.000 PERSONAS PARA SU PESCADO DE CALIDAD

VIII. DERECHO LABORAL MARITIMO: CONVENIOS Y RECOMENDACIONES DE LA O.I.T.

Por JOSE LUIS
DE AZCARRAGA

EN la amplia panorámica que hemos venido desplegando a los lectores de esta HOJA DEL MAR, ofreciendo unas breves glosas al Derecho internacional vigente, nos corresponde hoy finalizar nuestra tarea, según el esquema que insertamos en la primera colaboración, dedicando nuestra atención al Derecho laboral o social marítimo, mencionando también con la brevedad acostumbrada aquellos convenios y recomendaciones que la Organización Internacional del Trabajo ha elaborado desde su creación. Pero a modo preambular digamos algo sobre el carácter, estructura y finalidades de la mencionada Organización Internacional del Trabajo, OIT en las siglas españolas y francesas, o ILO según las iniciales en idioma inglés.

La OIT es una institución intergubernamental de la que forman parte múltiples Estados miembros, participando en sus tareas los representantes de sus Gobiernos y los de sus respectivas organizaciones, uniones o sindicatos de empleadores —como en el lenguaje de la OIT se denomina a los empresarios— y de los obreros o trabajadores.

Fundada en 1919, esto es, a raíz de finalizar la primera gran guerra, en el propio Tratado de Paz de Versalles que creó la Sociedad de Naciones, fue asociada a la ONU al nacer ésta en la Conferencia de San Francisco de 1945, que pretendió poner fin a la segunda conflagración mundial, y vincularse, por ende, a ella con el carácter de organismo especializado y a través del Consejo Económico y Social de la mencionada Organización de Naciones Unidas.

La estructura de la OIT adoptó la tradicional forma tripartita, comprendiendo:

a) La Conferencia Internacional del Trabajo, órgano supremo de la Organización, que constituye un foro mundial en el que se discuten todas las cuestiones sociales y participan en sus reuniones anuales los dos delegados gubernamentales, un delegado de los empleadores y otro de los trabajadores, siempre con absoluta independencia y libre derecho de voz y de voto.

b) El Consejo de Administración, compuesto de veinte representantes de los Gobiernos, diez de los empleadores y otros diez de los trabajadores, que ejerce las funciones de organismo ejecutivo, y

c) La Oficina Internacional del Trabajo, la Secretaría de la Institución, el antiguo «Bureau», que le dio primitivo nombre, centro administrativo que dirige y coordina las actividades concretas, reúne y estudia la documentación que recibe de todo el mundo y edita numerosas publicaciones. El personal de esta Oficina se compone de expertos de diversas nacionalidades, cuyos conocimientos y experiencia pueden ser utilizados por todos los Estados miembros de la Organización.

La misión o finalidades de la OIT consisten en promover la justicia social en todo el mundo. Con tal objeto reúne las informaciones relativas a los problemas laborales, encargándose de la difusión de las mismas, estableciendo normas internacionales y controlan su aplicación en los distintos países. Igualmente, la OIT ejerce actividades de carácter concreto y presta asistencia técnica para la realización de programas de desarrollo social y económico.

Las normas internacionales a que acabamos de referirnos, y que son adoptadas por el órgano supremo de la Organización, esto es, la Conferencia, revisten la forma tradicional de los tratados internacionales, llamados convenios y de recomendaciones. Los textos de tales instrumentos se basan en estudios previos sobre la situación que prevalece en los diversos países, así como en amplias discusiones en el seno de dicha Conferencia.

Las decisiones de la Conferencia no tienen por sí mismas —justo es que lo señalemos de antemano— fuerza de ley; sin embargo, los Gobiernos tienen la obligación de someter los textos adoptados por la Conferencia al poder legislativo de cada Estado, y cuando la autoridad competente de un país aprueba un convenio, el Gobierno de este país está obligado a aplicar las disposiciones del mismo.

En el transcurso de los cincuenta y cuatro años de existencia de la OIT, la Conferencia Internacional del Trabajo se ha reunido en varias ocasiones para tratar y discutir exclusivamente cuestiones relativas al trabajo marítimo. La especialísima consideración concedida a tales materias en el marco de las más amplias actividades de dicha Organización, tuvo su origen en una resolución adoptada por la Comisión de Legislación Internacional del Trabajo en el año fundacional citado de 1919 y por parte de la Conferencia de la Paz.

Pero la verdadera raíz de dicho acuerdo debemos buscarla en una propuesta anterior del Congreso Internacional de Organizaciones de la Gente del Mar, en la que se hacía hincapié en la necesidad de realizar un mejoramiento tan rápido de las condiciones laborales de la gente de mar como el de las condiciones de los trabajadores terrestres. En dicha propuesta se afirmaba también que en todos los países marítimos existían leyes especiales y departamentos u organismos oficiales expresamente encargados de dar efectividad a las disposiciones legislativas aplicadas a los trabajadores marítimos y que como los trabajos a bordo —según las trazas— no parecía iban a enmarcarse dentro de la competencia de la Oficina que está a punto de crearse, el expresado Congreso reclamaba la creación, por una parte, de «una conferencia general permanente para la reglamentación internacional del trabajo marítimo» y, por otra, de una «Oficina Internacional de Inspección del Trabajo Marítimo», bajo el control de un Consejo de Administración cuyas funciones a favor de los marinos fueran análogas a las de la OIT, a favor de los trabajadores de tierra.

La repetida Comisión de Legislación Internacional del Trabajo estudió detenidamente la propuesta, pero decidió que no sería conveniente la creación de dos organizaciones permanentes del trabajo, una dedicada al estudio de las condiciones laborales de los «terrestres» y otra a las de los «marinos» y, en consecuencia, adoptó una resolución declarando que las «cuestiones muy especiales relativas al mínimo de ventajas que deben ser concedidas a la gente de mar podrían ser tratadas en una reunión especial de la Conferencia Internacional del Trabajo dedicada al trabajo de la gente de mar».

De esta manera se dio satisfacción a las organizaciones internacionales de la gente ma-

rinera, quienes, para facilitar las cosas, retiraron su petición de que se crease una oficina autónoma del trabajo marítimo a condición de que se creasen una sección marítima dentro de la OIT y una comisión paritaria de armadores y marinos.

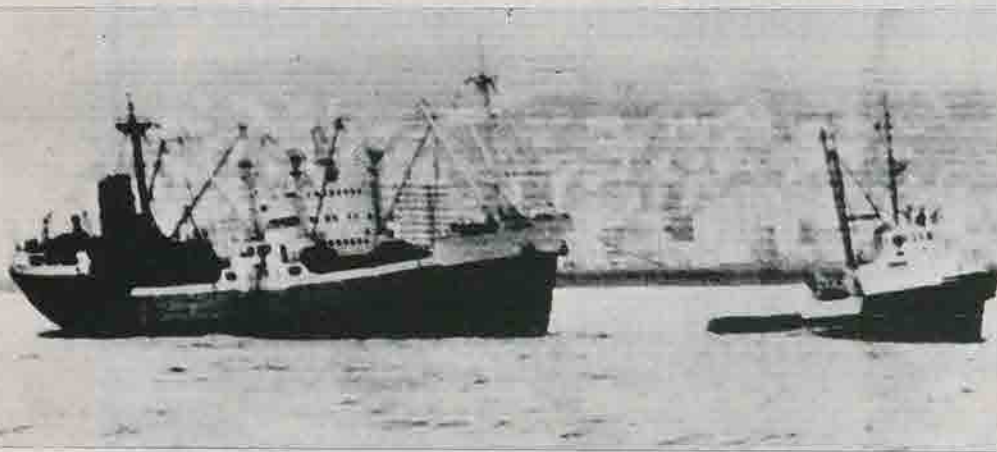
Como resultado de estas decisiones y acuerdos, la II Conferencia de la OIT, celebrada en Génova en 1920, se dedicó enteramente a cuestiones laborales marítimas y fue, por lo tanto, la primera de las reuniones a que vamos a referirnos y la primera ocasión en que fueron elegidos los miembros de la Comisión Paritaria Marítima que había sido constituida por el Consejo de Administración.

Aunque para otros sectores industriales se han constituido también órganos consultivos de la categoría de la Comisión Paritaria Marítima, si no sobre base tripartita, el procedimiento de deliberación sobre las cuestiones de trabajo marítimo es único dentro de las actividades generales de la OIT, en el sentido de que la industria marítima es el único sector industrial para el que se han convocado reuniones especiales de la Conferencia. Además, ya desde la III Conferencia Internacional del Trabajo —celebrada en 1921— se adoptó una resolución por la que ninguno de los convenios o recomendaciones generales elaborados por la OIT, sería aplicable a los trabajadores de la Marina Mercante, a menos que se refiera a cuestiones marítimas expresamente incluidos en el correspondiente orden del día y hubieran sido previamente estudiadas por la citada Comisión Paritaria Marítima de la OIT. Y así, como resultado de la interpretación dada en el correr de los años a dicha resolución, los convenios y recomendaciones aplicables a la gente de mar han sido discutidos generalmente en reuniones marítimas de la Conferencia, y sólo dos veces, en 1921 (como antes dijimos) y 1949, en circunstancias excepcionales, han sido discutidas estas cuestiones en las reuniones generales de la Conferencia de la OIT.

Sin perjuicio de que la «desiderata máxima» de la OIT ha sido siempre examinar la posibilidad de establecer ese estatuto internacional de la gente del mar, bajo la forma de una colección de leyes y reglamentos que podrían ser adoptados por los diferentes países marítimos como un «corpus» común y uniforme del Derecho marítimo internacional, en las mencionadas reuniones, se estudiaron principalmente los asuntos siguientes:

- Contrato de enrolamiento y repatriación.
- Higiene y bienestar.
- Trabajo de los menores.
- Seguridad Social.
- Vacaciones pagadas.
- Ingreso, formación profesional y certificados.
- Cambio de bandera.
- Inspección del trabajo.
- Horas de trabajo.

España, en un lugar muy destacado del desarrollo legislativo en el orden social, ha ratificado casi todos los convenios y recomendaciones elaborados por la OIT en sus reuniones netamente de carácter marítimo y de trabajos portuarios y me consta que sus autoridades laborales y sindicales están dispuestas a fomentar y apoyar las mínimas ratificaciones que faltan.



El «Okume» entra en el puerto de La Luz, remolcado por el «Tamarán».

INCENDIO DEL CARGUERO «OKUME»

● **TODA LA TRIPULACION, MAS CUATRO MUJERES QUE TAMBIEN IBAN A BORDO, LOGRARON SALVARSE.**

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Cuando navegaba en demanda del puerto de Santa Cruz de Tenerife el carguero madereño español «Okume», y encontrándose a unas 80 millas al Norte del archipiélago canario, sufrió un inesperado incendio que tuvo su origen en la sala de máquinas, situada en la popa. Ante el cariz que tomaba el fuego, su capitán, don Marcelo Adrado, que viajaba en compañía de su esposa y una hija, ordenó a las 28 personas que formaban la tripulación y las cuatro mujeres que iban a bordo, se pusieran a salvo en unas balsas, mientras el telegrafista lanzaba la llamada de socorro con las baterías de emergencia. Esta llamada no fue captada por ningún buque, pero hubo la suerte de que en aquellos momentos, sobre las 23 horas del pasado 5 de julio, acertó a divisar un gran resplandor el petrolero inglés «Mysia», que navegaba hacia el Norte, dirigiéndose al lugar del siniestro y recogiendo un grupo de naufragos integrado por un total de quince personas, que fueron llevados a Lisboa. Por otra parte, el congelador español «Cigala», que también acudió al lugar del accidente, recogió el resto de la tripulación formada por un grupo de diecisiete personas, entre las cuales estaban las cuatro mujeres. Mientras tanto, y desde el puerto de La Luz, el comandante militar de Marina ordenó la salida de los remolcadores «RA-2» y «Tamarán», para que colaboraran en las tareas de sofocar el incendio, llegando al costado del «Okume» sobre las siete de la mañana del viernes, procediendo a la

extinción del siniestro, cosa que lograron pocas horas después, ya que el fuego solamente afectaba a la zona de popa, donde estaba la bodega número 4 y la sala de máquinas. El puente de este barco, que se encuentra situado en el centro, no sufrió los efectos del fuego, así como tampoco las dos terceras partes de la estructura del mismo. Una vez que se hubo apagado el incendio, el remolcador «Tamarán» trajo de remolque al barco hasta el puerto de Las Palmas, donde llegó a la madrugada del sábado, terminando en las aguas de la bahía las tareas definitivas de los posibles focos que existieran. Por otra parte, los diecisiete naufragos que recogió el «Cigala», entre los cuales estaba su capitán, fueron llevados a Tenerife, para trasladarse posteriormente a Las Palmas en la tarde del sábado, alojándose en la Casa del Marino, donde han sido atendidos. Sobre las causas del fuego se supone que fueran motivadas por un derrame de gas-oil desde el depósito de la cocina sobre la sala de máquinas. Hecha una primera inspección en la zona afectada del buque se ha podido comprobar que la misma ha quedado prácticamente fuera de servicio, incluso su equipo motor, que ha sido el más perjudicado. El «Okume», que fue botado al agua en Cádiz en mayo de 1955, fue hasta hace poco propiedad de la Empresa Nacional Elcano, que lo había vendido a la naviera Cobalma. En esta ocasión marchaba desde Valencia a Costa de Marfil, para recoger un cargamento de madera. ■ **JUAN F. FONTE.**

ESTANCAMIENTO EN LAS PESQUERIAS EL RENDIMIENTO POR TONELADA-BUQUE SIGUE SIENDO BAJO

Por JOSE PEREZ GUERRA

Los resultados del ejercicio pesquero no han estado a la altura de los esfuerzos realizados. La amenaza de las «70 millas» —realidad que soporta una parte importante del sector— se ha convertido en una pesadilla para patronos y tripulantes. Los naufragios, pérdidas humanas, apresamientos de barcos —muchos de ellos realizados en aguas libres—, los conflictos laborales y resultados adversos en el grupo bacaladero, pesan como una losa en un balance que ofrece escasos alicientes.

Las cifras alcanzadas muestran un estancamiento en la producción. Es verdad que, en conjunto, las 1.602.710 toneladas conseguidas en 1972 representan un avance de 16.676 toneladas sobre el año anterior, pero también es cierto que éste no se debe a la aportación de la flota, que en conjunto ha logrado menos capturas, sino a los parques y viveros instalados en el litoral, que contabilizaron 136.706 toneladas, cuando en 1971 sólo fueron 109.498. En lo que existe un aumento muy de tener en cuenta es en el factor precios: los 34.000 millones de pesetas, valor de la pesca en 1971, se han convertido en algo más de 40.000, alza que supera el 15 por 100.

EFFECTIVOS EN JUEGO

El sector pesquero es un pilar fuerte en nuestra economía. En torno a él se ha desarrollado una industria naval pujante y una actividad conservera-salazonera que ofrece numerosos puestos de trabajo y casi 100.000 toneladas en producciones. Y un intercambio comercial que en las dos corrientes supera los 10.000 millones de pesetas.

España es, realmente, una potencia pesquera. Cuenta con la tercera flota del mundo —tras la japonesa y la soviética—, compuesta por 4.000 unidades de propulsión mecánica, con 610.000 TRB, además de 11.169 embarcaciones menores de 20 toneladas —la mayoría a vela y remo—, con 54.239 TRB. Y un censo de 109.000 tripulantes.

En el valor de capturas se baja a un cuarto puesto, pero en volumen de capturas desciende a un modesto octavo lugar, que en algunos años llega hasta el décimo. Delante de España se sitúan Perú, Japón, la URSS, China Popular, Noruega, Estados Unidos y la India. La relación flota-producción está determinada no sólo por la eficacia de las unidades, sino por la cercanía o lejanía de los caladeros donde se faena y también por el aprovechamiento integral de todas las especies. Quizá en la flota española falten buques polivalentes capaces de acomodarse a las diferentes áreas y a todas las pescas.

APORTACIONES

La flota congeladora, superada su crisis inicial, se está consolidando. Durante el último ejercicio, su aportación se situó en 322.791 toneladas, cifra ligeramente superior a las 313.903 del año anterior; el grupo bacaladero capturó 243.689 toneladas, que significa un retroceso si se tiene en cuenta que en ejercicio precedente se lograron 274.921.

Tampoco la flota de altura ha mostrado una actuación brillante. Este grupo, constituido por unas 1.300 unidades, entre las 75 y 250 TRB, muestra un alto índice de vejez. El mismo mal que aqueja a los efectivos de bajura, necesitados de una reestructuración total. La producción de altura y bajura es muy semejante a la de 1971. En el ejercicio pasado se contabilizaron 840.442 toneladas métricas, por 834.435 en el anterior.

Existen otras partidas que deben apuntarse a la hora de realizar el balance pesquero. Los transbordos en alta mar se estimaron, en 1972, en 43.468 toneladas —34.480 en 1971—; los cinco balleneros en servicio, 9.000 toneladas; las almadras, 300, y los parques y viveros, 136.706. Existe también una partida que sin ser realmente pesca se engloba en este sector: las algas. Durante 1972 se recogieron 6.467 toneladas de esta planta, lo que significa un retroceso sobre las 8.199 de 1971.

PLAN DE DESARROLLO

La tercera etapa del Plan de Desarrollo, ahora vigente, aborda la problemática de la pesquería y señala una serie de directrices para mejorar un sector que se considera vital, no sólo por las materias primas que aporta, sino por su poder multiplicador, y por el hecho de tener en Europa un mercado pujante para sus productos. Sus directrices se pueden resumir en los siguientes extremos:

1. Equilibrar el proceso expansivo de la flota de altura —modalidad arrastrera-congeladora— en función de las exigencias de la demanda.
2. Introducir en la flota bacaladera buques polivalentes capaces de adaptarse a diferentes pescas.
3. Modernas técnicas para la flota atunera-congeladora.
4. Incrementar las inversiones en los efectivos de altura y bajura.
5. Prestar mayor atención a la flota arsenal.
6. Apoyo crediticio para equipamiento técnico de las embarcaciones.
7. Fomentar la puesta en práctica de buques prototipos, de nuevas artes y equipos de pesca.
8. Estimular la concentración de empresas pesqueras.

ACCION ESPECIAL

El sector pesquero ha cambiado de fisonomía en los diez años últimos. Se cuenta con una flota de gran altura, moderna y bien pertrechada; con efectivos de bajura necesitados de renovación. El sector necesita una programación global que marque pautas no sólo en la transformación de los barcos, sino también en los derechos del mar, en la industria conservera-salazonera, en la investigación oceanográfica y en la infraestructura portuaria. Necesita que se estudie sin más demora la razón o la sinrazón de las ampliaciones unilaterales de aguas jurisdiccionales, para fijar criterios y mantenerlos en Europa, en África y en Iberoamérica. Nuestra flota es, en un alto porcentaje, «tramp» o trashumante y toda limitación representa un golpe que es difícil de superar.

Otro aspecto que es urgente afrontar es el conocimiento de nuestra plataforma marina, de los mares próximos al banco canario-sahariano. Es verdad que se han iniciado campañas con un buque propio, especialmente diseñado para esta labor científica, pero nadie ignora que las dotaciones para investigación son aún cortas. Y el banco canario-sahariano es una responsabilidad que no admite más demoras.

CAPTURAS Y VALOR DE LA PESCA EN ESPAÑA

Años	Miles de toneladas	Millones de pesetas
1972	1.602	40.000
1971	1.586	34.181
1970	1.498	26.027
1969	1.481	22.330
1968	1.503	21.730
1967	1.435	19.841
1966	1.363	15.334
1965	1.340	14.100
1964	1.200	13.167
1963	1.120	12.293
1962	1.094	9.983
1961	1.069	8.474
1960	983	7.885
1959	618	2.541
1958	450	733
1957	408	307
1956	1.602	40.000



INAUGURACION DE LOS NUEVOS LOCALES DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE LA CORUÑA

El pasado día 14 de julio tuvo lugar en La Coruña el acto de inauguración de los nuevos locales de la Cofradía de Pescadores de este puerto, que se han situado en la planta quinta de la Casa del Mar. Asistieron el presidente del Instituto Social de la Marina, comandante militar de Marina, delegado provincial del ISM, delegado provincial de Sindicatos, ingeniero director del puerto y diversas autoridades y representaciones de la provincia, y muy especialmente del sector pesquero.

En las fotografías, un momento de la intervención del almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM, quien pronunció un breve discurso, y detalle de los nuevos locales.



CARTAGENA: CINE NAVAL

Del 5 al 11 de noviembre se celebrará en Cartagena la II Semana Internacional de Cine Naval, organizada por el Centro de Iniciativas y Turismo de dicha localidad.

El hecho de que se celebre por segunda vez supone ya un cierto éxito, puesto que significa constancia por parte de los organizadores y esperanzas de mejorarlo en cada convocatoria. La Semana se compone de cuatro grandes apartados, en los que el nexo de unión es el deseo de promocionar a la mar y a su mundo en todas las facetas que la componen. De este modo, se verán en Cartagena películas de MARINA DE GUERRA, de MARINA MERCANTE, de MARINA DE PESCA y relacionadas con lo deportivo, lo científico o lo turístico. Cada sección se subdivide en dos apartados: películas de argumento y documentales.

Como novedad, este año se convoca un Concurso de Cuentos, cuya temática será marítima. (De este concurso damos noticia en otro lugar de la presente edición.)

CARTAGENA
ESPAÑA



LA FABRICA DE HIELO DE CEUTA PRESENTA EXPEDIENTE DE CRISIS

La fábrica de hielo de Ceuta ha presentado en la Delegación de Trabajo expediente de crisis por falta de rentabilidad. Por tratarse de un tipo de fábrica anticuada, necesita mucha mano de obra, con lo que los precios no son competitivos.

La Cofradía de Pescadores está haciendo gestiones con objeto de poder adquirir una nueva fábrica, más moderna, que en principio se piensa podría ir instalada en el mismo edificio de la antigua.

Se hace notar que es la única fábrica de hielo de Ceuta, y en caso de que la Delegación de Trabajo considere el expediente, y mientras la Cofradía no empieza la construcción de la nueva, tanto la ciudad de Ceuta como los pescadores y demás barcos de pesca y mercante que hacen sus suministros en Ceuta, se quedarían sin hielo.

SUBSIDIO DE PARO A LOS PESCADORES CEUTIES

En la Cofradía de Pescadores de Ceuta se efectuó la entrega de un subsidio de dos mil pesetas por trabajador, con un total de 410, con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Dicho subsidio ha sido concedido para mitigar el paro estacional de los primeros meses del año.

Ofrenda floral celebrada el día del Carmen en la bocana de la bahía del puerto de La Luz.

EN LAS PALMAS SE CELEBRA UNA

NUEVA EDICIÓN DE LA SEMANA DEL MARINO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (de nuestro corresponsal).—Del 9 al 16 de julio tuvo lugar en esta ciudad la celebración de una edición más de la Semana del Marino, programa que todos los años prepara la Delegación del Instituto Social de la Marina, por medio de la Casa del Marino, y con la colaboración del Sindicato de la Marina Mercante.

La edición del presente año ha destacado por un completo programa, donde no han faltado los actos culturales, junto a las exposiciones, concursos, y la siempre emotiva ceremonia de la ofrenda floral, sin olvidar la clausura del curso escolar de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera. A continuación ofrecemos un breve resumen de las actividades desarrolladas:

EXPOSICION DE TRABAJOS MANUALES

Como primer acto de la Semana, se llevó a cabo una exposición de trabajos manuales en el Salón Japonés de la Casa del Marino. Dicha muestra recogía una serie de trabajos realizados en los cursos de Promoción de la Mujer del Marino, que han tenido en los últimos meses una intensa actividad por el Servicio de Fomento Social. La exposición fue muy elogiada por la calidad y cantidad de los trabajos expuestos.

CICLO DE CONFERENCIAS A CARGO DE LOS SEÑORES CARO BAROJA Y DE LA NUEZ CABALLERO

Durante la Semana se pronunciaron dos conferencias, que estuvieron a cargo de don Antonio de la Nuez Caballero y don Julio Caro Baroja. La primera versó sobre el tema «El mar y la literatura». El conferenciante fue presentado por el director de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, quien destacó las cualidades del señor De la Nuez Caballero, activo profesor e investigador de nuestra literatura.

Comenzó diciendo que, si bien la navegación se inició en el período prehistórico, hace diez mil años, la vela se inventó hace seis mil años, mientras que la literatura fue dos mil años después. Más adelante se refirió al papel que juegan las Canarias de cara al mar, resaltando que ya los antiguos conocían nuestro océano.

Seguidamente afirmó que la historia de la ciudad de Las Palmas, del arte y de la literatura y del mar es muy larga. Citó las obras y autores que a lo largo de la Historia han hecho mención al mar, terminando su brillante y documentada conferencia citando al poeta canario Tomás Morales, el joven que se durmió demasiado temprano mientras «el claro mar sonaba».

La otra conferencia estuvo a cargo de don Julio Caro Baroja, que se desplazó desde su residencia en Vera del Bidasoa para hablar sobre «El mundo del hombre del mar». Presentó al destacado historiador el profesor De la Nuez Caballero, haciendo resaltar que está vinculado a la generación del 98 en razón de sus tíos don Pío y don Ricardo Baroja.

Tras la presentación comenzó el conferenciante manifestando su satisfacción por encontrarse de nuevo en Las Palmas, lo que no suponía para él un sacrificio, sino una gran alegría, ya que se encontraba en una tierra netamente marinera, como la de sus Vascongadas, y entre gente por la que siempre tuvo un gran aprecio. Ya entrando de lleno en la materia de la conferencia resaltó que más que hablar sobre el mundo del hombre del mar quería aclarar que se trataba de reflejar los «diferentes mundos del hombre del mar». Hizo mención a la época de nuestros abuelos, allá por los finales del siglo XIX, donde desaparece la madera para la construcción de naves y termina el esplendor de la vela. Más adelante añadió que la invención de la vela no es una idea o una cosa elemental, sino un ingenio trascendental, como hoy puedan ser los más importantes avances de nuestra tecno-



El niño Manuel Morales Pérez recibe de manos del delegado de Educación y Ciencia el Premio de Pintura.

logía. Luego analizó el comportamiento de la vela de acuerdo con la versión de Tucídides, donde se dan tres fuerzas de comportamiento humano: el mar de la violencia, o de los piratas; el mar de los comerciantes, y el mar de los Reyes o legisladores. La charla de Caro Baroja pasa después a dar una inteligente visión de lo que significa la actuación del hombre en la mar, con todos sus lados positivos y con una serie de «equivocos» en tal actuación, como puede ser la piratería, que perduró a lo largo de los siglos XV, XVI y XVII. La documentada conferencia terminó recordando una vez más a los griegos primitivos como auténticos donantes a la Humanidad de una reglamentación marinera que aún perdura, y en la que se encuentra la base de todas las reglamentaciones y actuaciones del ente humano en ese ambiente tan complejo, difícil y peligroso como es el mar, y dentro de él, a los marinos.

FIESTA INFANTIL CON CONCURSOS DE PINTURA Y REDACCION

Otro acto brillante de la Semana del Marino fue la celebración de una fiesta infantil, dedicada expresamente a los hijos de trabajadores del mar. La misma comenzó con un concurso de pintura y redacción, que tuvo una destacada participación, teniendo como vencedor en pintura al niño Manuel Morales Pérez, y en redacción, a Santiago Fariás Fariás.

A continuación tuvo lugar la fiesta infantil, con la actuación de un guiñol y otras atracciones, que hicieron las delicias de toda la grey infantil congregada en el salón de actos de la Casa del Marino.

AGASAJO A LOS PENSIONISTAS

También se programó por primera vez un entrañable agasajo a los pensionistas del Régimen Especial. Dicho acto transcurrió dentro de un grato ambiente, siendo animado por el conjunto de canciones canarias Los Sanroqueños, que deleitaron a los presentes con una gama amplia de sus interpretaciones.

CLAUSURA DEL CURSO ESCOLAR DE LA ESCUELA RECONOCIDA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

También tuvo lugar el acto de clausura del curso escolar 1972-73 de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas.

Presidió el mismo, en nombre del comandante militar de Marina, ausente por enfermedad, el segundo comandante militar de Marina, capitán de Fragata don Antonio Cervera Cervera, a quien acompañaban el delegado de Trabajo, delegado del ISM, presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, delegado de Sanidad, director de la Escuela, delegado de Educación y Ciencia, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, inspector jefe accidental de Trabajo y gerente del PPO.

El salón se encontraba completamente ocupado por otras representaciones, claustro de profesores y alumnos.

En primer lugar habló el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González, quien hizo un resumen de los cursos impartidos, que fueron un total de 41, con 486 alumnos titulados entre la Escuela de Las Palmas y sus filiales de Arguineguín, en Gran Canaria; Puerto del Carmen, Playa de Fama e isla de La Graciosa, en Lanzarote, y Puerto del Rosario, en Fuerteventura.

Seguidamente expresó su agradecimiento a los profesores, verdaderos esforzados del éxito que ha conseguido la Escuela, por su constante superación, y pasó a exponer seguidamente a las autoridades y representaciones que asistían al acto su gratitud. Al almirante de la Zona Marítima de Canarias, por las facilidades dadas al personal a sus órdenes para asistir a los cursos; al comandante militar de Marina, por el estímulo y ayuda recibidos; a los Sindicatos de la Pesca y Marina Mercante, por su colaboración en los premios especiales a los alumnos más aventajados; al delegado de Trabajo, por sus constantes desvelos y preocupación por los hombres del mar, y también al Fondo de Protección al Trabajo, por las 300 becas concedidas, gratitud que hacía extensiva al PPO, por su valiosa

ayuda. Terminó resaltando que el Instituto no abandonaría nunca su atención al hombre del mar y su promoción, caminando cada vez hacia metas más altas.

Acto seguido se hizo entrega a los alumnos de los certificados que les acreditan en sus enseñanzas recibidas, recogiendo también los premios extraordinarios los alumnos más aventajados en las especialidades de puente, máquinas y radio.

Igualmente se hizo entrega de los certificados de Estudios Primarios a los alumnos de las Escuelas de Orientación Marítima, así como los premios de los concursos de pintura y redacción celebrados durante la Semana, y los de la exposición de trabajos realizados por las mujeres de los trabajadores del mar. A continuación tomó la palabra el presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, don Manuel de la Cueva Fernández, para felicitar a los que habían superado las pruebas docentes, estimulándoles a seguir superándose en el curso difícil de la vida.

Luego habló el delegado de Trabajo, don Benigno Pendás Díaz, para expresar su satisfacción por el éxito del curso.

Finalmente, el segundo comandante de Marina declaró clausurado el curso, en nombre del subsecretario de la Marina Mercante.

MISA Y OFRENDA FLORAL POR LOS MARINOS FALLECIDOS

El día de la festividad de la Virgen del Carmen tuvo lugar en la capilla de la Casa del Marino una Santa Misa, que ofreció a las nueve horas, el capellán, padre José Hernández Francés, que pronunció una breve homilía sobre la festividad del día. Esta Misa estuvo presidida por el segundo comandante militar de Marina y otras representaciones.

A continuación, los asistentes se trasladaron al muelle de Santa Catalina, con el fin de embarcar en varias unidades para proceder a trasladarse hasta la bocana de la bahía, donde tendría lugar una ofrenda floral en recuerdo de los marinos fallecidos en acto de servicio.

El padre Hernández Francés rezó un responso, y seguidamente se procedió al lanzamiento al mar de unas coronas y ramos de flores, mientras las sirenas de los buques congregados se hacían sonar. Dicho acto resultó muy emotivo y de una brillantez como no se había registrado en otra ocasión. Al regreso de nuevo al muelle, los remolcadores de servicio en puerto hicieron una exhibición de lucha contra incendios.

ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS Y CLAUSURA DE LA SEMANA

Como último acto de la Semana, tuvo lugar la entrega de premios y trofeos a los ganadores de las competiciones deportivas que se vinieron desarrollando. Presidió el acto el presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, don Luis Navarro Rodríguez, en compañía del delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort, y otras representaciones. En primer lugar se procedió a la entrega del premio anual Consignatarios de Buques al trabajador de la firma Miller y Cía. don José Martín Alfonso, por llevar cincuenta y dos años en dicha empresa. El premio consistió en 7.500 pesetas y un diploma, que le entregó el presidente de la Agrupación de Consignatarios, don Armando Bordes Martín.

Seguidamente se procedió a la entrega de trofeos de las competiciones deportivas, resultando ganadoras las siguientes empresas: en fútbol, Trabajos Portuarios; en vóleibol, Junta del Puerto; en dominó, también la Junta del Puerto; en chapolín, Luis Hernández Márquez, y damas, la Junta del Puerto.

Por último, el presidente del Sindicato de la Marina Mercante declaró clausurada la Semana, agradeciendo a los participantes su apoyo, y de una forma especial, al Instituto Social de la Marina, por su colaboración y estímulo. ■ J. F. FONTE.

EL DESAFIO DEL FUTURO

MADRID (De nuestra Redacción). El pasado día 20 de julio, como acto de clausura de un Curso para Inspectores Médicos organizado por el Instituto Social de la Marina, pronunció una interesante conferencia don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del organismo. El acto estuvo presidido por el presidente del ISM, almirante don Jesús Fontán Lobé, y la disertación del señor Harguindey tuvo por título «El desafío del futuro».

RIQUEZA MAL DISTRIBUIDA

Comenzó el conferenciante analizando las posibilidades naturales que la tierra y el mar han tenido, tienen y tendrán para el desarrollo de las comunidades humanas y el mismo hombre, fijando su atención principalmente en los recursos ma-



El vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey (izquierda de la foto), durante su conferencia. Presidió el acto el almirante Fontán, presidente del organismo, a quien acompañaron los siguientes funcionarios del ISM: vicesecretario técnico, director de la Mutua de Riesgo Marítimo, jefe de los Servicios Sanitarios y jefe del Gabinete de Estudios.

● CONFERENCIA DE DON GERARDO HARGUINDEY, VICESECRETARIO GENERAL DEL I. S. M.

rítmicos todavía por explotar racionalmente, augurándoles un futuro prometedor en servicio de la Humanidad.

Señaló a continuación el señor Harguindey que a pesar de los indiscutibles avances tecnológicos producidos en la época en que nos ha tocado vivir, el desarrollo de los valores humanos no han ido parejos con él, siendo un claro síntoma de ello el ver cómo la tecnología no ha sido capaz de lograr el justo y necesario afán de que la riqueza sea bien distribuida: «La riqueza sigue estando en manos de una minoría que, es curioso observar, ha llegado a esa situación en la mayoría de los casos jugando su felicidad...».

HUMANIZAR LA CIUDAD

Ahondando en su preocupación por el futuro —que él cifró en los valores humanos y espirituales— pasó el conferenciante a esquematizar los puntos claves para que el hombre pueda encontrarse a sí mismo en las grandes urbes, lugar de destino de las migraciones rurales de todos los países. Para el señor Harguindey, puntos fundamentales son enseñar al hombre a disfru-

tar de una verdadera «vecindad social» y conseguir una larga extensión de las unidades de la gran ciudad.

Se detuvo después en analizar la actual situación de la unidad de convivencia que es la familia. Destacó que la realidad social es que se infravalora el hogar, y que el poco tiempo que la familia se ve junta, por razones de movilidad profesional, amenazan con romper su solidaridad. No obstante, afirmó su confianza en que el futuro de la familia será beneficioso y positivo para el desarrollo de los valores que de una forma u otra el hombre está buscando y necesita.

A continuación se refirió a las relaciones económicas de las distintas comunidades nacionales del mundo y la política que se respira en todo el mundo de «bienestar a escala internacional». Analizó también las diferencias que marcan las relaciones de los países pobres y los países ricos, señalando que un punto de presión todavía no usado convenientemente por los países pobres para combatir el egoísmo de los países ricos sería el de realizar «la huelga de no venderles sus productos naturales, sus materias pri-

LA CIENCIA AL SERVICIO DE LA VIDA

Al final de sus palabras resumió su larga e interesante disertación el señor Harguindey afirmando que lo más característico de nuestro tiempo es que «la aplicación de la ciencia a la tecnología ha modificado todo», «por eso —dijo— el destino histórico de nuestra generación ha de llevar a conseguir que la ciencia sirva a la vida, y no que la vida se modifique por la ciencia».

Así, pues, el futuro será prometedor si el hombre no olvida que su principal motivo de existencia está en saber amar, comprender y querer. Esta trascendencia será el motor que anime la vida (si no será muerte) del hombre en busca de su felicidad, una felicidad que, no hay que olvidarlo, tiene muchas dificultades, de ahí la enorme paradoja de nuestro tiempo: el sacrificio es cada vez más necesario.

JORNADAS MEDICAS

Con esta conferencia se clausuró el curso organizado por el Instituto Social de la Marina para inspectores médicos del organismo, los cuales se reunieron en Madrid bajo la dirección del jefe del servicio correspondiente, doctor Pérez y L. Santamarta, para aunar criterios y coordinar el plan de trabajo de cara al futuro. Dentro de estas jornadas se programaron también diversas conferencias relacionadas con el ISM y la problemática del sector marítimo-pesquero.

MODIFICACION DE LA ORDENANZA DE TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE

El «Boletín Oficial del Estado» publica, entre otras, las siguientes disposiciones:

Orden del Ministerio de Trabajo por la que se modifica la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante.

En uno de los artículos modificados, el de manutención, se dispone que el personal embarcado tiene derecho a que le sea suministrada la alimentación de acuerdo con el cuadro de calorías, calidad de alimentos, cantidad y número de platos dispuestos legalmente, a cuyo fin las empresas deberán facilitar al capitán, piloto o patrón las cantidades precisas para que por el mayordomo o personal de fonda se efectúe la compra de acuerdo con lo dispuesto. La manutención no será considerada a ningún efecto como salario.

En cuanto a los conceptos abonables para el disfrute de las vacaciones se fijan el salario mínimo inicial, los aumentos periódicos por tiempo de servicio, el incremento por transporte de mercancías peligrosas, el plus de navegación por participación en el sobordo, las pagas extraordinarias, si coinciden con las fechas en que se inician las vacaciones, y los gastos estimables de locomoción previsto por la ordenanza.

En las modificaciones económicas se contemplan: la tabla de salarios inicial base, los aumentos periódicos por años de servicio, gratificaciones, plus de navegación por participación en el sobordo y horas extraordinarias e indemnizaciones.

Entre los salarios inicial base corresponden 12.799 pesetas mensuales a capitanes y 7.173 a cuartos oficiales, primera y séptima categoría de oficiales, respectivamente; entre los titulados de formación profesional náutico-pesquera, 6.894, 6.690 y 6.489 pesetas mensuales corresponden a las tres categorías; en maestranza oscilan entre 6.438 y 6.138; para los subalternos va de 6.108 a 2.160 pesetas mensuales, y para inspectores, el salario inicial base varía entre 16.614 y 9.906.



LOS PRÍNCIPES DE ESPAÑA



SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Los pasados días 9 a 12 de julio visitaron Guipúzcoa los Príncipes de España con ocasión de la celebración de un homenaje, organizado por la Diputación Provincial de Guipúzcoa, por el que se vincula esta región a la Marina española, mediante la ofrenda, y actuando como madrina la Princesa doña Sofía, de una bandera con el escudo de Guipúzcoa en su asta, al buque-escuela «Juan Sebastián Elcano», quien la llevará en sus recorridos.

Asimismo, los Príncipes acudieron a la villa marinera de Guetaria, donde fue celebrado un homenaje a su hijo ilustre, Juan Sebastián Elcano, ante el monumento conmemorativo del aniversario de su primera vuelta al mundo, de la que en el pasado año se cumplió el noveno cincuentenario, y que constituye un grupo escultórico obra de Victorio Macho, realizada en 1925. (De estos actos ofrecemos aquí un reportaje gráfico en color.)

Esta cuna de un pueblo marinero de raza se vistió de gala para recibir a don Juan Carlos y doña Sofía, estando presentes muchas mujeres y niños, y observándose la justificada ausencia de los marineros que faenan en la región atlántica.

Con la entrega del simbólico junquillo, y a la vez que la banda entonaba el «Agur Jaunak», el alcalde de Guetaria hizo el ofrecimiento de la ciudad al Príncipe. Seguidamente le fueron expuestas maquetas de diversos proyectos y realizaciones, y en especial le fue mostrado



A, EN GUIPUZCOA

● EN GUETARIA PRESIDIERON EL HOMENAJE A JUAN SEBASTIAN ELCANO

al Príncipe de España el proyecto de ampliación del puerto pesquero, cuya primera fase ya está aprobada, mientras que la segunda parece ser una idea a realizar a largo plazo. Insistió la primera autoridad guetariarra en considerar la necesidad de culminar la ampliación del puerto, y a tal efecto recordó que en el pasado año 1972 había sido desembarcada en sus muelles pesca por valor de 430 millones de pesetas. En esta misma villa también escuchó el Príncipe los problemas acerca del estado ruinoso en que se encuentra una parte de la iglesia de San Salvador, auténtica joya del arte gótico del siglo XII y monumento nacional. Tras recorrer a pie las calles del pueblo, que se encontraban cubiertas de redes marineras, los Príncipes asistieron a una «Salve marinera» en esta iglesia, a cuya puerta formaban arco, con los largos remos de las traíneras, viejos «arrantzaes». Posteriormente, el párroco tuvo una entrevista con los Príncipes, a quien expuso el problema del coro de la iglesia, actualmente en mal estado, con peligro de derrumbamiento. Precisamente en este coro se reunieron en 1379 las Hermandades de la región proclamando el primer fuero de Guipúzcoa. «A los pescadores —dijo el sacer-

dote— no me atrevo a pedirles más»; y recordó a los Príncipes que estos hombres luchan día a día por su subsistencia en la mar, y aunque, como expresó el alcalde de Guetaria, «nombres de guetariarras ilustres han pasado a la Historia —Elcano, Iturzaeta o el mismo Balenciaga—, a éstos, por dedicarse a las tareas pesqueras, el destino les ha dado menos oportunidades».

Siguieron los Príncipes su visita a Guipúzcoa recorriendo un largo periplo, que comenzó en Villabona, continuó por Olaverri y Ormaiztegui, prosiguió por Azcoitia y Loyola y culminó en Eibar, donde don Juan Carlos asistió a un acto del mundo del trabajo, con una reunión que tuvo lugar en la Universidad Laboral de esta villa armera, y en la que le fueron presentadas las conclusiones del I Consejo Económico Social Sindical de Guipúzcoa.

De vuelta a San Sebastián, fue ofrecida a los Príncipes una cena de gala de despedida por parte de la Diputación de Guipúzcoa y en la cual don Juan Carlos recordó que fue en San Sebastián donde comenzó a conocer de verdad a España y se forjaron en su mente juvenil las imágenes de este pueblo abierto al mar. Concluyó manifestando que los hechos y nombres de Guipúzcoa le llenaban de orgullo, pero debíamos considerarlo sólo como un antecedente para la gran tarea que nos corresponde ejecutar, haciendo que nuestro pueblo logre el máximo bienestar con justicia, orden y libertad. ■ JAVIER MARIA AGOTE.





PROTESTA DE LOS PESCADORES JAPONESES

En la bahía de Tokio, diversas embarcaciones de pesca, en número de 87, se manifestaron en señal de protesta por la contaminación de las aguas, debida en gran parte a los planes del Gobierno de proteger a las factorías industriales.

NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA NACIONAL ELCANO

MADRID, 7.—La Dirección General de Trabajo ha dictado una norma de obligado cumplimiento para el personal de flota de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S. A., toda vez que en el seno de la comisión deliberadora de las partes que debían elaborar el texto de un nuevo convenio no se llegó a acuerdo, informa Europa Press.

La norma de obligado cumplimiento, que tendrá una vigen-

cia de un año a partir del 1 de enero de 1973, establece que durante este período queda prorrogado el convenio colectivo para el personal de flota de esta empresa, que fue firmado el 15 de mayo de 1970, sin más excepciones que las que se establecen en dos cuadros anexos a esta disposición.

Según estos cuadros anexos, se establecen unas retribuciones mensuales, con unos salarios

profesionales que oscilan desde las 3.000 pesetas para los alumnos de náutica y de máquinas hasta las 13.400 para la categoría de capitán. Asimismo señala la norma los pluses de antigüedad, los de vacaciones, los de embarque (desde 1.480 pesetas hasta 52.262), y los destinados a buques petroleros en viajes al mar Rojo y golfo Pérsico por el cabo de Buena Esperanza, así como la cuantía de las dietas y las comisiones de servicio.

ENTRA EN VIGOR LA TALLA MINIMA PARA CAPTURAS DE ATUN RABIL

MADRID, 6 (De nuestra Redacción).—La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico ha comunicado a todos sus países miembros la entrada en vigor de la regulación de la talla mínima para el atún rabil.

Esta regulación es consecuencia de una recomendación del Consejo General de la referida Comisión, adoptada en la reu-

nión que se celebró en Madrid en diciembre de 1972, y que dice así: «Se recomienda a los Estados contratantes tomar las medidas necesarias para prohibir toda pesca y desembarco de rabil con un peso unitario inferior a 3,2 kilogramos. No obstante, los Estados contratantes podrán conceder unas tolerancias a los barcos que hayan capturado incidentalmente rabil con un peso

inferior a 3,2 kilogramos, a condición de que dicha captura —incidental, se subraya— no exceda del quince por ciento del número de peces que constituyan la captura total de rabil desembarcada por dichos barcos».

La notificación se ha enviado a todos los países que pescan túnidos y especies afines en el océano Atlántico.

BASES DEL CONCURSO DE CUENTOS DE LA II SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL

El primer premio está dotado con 15.000 pesetas y un trofeo conmemorativo

Con motivo de la celebración en Cartagena de la II Semana Internacional de Cine Naval, se convoca un Concurso de Cuentos que se regirá por las siguientes normas.

1.º Los cuentos tendrán siempre como motivo el MAR en sus múltiples facetas, siendo el tema el estilo libres.

2.º Podrán concursar cuantos autores lo deseen, de cualquier nacionalidad, pero los cuentos tendrán que estar escritos en lengua española.

3.º La recepción de originales será permanente, desde la publicación de estas bases hasta un mes antes de la fecha de iniciación de la Semana del Cine Naval, es decir, hasta el 5 de octubre de 1973.

4.º Los cuentos seleccionados serán publicados en la prensa.

5.º La extensión máxima será de seis cuartillas tamaño folio escritas a doble espacio por una sola cara. La mínima, de tres cuartillas tamaño folio.

6.º Los originales se enviarán por duplicado a la oficina del centro de Iniciativas y Turismo, plaza de Castellón, 5 y 7. Cartagena, España, en sobre cerrado indicando «Para el Concurso de Cuentos».

7.º Los cuentos serán titulados con un lema y no llevarán nombre ni firma. Dentro del mismo sobre se enviará otro, en el que constará el lema elegido, en cuyo interior figurarán los datos completos del autor: nombre, dirección etc.

8.º Un Jurado especial seleccionará OCHO cuentos de entre todos los publicados en la prensa. Estos cuentos serán, a su vez, publicados en el «Boletín» de la II Semana Internacional de Cine Naval de Cartagena.

9.º El día anterior a la clausura del certamen se reunirá nuevamente el Jurado especial para determinar el ganador, por medio de votaciones secretas sucesivas. Una vez escogido, se procederá a la apertura de los sobres, para dar a conocer el nombre del vencedor.

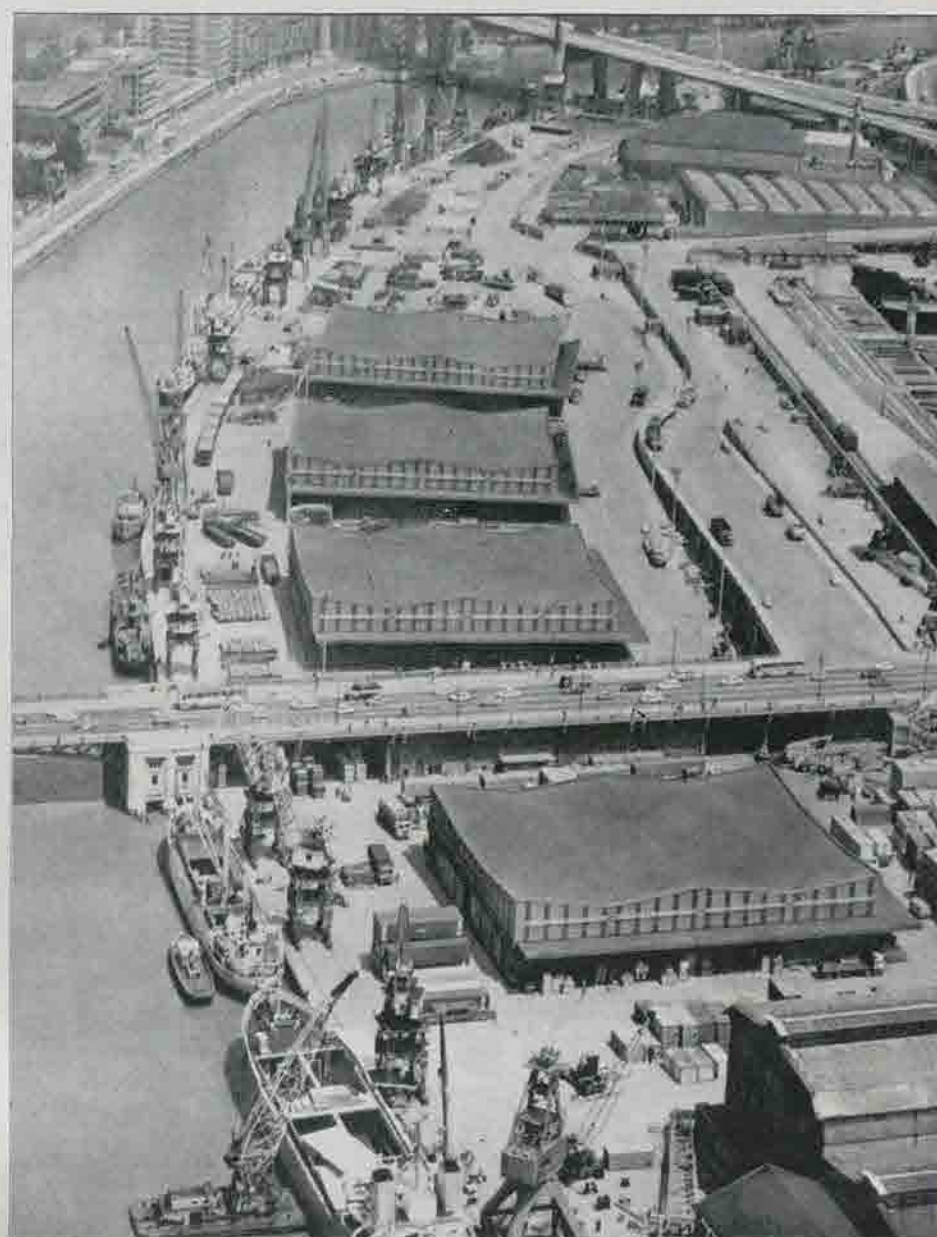
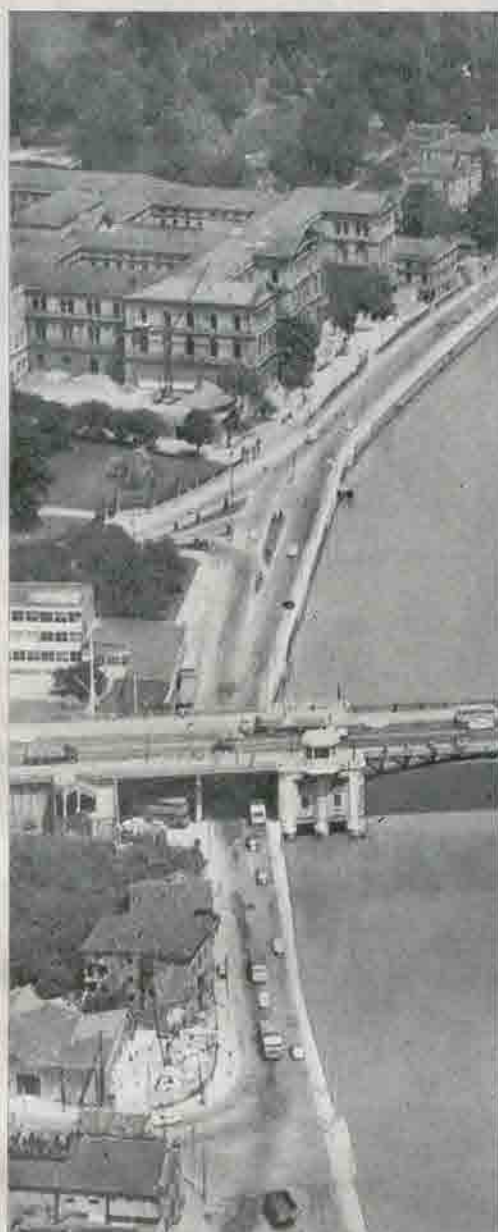
10.º El premio será un trofeo conmemorativo de la II Semana Internacional de Cine Naval y 15.000 pesetas en metálico. El Jurado se reserva el derecho de conceder los accésits que estime convenientes, así como el de declarar desierto el premio si ningún cuento alcanza la calidad suficiente.

11.º Los originales quedarán a disposición de sus autores hasta un mes después de la clausura del certamen, en la oficina del C.I.T. de Cartagena. Los que no hayan sido retirados dentro del plazo indicado, serán destruidos.

12.º La participación en este Concurso supone la aceptación de las normas expuestas y de los fallos del Jurado.

13.º El nombre de los componentes del Jurado, se dará a conocer al mismo tiempo que el del autor del cuento premiado, en el «Boletín» de la II Semana Internacional del Cine Naval de Cartagena.

LA RÍA DE BIL- BAO



FUERZA, TRABAJO Y ENERGIA EN CATORCE KILOMETROS DE VIA FLUVIAL

LA importancia de la ría de Bilbao en toda la zona vizcaína y en la economía nacional es una realidad que parece innecesario corroborar. No nos ha llevado esa importancia, por tanto, a dedicar al tema estas páginas especiales de «Hoja del Mar». Lo que sí nos ha llevado ha sido una divulgación, como merecido homenaje a un pueblo que como el vizcaíno trabaja firmemente por su desarrollo, esforzándose en su preparación cara al futuro.

En estas páginas —dedicadas especialmente a la Marina Mercante— nos dejamos, conscientemente, muchas cosas en el «tintero». Es nuestro deseo tratarlas como se merecen en alguna otra ocasión: la formación de los hombres del mar de Bilbao, la contaminación, los problemas del puerto, etcétera, vendrán a nuestras páginas con personalidad propia.



En esta ocasión hemos querido simplemente, y en apretada síntesis, informar expositivamente de la realidad de lo que sin exageración podríamos denominar «camino de la industrialización bilbaína», es decir, de la ría y puerto de Bilbao. Gracias a la colaboración entusiasta de diversas personalidades, a la Cámara de Comercio, Industria y Navegación y a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, esperamos haberlo conseguido.

Y todo ello porque, como señaló Baroja en su obra «Horas solitarias», «Bilbao es un pueblo que cada vez se va haciendo más denso y más interesante. Su ría es una de las cosas más sugestivas de España. No parece que haya en la Península Ibérica nada que dé una impresión de fuerza, de trabajo y de energía como esos 14 ó 15 kilómetros de vía fluvial».



Canal de Deusto.



Máquinas destinadas al movimiento de contenedores.



Muelle Princesa de España. Ha sido dotado de nuevas grúas para contenedores.

Plano esquematizado de la ría y puerto de Bilbao.



LA RIA DE BILBAO Y SU CONSTRUCCION NAVAL

La fabricación de navíos ha tenido asiento en la ría del Nervión, y por extensión en toda Vizcaya, desde los tiempos más remotos. Con el discurrir de los siglos esta industria ha pasado repetidas veces desde la más absoluta depresión a momentos de gran auge y prosperidad; sin embargo, no existe ningún período a lo largo de su historia en que tal actividad haya desaparecido totalmente de las orillas de lo que, quizá impropriadamente, vamos a denominar ría de Bilbao.

Desarrollo a partir de 1956.—En 1956, simultáneamente a la promulgación de la Ley de Protección de la Marina Mercante, se produjo una favorable coyuntura en el mercado internacional originada por el primer cierre del canal de Suez, todo lo cual contribuyó al despegue del sector de la construcción naval de forma definitiva.

Rápidamente la producción pasó de 75.000 toneladas de registro bruto en 1957 a 173.000 en 1960, cifra que representaba ya el 2 por 100 de la producción mundial. En el período 1961-63 la demanda se contrajo algo como consecuencia de la apertura del canal de Suez y la producción disminuyó a 114.000 T. R. B. al año. Pero superado este pequeño bache, la construcción naval continuó su ritmo de crecimiento, entregando 272.900 T. R. B. en el año 1965, 343.117 en 1966, 396.674 en 1967, 468.731 en 1968, 604.244 en 1969 y 787.448 toneladas de registro bruto que se espera se entreguen en 1970.

EVOLUCION DE LA PRODUCCION NAVAL EN EL I PLAN DE DESARROLLO (T. R. B.)

	Previsto en el Plan	Real	% de variación
1964	258.600	233.933	- 9,5
1965	271.600	272.900	+ 0,3
1966	284.600	343.117	+ 20,6
1967	297.600	396.674	+ 33,3
Totales	1.112.400	1.246.624	+ 12,0

PRODUCCION NAVAL PARA ARMADORES NACIONALES (T. R. B.)

1964	131.503
1965	167.547
1966	221.027
1967	337.659
Total	857.736

El aumento de producción de 1965 sobre 1964 fue del 21 por 100, llegándose al 26 por 100 en 1966, y bajando al 11 por 100 en 1967. La tasa media anual de crecimiento fue del 19 por 100.

La previsión del I Plan era amortizar el déficit de 813.439 T. R. B. de la Marina Mercante, más la construcción de 86.400 T. R. B. para la flota pesquera, lo que hace un total de 899.839 T. R. B. La producción conseguida es, por tanto, inferior en un 4,7 por 100 sobre las cifras que el I Plan consignaba para entrega a armadores.

El valor total de las exportaciones ascendió a 153,3 millones de dólares. La exportación representó el 35 por 100 de la producción total.

EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES NAVALES (T. R. B.)

1964	102.400
1965	105.832
1966	122.090
1967	59.015
Total	389.337

En cuanto respecta al actual II Plan de Desarrollo, se sabe que la producción de 1969 corresponde a la prevista para el año 1971, mientras que está asegurado el trabajo hasta 1973. A primeros de enero de 1970, la cartera de pedidos de los astilleros españoles alcanzaba la cifra de 349 unidades con 3.079.451 T. R. B., de las cuales, 137 buques corresponden al extranjero —74 de carga seca, 14 tanques, 3 de pasajes, 1 frigorífico, 5 auxiliares y 40 pesqueros—, y 212 buques con 1.570.509 T. R. B. a armadores nacionales.

Las últimas cifras de exportación conocidas indican que en el año 1968 se entregaron 102.190 T. R. B. (41 buques); para 1969, 162.823 T. R. B. (89 naves), y en 1970, 297.272 T. R. B. con 39 buques. Los valores fueron

• **EL 25 % DE LOS ASTILLEROS MAS IMPORTANTES DE ESPAÑA, SITUADOS EN VIZCAYA.**

• **EL SUPERPUERTO CREARA UNA ESTRUCTURA PERFECTA PARA LA EXISTENCIA DE ASTILLEROS.**

40 millones de dólares para 1968, 70 millones de dólares para 1969 y 120 millones de dólares para 1970.

Todo esto ha contribuido a situar a España en el sexto lugar entre los constructores navales del mundo, con el 5,55 por 100 de la cartera total de pedidos. La verdadera expansión se ha producido, sobre todo, durante los últimos años, y ello ha sido debido a la favorable coyuntura internacional, a la devaluación de la peseta, al incremento de la productividad de los astilleros y a la política crediticia que ha apoyado a este sector.

La capacidad de nuestros astilleros cuando acaben los planes de reestructuración, será de 1,2 millones de toneladas de registro bruto. Probablemente, y con la fusión de Astilleros Español-

les, S. A., la capacidad total de los astilleros nacionales se mantenga estable en 1,5 millones de T. R. B. en toda la década del 70, siempre manteniendo el 5 por 100 de la construcción mundial.

Después de este resumen se observa que la importancia de los astilleros vizcaínos es innegable. De los 40 astilleros considerados como autorizados para la construcción de buques de casco de acero, 10 están situados en Vizcaya, es decir, el 25 por 100. De todas formas, parece preverse que el centro de la construcción naval española pasará a la bahía de Cádiz, aunque ello no signifique necesariamente una rémora para la potenciación de la ría bilbaína. Es cierto, por otra parte, que la demanda nacional y extranjera del corriente decenio está ya cubierta con los actuales astilleros españoles, más el nuevo astillero a construir en Cádiz por Astilleros Española, S. A.; esto traerá consigo un retraimiento en la posible instalación de grandes astilleros en el superpuerto de Bilbao, por lo menos durante los años setenta. Pero no hay que olvidar que a pesar de todo ello la irreversible culminación de las obras del superpuerto bilbaíno creará una estructura perfecta para la existencia de astilleros dedicados a la producción de grandes buques y reparación de los mismos, y no es fácil que condicionantes tan favorables queden sin aprovechar en el futuro.

LA RIA DE BILBAO Y LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

Por Juan M.^a Gómez y Alonso de Celada

Los conceptos ría de Bilbao y Marina Mercante son inseparables. Evocar el recuerdo de la ría bilbaína, la ría por antonomasia, es lo mismo que recordar la historia de la Marina Mercante vizcaína, la historia de la Marina Mercante española; la historia, en suma, de la navegación comercial.

La ría, antes que nada, ha sido y sigue siendo la base de la industria de la navegación, a la que paulatinamente han venido a sumarse tanto aquellas ramas industriales que la tienen como principal como las que se sirven de los servicios del transporte marítimo.

Y la afirmación no precisa de pruebas. Simplemente constatar que en estos momentos en que la ría se ha situado una vez más en el plano de la más vigente actualidad, abriendo sus brazos con el superpuerto a las modernas exigencias de nuestro desarrollo económico, lo hace pensando, sobre todo, en la industria de la navegación, en la Marina Mercante. Lo demás vendrá por añadidura.

A riesgo de pecar de pragmáticos, pero a fin de no ser reiterativos, no pretendemos hacer historia. La ejecutoria del puerto y de la ría de Bilbao, orígenes de la Marina Mercante española y durante muchas décadas su pilar indiscutible, están presentes en la conciencia de todos. Nuestros deseos se concretan en esta ocasión a dejar constancia de la situación actual de la Marina Mercante vizcaína y de que su aportación al concierto marítimo nacional responde a los requerimientos de su bien probada tradición marinera.

Los avatares sufridos por nuestra Marina Mercante exigieron, desde todos los puntos de vista, una reestructuración profunda de tan importante sector de la economía nacional, que llegó con la promulgación de la Ley de 12 de mayo de 1956 de Protección y Renovación de la Flota Mercante.

Desde entonces, y sin solución de continuidad, pese a diferentes circunstancias adversas que restaban fluidez al desarrollo del programa, los armadores españoles han estado empeñados en conseguir los objetivos del Plan, primero, y los exigidos por los sucesivos Planes de Desarrollo Económico-Social, después, para situar a nuestra Marina Mercante en el lugar que precisa y que requieren las necesidades de nuestro progreso económico.

Los armadores vizcaínos no fueron ajenos a estos afanes. Por el contrario, estuvieron presentes en la primera línea del quehacer común, y bien mediante una profunda remodelación de sus empresas, de su decidido lanzamiento o de la constitución de otras nuevas, coadyuvaron a la consecución de las metas señaladas, manteniendo, y aún mejorando, la posición relativa del grímpolón blanquirrojo de la matrícula de Bilbao.

De la primera época son la constitución de empresas navieras que hoy ocupan los primeros lu-

gares en la clasificación por importancia de tonelaje a nivel nacional; la construcción de los primeros buques-tanques de gran porte de nuestra matrícula, propiedad de empresas navieras netamente vizcaínas; la posesión de los buques de mayor tamaño y más representativos de la flota nacional, y la reconversión de la flota «tramp», actividad marítima por excelencia y típica de las navieras bilbaínas.

A la segunda pertenecen el mantenimiento de la hegemonía en los buques de mayor porte; la creación de la más importante flota de «bulk-carrier», que parecen venir a sustituir a los «tramp» convencionales; la creación de las flotas especializadas más caracterizadas de la nación, y la formación de las flotas de cabotaje más significativas.

Con estas realizaciones, la matrícula bilbaína conserva, y más acrecienta, su participación en alrededor de ese tercio del total de la flota nacional, a pesar del fuerte impulso que la cifra de tonelaje por unidad viene recibiendo en estos últimos años y que, a su vez, requiere cuantiosas inversiones, dado el notable e ininterrumpido incremento en los precios de la construcción naval.

En los momentos actuales, las empresas navieras vizcaínas continúan tenazmente inmersas en su afán, como lo prueba el hecho de que su participación en la cartera total de pedidos de los astilleros nacionales pueda cifrarse al pie de los 2.000.000 de toneladas de peso muerto, integrado por buques de todos los tipos, aunque, naturalmente, las preferencias se dirijan hacia aquellos en que la demanda del futuro tráfico marítimo deja sentir una presión mayor.

Para terminar, es alentador subrayar que el proceso en marcha y continuamente impulsado parece habrá de mantenerse en los próximos años. Con ello se conseguirá el definitivo asentamiento de la fundamental participación de la flota mercante vizcaína en la economía marítima nacional en la historia de nuestros días, objetivo que con independencia de cuanto representa desde el punto de vista estrictamente económico permitirá rescatar y dar cabida en nuestros buques a los marinos que actualmente sirven bajo pabellones extranjeros.

De esta suerte habremos conseguido la mayor aspiración de todos cuantos de una u otra manera servimos los intereses nacionales sirviendo a su Marina Mercante: una industria de construcción naval técnica y económicamente competitiva, ocupando lugar destacado dentro del «ranking» internacional; una flota mercante moderna, eficaz y al servicio de todos los tráficos marítimos, y una población marinera abundante, competente y con un nivel de vida tal que no sienta la menor tentación de buscar mejoras fuera de nuestras fronteras, porque sus legítimas aspiraciones se ven satisfechas en su propia Patria.

EL GRAN PUERTO EXTERIOR DE BILBAO

EN el nuevo gran puerto de Bilbao, el jalón más importante que caracteriza la viabilidad de ejecución de dicha idea es la construcción del dique exterior.

El Abra de Bilbao, fuera de los actuales diques, reúne las características técnicas ideales para ejecutar las obras de abrigo y atraque necesarias para un gran puerto regulador, ya anteriormente indicadas:

— Una zona económicamente accesible con fondos de cerca de 30 metros de profundidad, que permiten pensar en los mayores buques en operación o proyecto.

— Suave pendiente de la plataforma marina que forma el fondo del mar en dicha zona, lo que permite, con costes razonables de las obras de abrigo, ganar para el nuevo puerto cerca de 15 millones de metros cuadrados de superficie de agua.

— Fondo de arena en grandes profundidades, ideales para cimentar, dragar y, en general, realizar todas las clases de obras marítimas necesarias, aprovechable también como relleno económico con objeto de ganar los terrenos necesarios.

En un principio, el Anteproyecto de Aprovechamiento Integral Portuario del Abra de Bilbao preveía un presupuesto para la construcción del dique y contradique y dos atraques para petroleros, uno utilizable para buques entre 100.000 y 500.000 toneladas, y otro, para buques entre 20.000 y 100.000 toneladas, del orden de 3.875,6 millones de pesetas.

En este anteproyecto se estudiaba, como uno de los problemas fundamentales, el de la posibilidad de financiación total, que tendrían que ser aportados por los excedentes de los ingresos de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao, o a cargo de los presupuestos generales del Estado, repartidos en el curso de varios ejercicios.

La decisión adoptada en el Consejo de Ministros celebrado en San Sebastián el día 11 de septiembre de 1970, de no tomar en consideración la propuesta presentada por Petronor, que concedía un préstamo de 45 millones de dólares al Estado español para la construcción del gran puerto exterior de Bilbao, optando por la fórmula alternativa de la aportación por parte de dicha empresa de hasta 30 millones de dólares para la construcción del espigón de Poniente, con atraques para petroleros, todo de acuerdo con el An-



Dique de Punta Lucero.

• DOS ATRAQUES —DE MOMENTO—: UNO PARA SUPERPETROLEROS DE 350.000 TONELADAS Y OTRO PARA LOS DE 100.000 TONELADAS PESO MUERTO.

teproyecto General de Obras de Abrigo aprobado para dicho puerto de Bilbao por el Ministerio de Obras Públicas, ha modificado sustancialmente el problema de la financiación.

La decisión de obligar a Petronor a aportar hasta 30 millones de dólares supone, automáticamente, que por el momento se construirá solamente un dique de abrigo en El Abra, de la longitud indispensable para permitir la instalación de dos atraques, uno para superpetroleros de 350.000 t.p.m. y otro para los de 100.000.

El referido Consejo de Ministros encomendó al Ministerio de Obras Públicas el estudio y la determinación de las condiciones, forma y plazo que regule la aportación de Petronor, hasta los 30 millones de dólares.

En el supuesto de que el presupuesto del dique e instalaciones de atraque para dos superpetroleros rebasara la aportación máxima de los tantas veces citados 30 millones de dólares, el Ministerio de Obras Públicas completará las cantidades necesarias para la total terminación de la obra, que deberá entrar en servicio en un plazo no superior a cinco años a partir de la fecha de su iniciación.

En este extremo de la garantía complementaria y subsidiaria del Estado para acabar las obras del mencionado dique, han existido en estos últimos tiempos confusionismos que es conveniente disipar.

En el proyecto del dique de abrigo de El Abra, redactado definitivamente por la Junta del Puerto y Ría de Bilbao, con fecha 26 de septiembre, se

establece un presupuesto para las obras de 1.604 millones de pesetas, presupuesto que muy probablemente no variará fundamentalmente, puesto que contrastados los pareceres y experiencias de contratistas españoles y extranjeros, especializados en este tipo de obras, parecen confirmar la exactitud de los cálculos del mencionado proyecto.

Otro problema más difícil es el de calcular en los momentos actuales el coste exacto de los atraques para petroleros, el cual puede oscilar entre los 250 y los 700 millones de pesetas.

La idea de la posible distribución de la zona abrigada del puerto exterior de Bilbao, en la cual se pueden construir, sin dificultades técnicas de ninguna clase, unos 20 kilómetros de muelles de gran calado (en su mayor parte más de 20 metros), con una zona de servicio de 905 hectáreas. Pueden diferenciarse perfectamente los diferentes tráficos: son factibles terminales de transbordo de crudos y minerales; cabe dedicar una zona de más de 100 hectáreas para industrias navales, donde podrán construirse dos diques y dos gradas capaces para buques de 500.000 t.p.m. y tres más para barcos de 100.000; puede destinarse otra de 200 hectáreas para instalar industrias en régimen de concesiones, etc.

Y agregando los 23 millones de toneladas de carga seca que pueden manipularse por el puerto actual, se llega a un tráfico admisible de 116 millones de toneladas de productos petrolíferos y 108 millones de toneladas de carga seca.

ORIGEN Y POR EL P

En las dos últimas décadas (1950 y 1960) se ha podido contemplar un espectacular desarrollo del comercio internacional a través del puerto de Bilbao. En efecto, de las 697.884 toneladas de importaciones registradas en 1950 se han alcanzado los 3.206.439 toneladas en 1969, lo que equivale a casi quintuplicar este concepto. Por su parte, las exportaciones, con sus 283.425 toneladas de 1950, se convierten en 559.810 toneladas en 1969, duplicándose en el transcurso de estos veinte años. En conjunto (importaciones más exportaciones), el avance es considerable, pues con base 100 en 1950 se alcanza el nivel 384 en 1969, equivalente, pues, a cuatuplicar el tráfico de comercio exterior por El Abra bilbaíno.

En cuanto a su valor, se tiene que las importaciones han pasado de 5.913 millones de pesetas en 1960 a 32.684 millones en 1969, lo que equivale a una tasa de crecimiento acumulativo medio anual de casi el 21 por 100. Por su parte, las exportaciones también han experimentado un fuerte desarrollo, pues de 2.023 millones de pesetas en 1960 se registraron 14.038 millones en 1969, siendo del 24 por 100 la tasa de crecimiento acumulativo medio anual.

Para analizar la evolución de este comercio exterior en los últimos años, a través del puerto de Bilbao, a continuación se presenta el siguiente cuadro, en el cual quedan recogidas las principales cifras, así como las variaciones experimentadas en los períodos más característicos de la última década transcurrida. (Ver cuadro número 1.)

La participación del valor de las importaciones del puerto de Bilbao sobre el conjunto nacional se cifraba en el 13,7 por 100 en 1960, siendo del 11 por 100 en 1969; como puede apreciarse, la diferencia no es muy grande. Pero no ocurre así con el valor de las exportaciones, cuya participación va aumentando paulatinamente, ya que del 4,6 por 100 existente en 1960 se ha pasado al 6,3 por 100 en 1963, 7,6 en 1967 y 10,5 en 1969. El incremento de las exportaciones de productos industriales en los últimos años ha tenido una fuerte influencia en esta zona industrial y portuaria.

ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR

Las cifras más significativas, en cuanto a importaciones, son los 2.486.663 toneladas de «productos minerales y metales», valorados en más de 14.315 millones de pesetas en 1969. Siguen en orden de importancia los «bienes de equipo» (8.143 millones de pesetas), «productos químicos» (5.191 millones) y «productos de origen agropecuario» (2.986 millones), todo ello referido a 1969. Como podrá observarse, estos mismos productos ocupan los primeros puestos en 1963 y 1967, aunque con tasas de crecimiento muy diferentes.

En cuanto a las exportaciones, destacan en las primeras posiciones «bienes de equipo» (5.689 millones de pesetas) y «productos minerales y metales» (3.673 millones), seguidos, ya muy distanciados, por «productos de origen agropecuario» (1.889 millones) y «productos químicos» (1.808 millones). Estas cifras están referidas a 1969, manteniéndose la misma posición de estos productos en 1963 y 1967, aunque al igual que en las entradas, la participación sobre el total haya variado sensiblemente con el transcurso del tiempo.

Distribución geográfica.—Las principales áreas de procedencia de las importaciones en el puerto de Bilbao son: la CEE, la EFTA y los Estados Unidos, con ligero predominio de una u otra, según los años. No obstante, la tasa de crecimiento en el período 1961-1968 ha sido algo mayor para la EFTA (233,4 por 100), mientras que Estados Unidos consiguió el 213,2 por 100 y la CEE el 186,5 por 100. En cifras absolutas, los seis países de la Comunidad Económica Europea han pasado de 2.280 millones de pesetas en 1961 a 6.533 millones en 1968; la Zona de Libre Cambio lo hace de 2.260 millones a 7.535, y los Estados Unidos, de 2.392 millones a 7.493. Las demás zonas vienen ya más distanciadas, destacando Sudamérica (1.194 millones de pesetas en 1968) y Asia (1.420 millones) en primer lugar, y luego los países del Este europeo (523 millones), África (543 millones), etcétera.

La primera observación a realizar cuando se analiza la distribución geográfica de las exportaciones efectuadas por El Abra bilbaíno, es el cambio de importancia de las expediciones con destino a países europeos y las dirigidas al continente americano. De ser las primeras las más importantes en el período 1961-1963, ceden su primacía a las americanas en el transcurso del I Plan de Desarrollo y en el año 1968.

Pero es significativo observar que la tendencia de las exportaciones a Europa se mantiene creciente en todo el período 1961-68, pero a un ritmo inferior que los productos destinados a América.

Por zonas geográficas destaca el volumen de exportaciones a Sudamérica (2.291 millones de pesetas en 1968), aunque hay que señalar que este comercio, al igual que el realizado con Centroamérica, es de naturaleza muy coyuntural, con grandes diferencias de un año a otro, según las ventas de buques que se realicen, exportaciones que son de considerable valor, lo mismo que otros medios de transporte, especialmente locomotoras y ca-

DESTINO DEL TRAFICO DE MERCANCIAS

PUERTO DE BILBAO

CUADRO NUMERO 1

EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR REALIZADO A TRAVES DEL PUERTO DE BILBAO, 1960-1969

	VARIACIONES (%)						
	1960	1963	1967	1969 (1)	1963/60	1967/63	1969/67
IMPORTACION							
Millones de pesetas	5.913	15.929	25.808	32.684	169,4	62,0	26,6
Miles de toneladas	470	1.970	2.948	3.206	319,1	49,6	8,7
EXPORTACION							
Millones de pesetas	2.023	2.780	6.491	14.038	37,4	133,5	116,3
Miles de toneladas	319	237	264	560	-25,7	11,4	112,1
COEFICIENTE DE COBERTURA (exportación-importación) (%)							
Diferencias							
Valor	34,2	17,4	25,1	42,9	-16,8	7,7	17,8
Volumen	67,9	12,0	8,9	17,5	-55,9	-3,1	8,6
PARTICIPACION SOBRE EL COMERCIO EXTERIOR NACIONAL (%)							
Valor importaciones	13,7	13,6	12,2	11,0	-0,1	-1,4	-1,2
Valor exportaciones	4,6	6,3	7,6	10,5	1,7	1,3	2,9
Volumen importaciones	4,2	8,6	7,8	6,7	4,4	-0,8	-1,1
Volumen exportaciones	2,9	2,7	2,3	3,4	-0,2	-0,4	1,1

(1) Sin incluir Canarias.

- SE HAN DUPLICADO LAS EXPORTACIONES EN LOS ULTIMOS VEINTE AÑOS.
- LAS PRINCIPALES AREAS DE PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES SON LA C.E.E., LA E.F.T.A. Y LOS ESTADOS UNIDOS.
- EL PUERTO DE BILBAO SIRVE, EN EL COMERCIO INTERIOR, A ONCE PROVINCIAS ESPAÑOLAS.

miones. Viene a continuación Estados Unidos, cuyas exportaciones a través del puerto de Bilbao han crecido extraordinariamente, pasando de los 121 millones de pesetas en 1961 a los 1.536 millones en 1968.

A los países de la Comunidad Económica Europea les han sido expedidas mercancías por un valor de 1.378 millones de pesetas en 1968, con un aumento del 154,2 por 100 respecto a 1961, porcentaje que supera al del conjunto nacional, que fue del 98,3 por 100. Mayor expansión han experimentado las exportaciones a la EFTA, pues de 257 millones de pesetas en 1961 registradas por el puerto de Bilbao, han alcanzado los 1.217 millones en 1968, con un aumento del 373,5 por ciento (conjunto nacional, 115 por 100).

Las exportaciones a otros continentes, Asia, Africa y Oceanía, con cifras sensiblemente inferiores a otras áreas, registran un crecimiento superior, en cuanto a las salidas realizadas por el puerto de Bilbao, que las que tuvieron lugar considerando el conjunto nacional.

Origen y destino, por provincias, de las mercancías objeto de tráfico internacional.—Como parte completamente inédita de la encuesta realizada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, figura de origen y destino a nivel provincial de los productos objeto de tráfico internacional por el puerto de Bilbao.

Con esta encuesta se dispone de un excelente documento cuantificado —con las limitaciones propias de este tipo de sondeos— para determinar la zona de influencia económica nacional del puerto de Bilbao, premisa necesaria para valorar su importancia dentro de la economía nacional y punto de partida para una proyección realista de su futuro económico, en correlación con el desarrollo de las regiones o zonas a las que sirve. (Ver cuadro número 2.)

El puerto de Bilbao sirve principalmente a once provincias, que absorbieron el 97,82 por ciento del tráfico total del comercio exterior en 1964 y el 98,46 por 100 en 1969. Como puede observarse, existe una fuerte concentración, pues con Vizcaya y Madrid, se alcanza ya un porcentaje de consideración. Respecto a Vizcaya,

ya, conviene tener en cuenta la fuerte proporción en que intervienen los productos minerales —hierro y carbón, principalmente— y los metales transformados, llegando a representar estos dos grupos de productos el 68,6 por ciento en 1964 y el 53,9 por 100 en 1969 de todo el tráfico de comercio exterior del puerto bilbaíno. La participación vizcaína queda reducida a un 14,2 y un 12,9 por 100, en 1964 y 1969, respectivamente, si se prescinde de los embarques y desembarques de los productos minerales y metales con origen y destino a esta provincia.

Analizando, en primer lugar, el origen provincial (Pasa a la página siguiente)

PARTICIPACION DE LAS MAS IMPORTANTES PROVINCIAS EN EL TRAFICO INTERNACIONAL DEL PUERTO DE BILBAO, 1964 Y 1969

Provincias	1964		1969	
	Toneladas	%	Toneladas	%
Vizcaya	1.261.681	82,82	1.867.188	66,78
Madrid	154.389	10,13	440.062	15,73
Navarra	14.568	0,95	87.865	3,14
Guipúzcoa	9.928	0,65	80.693	2,88
Alava	9.316	0,61	72.756	2,60
Barcelona	23.063	1,51	58.771	2,10
Valencia	6.806	0,44	53.005	1,89
Zaragoza	3.181	0,20	52.447	1,87
Logroño	1.190	0,07	17.063	0,61
Burgos	3.378	0,22	15.032	0,53
Santander	3.503	0,22	9.303	0,33

RESUMENES GENERALES DEL TRAFICO MARITIMO

CUADRO GENERAL NUM. 1

Conceptos	Toneladas
Graneles líquidos	4.652.629
Productos petrolíferos	4.491.347
Otros líquidos	161.282
Graneles sólidos	5.854.368
Mercancía general	3.277.014
Tráfico local	1.520.472
Avituallamiento	303.167
Productos petrolíferos	31.301
Resto	271.866
Pesca	2.179
TOTAL	15.609.829

CUADRO GENERAL NUM. 3

Conceptos	Toneladas
Comercio exterior	8.100.177
Importación	6.470.972
Exportación	1.629.205
Cabotaje	5.649.621
Transbordos	34.213
Pesca, suministros y tráfico local	1.825.818
TOTAL	15.609.829

CUADRO GENERAL NUM. 2

(Incluido tráfico local, avituallamiento y pesca.)

Conceptos	Toneladas
Mercancías embarcadas	4.754.412
Mercancías desembarcadas	10.821.204
Mercancías transbordadas	34.213
TOTAL	15.609.829

CUADRO GENERAL NUM. 4

Conceptos	Toneladas
Productos petrolíferos	4.522.648
Graneles sólidos	5.854.368
Mercancía general	3.277.014
Resto	1.955.799
TOTAL	15.609.829

CUADRO GENERAL NUMERO 5

TONELADAS

Clase de tráfico	TONELADAS			
	Totales	Cargadas	Descargadas	Transbordadas
Mercancías en cabotaje y exterior	13.784.011	3.619.780	10.130.018	34.213
Tráfico local o de ría	1.520.472	831.465	689.007	—
Avituallamiento	303.167	303.167	—	—
Pesca (incluido bacalao y congelada)	2.179	—	2.179	—
TOTALES	15.609.829	4.754.412	10.821.204	34.213

BUQUES MERCANTES ENTRADOS EN EL AÑO

Distribución por clases de navegación y tonelaje

Clase de navegación		Total en el año	Hasta 2.000 t	De 2.001 a 5.000 t	De 5.001 a 7.000 t	De 7.001 a 10.000 t	Más de 10.000 t
NACIONALES	Cabotaje	Número 3.791 T. R. B. 5.252.700	3.048 1.471.100	499 1.558.500	77 501.900	103 798.300	64 922.900
	Exterior	Número 722 T. R. B. 2.397.300	536 518.200	71 242.300	53 295.900	16 139.000	46 1.201.900
	Total nacionales	Número 4.513 T. R. B. 7.650.000	3.584 1.989.300	570 1.800.800	130 797.800	119 937.300	110 2.124.800
EXTRANJEROS	Exterior	Número 2.632 T. R. B. 8.211.500	1.741 1.177.800	305 1.021.300	159 952.000	270 2.287.600	157 2.772.800
	Total extranjeros	Número 2.632 T. R. B. 8.211.500	1.741 1.177.800	305 1.021.300	159 952.000	270 2.287.600	157 2.772.800
	Totales	Número 7.145 T. R. B. 15.861.500	5.325 3.167.100	875 2.822.100	289 1.749.800	389 3.224.900	267 4.897.600

ORIGEN Y DESTINO DEL TRAFICO DE MERCANCIAS POR EL PUERTO DE BILBAO

(Viene de la página anterior)

vincial de las mercancías que son exportadas por El Abra, ocupan las primeras posiciones, en 1969, Vizcaya, 49,37 por 100; Madrid, 20,56 por 100; Valencia, 9,31 por 100; Guipúzcoa, 5,82 por 100; Navarra, 3,34 por 100, y más distancias, Zaragoza, Logroño, Alava, etc.

Al comparar 1964 y 1969, pueden observarse las grandes diferencias que se han producido en Vizcaya, que de una participación del 72,22 por 100 en 1964, pasa al 49,37 por 100 en 1969. Esto viene a demostrar que otras provincias españolas, al aumentar su desarrollo económico y capacidad de exportación, están recurriendo a los servicios del puerto bilbaíno, puerta de salida a las principales rutas marítimas, especialmente la del Atlántico Norte, donde se asientan los países económicamente más desarrollados del mundo.

También, en cuanto a las provincias de destino de las importaciones llegadas al puerto bilbaíno, se observa la disminución de la participación vizcaína sobre el total en favor de otras provincias al comparar 1964 y 1969. En efecto, del 84,23 por 100 en 1964 pasa al 70,99 por 100 en 1969, y por el contrario, aumentan Madrid, del 10,25 al 14,56 por 100; Guipúzcoa, 0,56 al 2,17 por 100; Navarra, del 0,35 al 3,09 por 100; Alava, del 0,44 al 2,79 por ciento; Zaragoza, del 0,10 al 1,86 por 100; Logroño, del 0,03 al 0,29 por 100, etc., confirmando así también que al aumentar el desarrollo económico de las provincias se hace imprescindible disponer de unas adecuadas instalaciones portuarias, con unos accesos lo más fáciles posibles.

Tráfico de cabotaje.—La importancia que tiene el tráfico de cabotaje de mercancías por el puerto bilbaíno se pone de manifiesto al considerar que, en 1969, de los 9,6 millones de toneladas de tráfico total, 5,7 millones correspondieron al tráfico de cabotaje, lo que representa una participación del 59 por 100 sobre el total.

La evolución del comercio de cabotaje se ha mantenido bastante estacionaria en los periodos 1960-1962 y 1964-1966, para iniciar un fuerte incremento a partir de 1967. Con base 1963 = 100, antesala del inicio del I Plan de Desarrollo, se pasa a un índice medio del 127 en el trienio 1960-1962 y del 130 en el cuatrienio 1964-1967, correspondiente al I Plan de Desarrollo. El despeje se ha intensificado en los dos últimos años, alcanzándose índices del 231 en 1968 y del 217 en 1969, lo que equivale a doblar ampliamente el tráfico del año base 1963.

Al analizar las entradas (desembarques) y salidas (embarques) del tráfico de cabotaje bilbaíno en el periodo 1960-1969, se pone de manifiesto, en primer lugar, que las entradas siempre superan ampliamente a las salidas, por lo que también en el tráfico nacional el puerto bilbaíno es eminentemente importador. Naturalmente, las materias primas tienen una participación decisiva en las entradas, especialmente hierro y carbón, mientras que en las salidas figuran productos transformados o acabados, aunque también el mineral de hierro es una gran partida de los embarques.

Las principales mercancías objeto de tráfico de cabotaje son los «productos minerales y metales», de los cuales se desembarcaron 3,7 millones de toneladas y embarcaron 1,6 millones en 1969. De este total de 5,3 millones de toneladas, que absorbió prácticamente todo el tráfico marítimo interior nacional (94,1 por 100) por nuestro puerto, 4,6 millones (81 por 100) correspondieron a los «productos minerales». —Sección V del Arancel, en que se incluye los minerales metalúrgicos y los combustibles y aceites minerales—, mientras que los «metales comunes y sus manufacturas» totalizaron 749.310 toneladas (13,3 por ciento).

Entre otras características del tráfico de cabotaje bilbaíno pueden señalarse las siguientes:

A) En relación a 1967, la participación del puerto de Bilbao, con sus 4,2 millones de toneladas, sobre el cabotaje total del conjunto nacional, se cifraba en el 9,3 por 100, participación que sólo se ve superada por los puertos de Santa Cruz de Tenerife (12,4 por 100) y Cartagena (9,5 por 100), ambos con fuerte incidencia en el tráfico de productos derivados del petróleo. Respecto al tráfico de carga seca, el puerto bilbaíno ocupa destacado el primer lugar en el cabotaje nacional.

B) El 95 por 100 del tráfico de cabotaje, poco más o menos, del puerto de Bilbao, se realizó con 18 puertos en los años 1968 y 1969. La concentración es mucho mayor si se considera que sólo tres puertos (Avilés, Gijón y Santa Cruz de Tenerife) participaron con el 48,2 por 100 en 1968 y el 57,5 por 100 en 1969.

C) Respecto a la naturaleza de los intercambios realizados entre Bilbao y los más importantes puertos en su tráfico de cabotaje, se tiene: Avilés es el puerto de origen del carbón mineral (188.607 toneladas en 1969) y acero laminado (262.512 toneladas), principalmente, mientras que al mismo va destinado el mineral de hierro procedente de nuestro puerto (675.727 toneladas); Gijón presenta las mismas características, el cual suministra a Bilbao el carbón mineral (371.104 toneladas) y recibe el mineral de hierro vizcaíno (346.083 toneladas). Por otro lado, los combustibles líquidos tienen su origen en Santa Cruz de Tenerife, La Coruña y Cartagena, destacando el primero ampliamente.

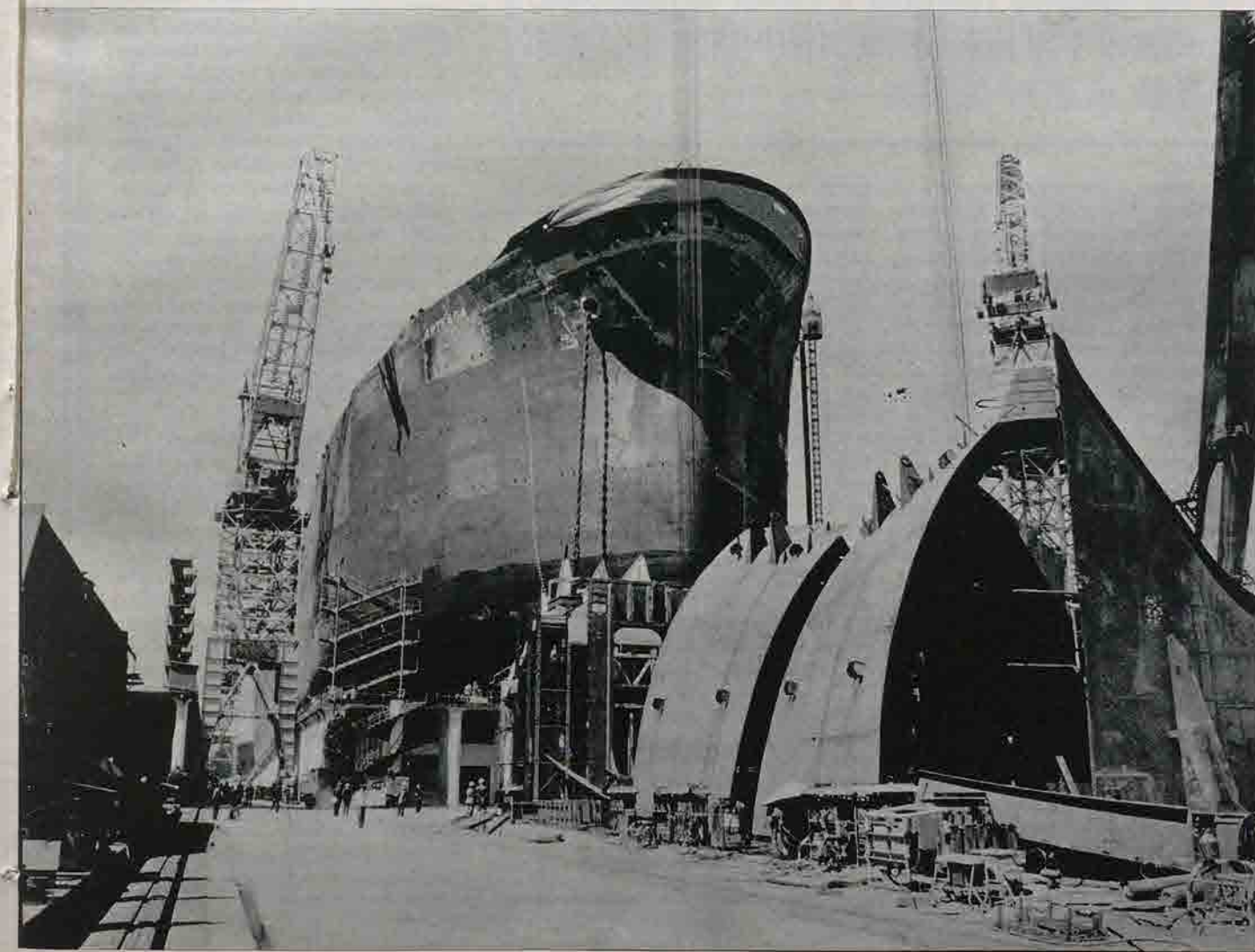
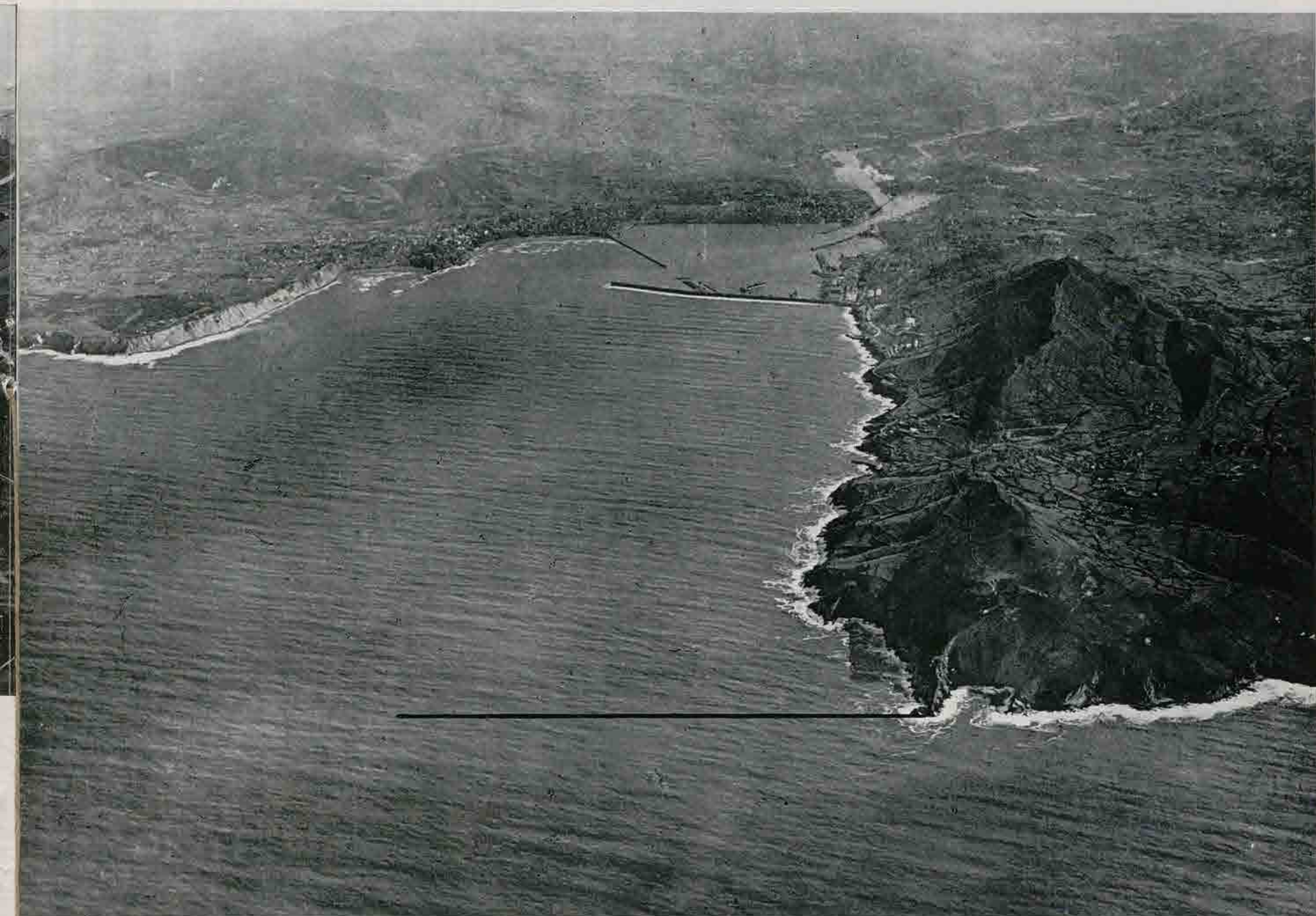
D) En una estimación realizada, el valor de las mercancías desembarcadas o entradas por el puerto de Bilbao ascendió a 31.380 millones de pesetas en 1969, mientras que las embarcadas o salidas importaban 45.091 millones. En conjunto, el tráfico de cabotaje bilbaíno se podía valorar en unos 76.000 millones de pesetas. En comparación, el comercio internacional realizado en el mismo año estaba valorado en 46.722 millones de pesetas.



La refinería de Somorrostro se encuentra situada en los términos municipales de Musqués y Abanto y Ciervana, al pie del histórico castillo de Muñatones, a 18 kilómetros de Bilbao y a 7 kilómetros del puerto de Santurce. Ocupa una extensión de 240 hectáreas. Es la más grande construida hasta ahora en España y una de las plantas mayores en su clase en Europa. Tiene una capacidad de tratamiento de 8.000.000 de toneladas de crudo, aunque de momento está autorizada sólo para 6.000.000 de toneladas. Dispone de un oleoducto, formado por cinco tuberías, uniendo la refinería con el espigón número 2 del actual puerto exterior de Bilbao (Santurce), en el que hoy atracan los petroleros que transportan la materia prima para Somorrostro. Una vez en servicio los dos atraques anexos al dique de abrigo de poniente del Abra, la refinería dispondrá de un nuevo oleoducto —ya en construcción— que permitirá el transvase directo desde los grandes supertanques procedentes del golfo Pérsico, sin necesidad de hacer —como ocurre ahora— un transbordo en Bantry Bay, de donde luego el crudo es transportado hasta Bilbao por petroleros de mucho menor tonelaje. La inversión total en la planta de Somorrostro asciende a unos 9.000 millones de pesetas, unido ello a las inversiones en barcos (5.000.000.000 de pesetas) y en obra portuaria (2.500.000.000 de pesetas), el total asciende a 16,4 mil millones de pesetas.

LA REFINERIA DE VIZCAYA

Entre las cláusulas de concesión de la refinería de petróleos de Somorrostro figuraba la obligación, por parte de la sociedad propietaria, de encargar la construcción de buques hasta un total de 800.000 toneladas de peso muerto. Esta cláusula está totalmente cumplida. Petróleos del Norte (Petronor) cuenta ya en servicio con el «Muñatones», de 98.000 toneladas de peso muerto, y con el «Arteaga», de 325.000 toneladas de peso muerto. En breve recibirá un buque gemelo a este último, el «Butrón». Los tres han sido construidos en Astano, y el «Arteaga» y el «Butrón» no sólo son los navíos más poderosos de la Flota Mercante española, sino que son los mayores hasta ahora construidos en Europa, y, además, los mayores en su clase botados en el mundo por el sistema clásico de deslizamiento por grada. Están matriculados en Bilbao. La foto nos muestra la impresionante proa del «Arteaga» momentos antes de su botadura en abril de 1972.



Esta fotografía aérea nos muestra una hermosa perspectiva del Abra de Bilbao. En primer término hemos dibujado la silueta del dique de abrigo de puente del Abra, o de Punta Lucero, al que irán anexos los dos atraques para superpetroleros. Cuando el día de mañana se construya el otro espigón que partirá del extremo de Punta Galea (en la izquierda de la fotografía), cosa que indicios racionales permiten suponer ocurrirá dentro de esta misma década, el Abra de Bilbao quedará cerrado por dos poderosos brazos, permitiendo un abrigo cinco veces superior en extensión al que hoy ofrece (al fondo) el rompeolas de Santurce y el contra-dique de Algorta, de tal modo que antes de los años 80 del presente siglo se presume una actividad portuaria por encima de los 30 millones de toneladas de mercancía movilizada. Ya en 1972 el puerto de Bilbao ha movido 15,5 millones de toneladas, y dada la evolución que se registra en el curso del presente año, se espera que en 1973 pueda contabilizar cerca de los 20 millones de toneladas. Por tanto, no constituye exageración alguna afirmar que, una vez ejecutadas las obras en marcha y otras en proyecto, Bilbao dispondrá no sólo del primer superpuerto de España, sino de uno de los grandes puertos de Europa con derecho a figurar en la lista de las instalaciones portuarias de vanguardia en el mundo.



El «Orduña», en la ría bilbaína.

LA REFINERÍA DE PETROLEOS DE VIZCAYA, FACTOR GENERADOR DEL SUPERPUERTO DE BILBAO

EN estas páginas que HOJA DEL MAR, con extraordinario acierto, dedica a las circunstancias marítimo-pesqueras de Vizcaya, no en balde se trata de una de las provincias sobre cuyo peso económico se asienta el desarrollo de España, aparece un trabajo expositivo de ese logro importante a nivel nacional que es el superpuerto de Bilbao. Yo, desde la parcela que se me ha asignado, voy a pretender complementar el tema relacionándolo con otro en apariencia diferente y, sin embargo, estrechamente ligado a él: la refinería de petróleo de Somorrostro. A la luz de la historia, y en un planteamiento objetivo de las cosas, no es posible separar una realidad, el superpuerto, de la otra, la refinería. Y aún podríamos rigourizar el aserto añadiendo que nunca hubiera sido posible el superpuerto —al menos en el tiempo inmediato— de no haberse producido la concesión de una refinería a Vizcaya, con la consiguiente responsabilidad por parte de la sociedad propietaria de ésta de financiar la construcción del dique de abrigo de Poniente de El Abra y de los atraques anexos al mismo, con capacidad uno de ellos de recibir unidades de hasta 500.000 toneladas de peso muerto.

Ya en 1928, al año siguiente de la creación del Monopolio de Petróleos, la compañía arrendataria del mismo interesó una refinería en Vizcaya (otra en Barcelona y una tercera en el Sur). Hubo que esperar cuarenta años antes de que a través de otras fórmulas Vizcaya dispusiera de una planta de refino que las necesidades de su propio mercado venían reclamando de mucho tiempo atrás.

Voy a eludir los pormenores concu-

● UNA MAGNITUD PORTUARIA A ESCALA INTERNACIONAL MERGED A UN ENTENDIMIENTO FELIZ ENTRE EL ESTADO Y LA INICIATIVA PRIVADA.

rrentes en el proceso que condujo a dicha concesión. Lo ha historiado en un libro que circula por ahí y no es este el lugar para detalles minuciosos, salvo que pretenda fatigar al lector, y no es ese mi propósito. Ni tampoco citaré el proceso, lento y costoso, mediante el cual, concedida ya la refinería, se llegó al hecho concreto del superpuerto. Acaba de hacerlo en una magnífica conferencia mi buen amigo Manu Sendagorta, presentando las «entretelas» de algo por lo cual él luchó tenaz e inteligentemente, levantando la bandera de un proyecto que disfrutó de muchos francotiradores en la geografía española y que hoy, al fin, goza del reconocimiento general, siendo interpretado como un tanto positivo no sólo para el desarrollo de la región Norte, sino de todo el país. Así que vamos a situarnos en el día 10 de marzo de 1971, cuando el Estado y Petróleos del Norte, adjudicatarios de la refinería, firman el famoso «Acuerdo de Muñatones» al pie mismo de la planta que empezaba ya a nacer.

Según este acuerdo, fruto de negociaciones, a veces muy difíciles, la Administración acepta de Petróleos del Norte una aportación equivalente a 30 millones de dólares, con destino a la construcción de un dique de abrigo (Oeste) en El Abra de Bilbao, de la lon-

gitud indispensable para permitir la instalación de dos atraques capaces de recibir grandes petroleros. En contrapartida, concede unas bonificaciones en las tarifas portuarias durante treinta años. Aceptado esto, todo el mecanismo se pone en marcha, y hoy el proyecto discurre por modo muy favorable, de manera que sea posible disponer de los mencionados atraques incluso antes de los plazos previstos.

Cierto que en Muñatones se formaliza un compromiso parcial respecto del superpuerto, pero no cabe duda que al mismo tiempo fija los pilares de una nueva magnitud portuaria gracias a una fórmula de entendimiento feliz entre el Estado y la iniciativa privada. Sin esta iniciativa no hubiera sido factible —insisto— llevar a cabo el proyecto. El propio ministro de Obras Públicas, Gonzalo Fernández de la Mora, fue en esta ocasión lo suficientemente explícito al glosar en un discurso —que no hemos tenido la oportunidad de volver a escuchar parecido en Bilbao— el singular papel desempeñado por la iniciativa privada hasta el punto de alcanzar el acuerdo en cuestión.

«... Las grandes sociedades y los grandes pueblos tienen como formidable virtud social, virtud polí-

tica y virtud económica, la de no esperar todo de la Administración, sino esperar de la Administración el apoyo, el encauzamiento, el estímulo, la ordenación y ese fermento, ese fulminante que es capaz de hacer poner en marcha la iniciativa privada y la propia capacidad. Esta experiencia del comienzo de la construcción del superpuerto de Bilbao, gracias a la colaboración de las entidades locales de Vizcaya, de sus entidades financieras, de sus corporaciones, del capital vizcaíno y de la iniciativa privada me parece a mí que es la más alta muestra de capacidad creadora, de ímpetu, de instinto económico, de capacidad de iniciativa y, por tanto, de promotor futuro».

No todo lo que se ha hablado y escrito posteriormente acerca del superpuerto de Bilbao y su financiación responde con exactitud a los hechos veraces, y he creído, por tanto, necesario (a modo de remate a este leve artículo mío en HOJA DEL MAR, donde tuve en tiempos la satisfacción de colaborar y cuyas formidables mejoras de fondo y forma son hoy tan visibles), he creído, por tanto, necesario, decía, recordar y transcribir esas bellas frases del señor Fernández de la Mora, expresadas en el umbral del histórico castillo de Muñatones, hace dos años y medio, cuando los grandes tanques circulares, como casi plaza de toros, empezaban a surgir en el entorno, permitiendo advenir el carácter de una planta industrial insólita en la geografía hacendosa de una provincia donde siempre la siderurgia dictó su ley. ■ RAFAEL OSSA ECHABURU.

INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE BILBAO

La Junta de Obras del Puerto de Bilbao fue creada por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1872, si bien a causa de la segunda guerra carlista no pudo constituirse hasta el 3 de octubre de 1877.

Exactamente en el quinquenio en que se cumplen los centenarios de esa fecha y en el momento preciso en que ya se agotan las posibilidades del puerto actual, abrigado por los diques que se terminaron en 1902, se ha de construir el superpuerto. Con ello se abrirá una nueva etapa, de porvenir esperanzador, que ha comenzado ya con la actual infraestructura del puerto de Bilbao y que es la siguiente:

De las costas españolas que miran al Cantábrico, el litoral vizcaíno, con sus 80 kilómetros de longitud, supone poco más del 10 por ciento. Sus características generales, similares a las del resto de la costa, estriban en su acantilamiento e irregularidad, condición esta última que proporciona excelentes zonas de abrigo.

Entre Punta Lucero y Punta Galea se encuentra la boca de entrada al puerto de Bilbao, con una longitud de 3° 1' O. (Greenwich) y con latitud 43° 20' N. Dicha boca, orientada al Norte, tiene un ancho de 350 metros y un calado de B.M.V.E. de 14 metros, no precisando de remolcadores los buques entrantes.

Muelles.—El puerto de Bilbao, tras la inauguración en agosto de 1968 del canal de Deusto, ha pasado a un primer lugar nacional en lo que respecta a la longitud de sus muelles. Sus 15.745 metros le destacan muy considerablemente del término medio nacional, que oscila alrededor de los 3.000 metros. Casi las dos terceras partes pertenecen al servicio del puerto, siendo el resto propiedad de particulares.

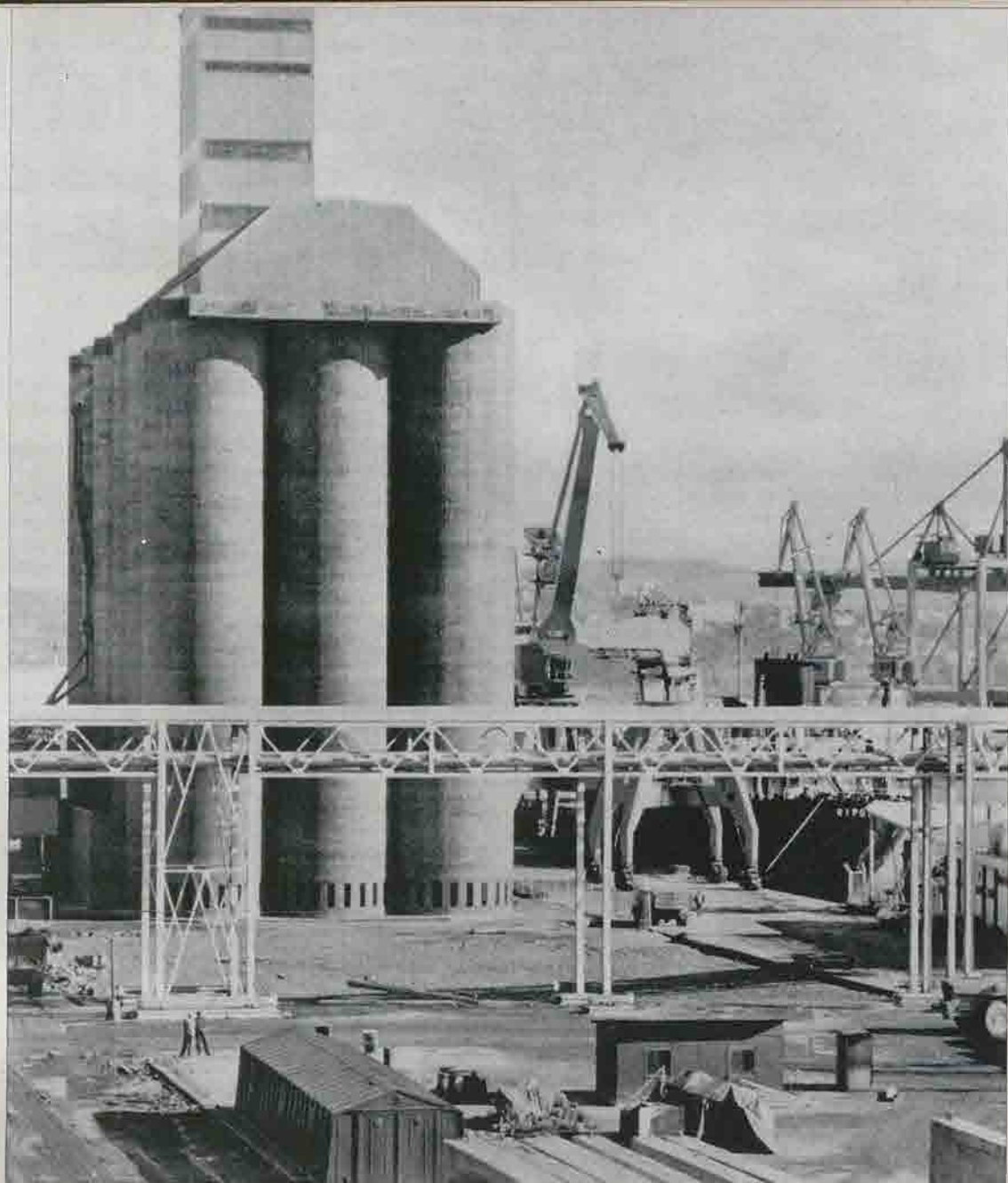
En líneas generales, no disponemos de grandes calados, pero sí los suficientes para los fines a que se les destina (talleres, armamento de buques y manipulación de graneles sólidos principalmente).

Zonas de flotación.—Las superficies abrigadas o zonas de flotación del puerto cubren 69,9 hectáreas, pertenecientes todas ellas al servicio portuario. La zona de mayor extensión es la correspondiente a la de fondeo en El Abra, que dispone de 30 hectáreas. Las demás se reparten entre las diversas dársenas, destacando entre ellas las de Sestao (16 hectáreas) y Axpe (11,5 hectáreas).

De las 69,9 hectáreas de superficie abrigadas, 64 hectáreas corresponden a dársenas comerciales; 0,80 hectáreas, a dársenas pesqueras, y el resto, 5,10 hectáreas, a dársenas varias.

Instalaciones portuarias.—Los depósitos portuarios de Bilbao ocupan una superficie total de 421.561 metros cuadrados en 1972. De dicha superficie, el 85 por 100 es completamente descubierto, mientras que el resto se reparte entre los depósitos cerrados y otros cubiertos y abiertos, ubicados en la ría del Nervión.

Mención aparte merecen las instalaciones del depósito franco de Bilbao, situadas en los muelles de Uribitarte y Reina Victoria Eugenia (Santurce). Tiene una superficie total de



Muelle adosado. Silos de aceprosa.

70.617 metros cuadrados. El tinglado más importante y moderno es el ubicado en el muelle Reina Victoria Eugenia (Santurce), que, por sus dimensiones, supone casi la tercera parte del total nacional.

Entre el material flotante al servicio del al servicio de la navegación y del comercio hay que señalar las referentes a la reparación y construcción de barcos, diques secos, varaderos, instalaciones para suministros de buques (combustibles, agua, hielo, etc.), almacenes frigoríficos y fábricas de hielo, instalaciones pesqueras y otras instalaciones (reparación y construcción de embarcaciones menores, almacenes de productos químicos, oficinas, etc.).

Utilaje del puerto.—El puerto de Bilbao es el primero de España en número de grúas en servicio, con un total de 196. De ellas, son de pórtico 146, mientras que 26 son automóviles y el resto de diversos tipos. La edad media puede establecerse en los diez años.

En cuanto al material de carga y transporte, existe un total de 214 elementos, de los que 168 son carretillas (elevadoras y transportadoras) y 21 son palas cargadoras. Se dispone también de cuatro locomotoras, así como de 20 remolcadores, cinco portacontenedores y un tractor.

Entre el material flotante, al servicio del puerto se tienen 12 dragas, de las que cinco son propiedad de la Junta del Puerto, siendo de particulares las demás. La mitad son de succión, cantidad que supone casi la tercera parte del total nacional. La draga más moderna, construida en 1967, tiene una capacidad de 275 metros cúbicos de cántara. Dentro del material flotante cabe citar también los remolcadores (18 grandes, aparte de otros más

pequeños), gánguiles (20), gabarras (9), barcasas, etcétera.

Conclusiones.—Después de la presentación de las actuales instalaciones portuarias bilbaínas, y a la vista de la evolución del tráfico mercantil en el puerto, se llega a la conclusión que la saturación del puerto, tan comentada e incluso prevista hace unos años, es hoy un hecho. Los atracaderos existentes no bastan para acoger el creciente número de buques que llegan al mismo, y tampoco los muelles de servicio dan más de sí, ya que generalmente son de escasa anchura, dada la cercanía de viviendas y fábricas.

Con la construcción de las dársenas de Sestao y Lamiaco, así como los espigones números 1 y 2, se agotan las posibilidades del puerto actual, puesto que tampoco cabe construir nuevos muelles particulares, al menos en longitud relativamente importante, y si solamente mejorar alguno de los actuales aumentando el calado, ya que, por lo general, es imposible darles mayor anchura.

Los accesos al puerto se encuentran actualmente en una situación desesperada, tanto por carretera como por ferrocarril. Esperemos que los proyectos ya en marcha: solución Sur, puente de Burceña, desvío del puerto a la carretera nacional N-634, tercera vía del ferrocarril Santurce-Bilbao, etc., se conviertan pronto en una realidad y sirvan a la creciente actividad portuaria bilbaína.

Finalmente hay que señalar el prácticamente total aislamiento de las márgenes de la ría en la zona más industrial de la misma. Desde el puente del Generalísimo a El Abra no hay un solo puente. Están proyectados dos: el de Róntegui, situado en Baracaldo, y el de Olaveaga, que forma parte de la autovía que sale de dicha zona y termina en el valle de Asúa.

**CRONICA
DE UN AÑO
(1972)
DEL PUERTO
DE BILBAO**

DE CAMINO HACIA EL SUPERPUERTO

● DURANTE 1972 EL TRAFICO AUMENTO EN UN 20 POR 100

El día 18 de junio, el excelentísimo señor ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, a quien debe Bilbao que el superpuerto sea una próxima realidad, inauguró los trabajos del dique de Punta Lucero y, a continuación, el silo construido por Aceprosa en régimen de concesión.

Pocos días más tarde, el 30 de junio, atracó en el muelle Norte del espigón número 2 el primer petrolero («William Larimer Mellon») que descargó crudos para la refinería de Somorrostro, que así entró en servicio. El 1 de agosto atracó a ese muelle el mayor buque que hasta ahora ha entrado en Bilbao: el «Muñatones», de 95.189 toneladas de peso muerto.

El 17 de febrero se celebró el concurso para la construcción de dos atraques para grandes petroleros en el superpuerto, que se adjudicó el 19 de abril a Dragados y Construcciones, S. A.

Comenzaron a trabajar las dos grúas de contenedores de cuarenta toneladas y dos grúas de pórtico de doce toneladas, entregadas por la Dirección General de Puertos, así como la cabria de 400 toneladas que, una vez reparadas las graves averías sufridas, está prestando un gran servicio.

Las obras contratadas en el ejercicio fueron las siguientes:

	Fecha adjudicación	Importe adjudicación
Embarcación para la limpieza de la ría y puerto	4-1-72	1.499.400
Embarcación para el servicio de Inspección	4-1-72	1.499.400
Alumbrado del espigón número 1	4-1-72	1.497.524
Edificio para servicio de la Junta en el canal de Deusto	23-2-72	1.104.848
Dos atraques para grandes petroleros	19-4-72	454.810.125
Taller en la dársena de Axpe. 2.ª Fase.	22-11-72	8.457.534
Dragado general en el Abra	22-11-72	183.178.452
Edificio para servicios en Santurce	22-12-72	7.943.901
		659.991.184

Se terminaron y fueron recibidas provisionalmente las siguientes obras:

	Recepción	Presupuesto
Embarcación para la limpieza de la ría y puerto	1-7-72	1.499.400
Embarcación para el servicio de Inspección	1-7-72	1.499.400
Alumbrado del espigón número 1	1-7-72	1.497.524
Edificio para servicios de la Junta en el canal de Deusto	30-9-72	1.104.848
Dos grúas de 40 toneladas	13-11-72	83.873.966
Dragado de una zona de maniobra en el Abra	13-11-72	39.516.000
Pavimentación, vías, líneas eléctricas y abastecimiento de agua a los nuevos muelles puerto exterior	2-2-72	51.926.448
		181.017.586

Deben mencionarse, además, las construidas en régimen de concesión, y entre ellas, como más importantes, el silo de Aceprosa a que antes nos hemos referido, y, a finales del año, el muelle de Metalquímica del Nervión en la dársena de Axpe.

TRAFICO

El tráfico de 1972, comparado con el del año anterior, puede resumirse así:

	1972 Toneladas	1971 Toneladas	Diferencias toneladas	% variación
Descarga	10.130.018	8.620.689	+ 1.509.329	+ 17,51
Carga	3.619.780	2.798.446	+ 821.334	+ 29,35
Transbordo	34.213	38.745	- 4.532	- 11,70
SUMAS	13.784.011	11.457.880	+ 2.326.131	+ 20,30
Tráfico local	1.520.472	1.241.346	+ 279.126	+ 22,49
Avituallamiento	303.167	332.934	- 29.767	- 8,94
Pesca	2.179	2.364	- 185	- 7,83
TOTAL	15.609.829	13.034.524	+ 2.575.305	+ 19,76

Como se ve, el tráfico ha aumentado en un 20 por 100; los 15,6 millones de toneladas manipuladas en 1972 suponen haber duplicado la cifra de 1966.

Las cuatro quintas partes del aumento de tráfico corresponden a los fluidos, y especialmente

a los productos petrolíferos, pero también es importante —e incluso superior a la media nacional— el aumento de graneles sólidos y más modesto el de mercancía general.

La refinería ha modificado profundamente la composición del tráfico de fluidos; esta evolución debe continuar en 1973, puesto que en el que acaba de terminar la refinería sólo trabajó un semestre.

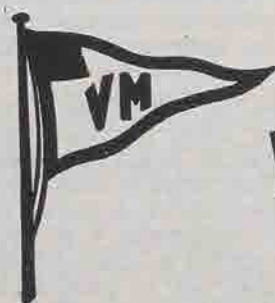
El cabotaje de carga seca ha disminuido tanto a la entrada como a la salida, pero ello está más que compensado por el aumento de tráfico exterior. En mercancía general, la importación y la exportación continúan prácticamente igualadas, mientras en los graneles siguen predominando las importaciones, como corresponde a una zona fuertemente industrializada.

La diversificación, cada vez más acusada, del tráfico puede comprobarse examinando que únicamente los crudos de petróleo representan un porcentaje relativamente alto.

Dentro de la mercancía general, deben señalarse los contenedores, que aumentan cada año a mayor ritmo. Refiriéndonos a los contenedores iguales o mayores de veinte pies, que son los que propiamente merecen este nombre, Bilbao es el puerto español de mayor movimiento.

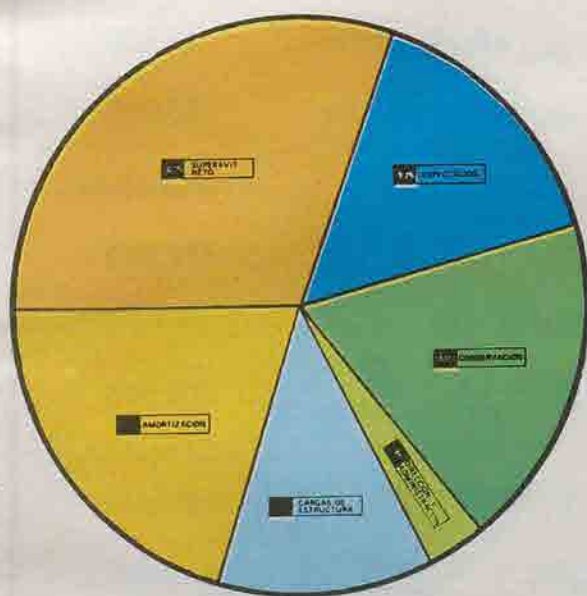
En los ocho años transcurridos desde que en 1964 se inició el I Plan de Desarrollo, el incremento acumulativo medio ha sido del 11,5 por 100 anual. La comparación de esta cifra con el 8,3 por 100 que corresponde al conjunto de todos los restantes puertos españoles es la más clara demostración de la vitalidad del puerto de Bilbao.

El número de buques fue ligeramente inferior (7.145 contra 7.395), pero el tonelaje total de registro bruto aumentó casi en la misma proporción que la mercancía (15,8 millones frente a 13,5). Ello significa que a Bilbao vienen barcos cada vez mayores: el tamaño medio ha pasado de 1.832 a 2.220 T.R.B.



VASCO MADRILEÑA DE NAVEGACION, S. A. ARMADORES DE BUQUES

Flota	Año construcción	Peso muerto
«Irus»	1964	2.900
«Cantonad»	1967	3.850
«Valle de Orozco»	1968	3.850
«Valle de Butrón»	1970	3.950
«Valle de Orduña»	1973	9.325
«Valle de Ayala»	1973	9.325
«Valle de Soba»	(en construcción)	9.325



OBRAS

Ya se han citado las obras contratadas y las terminadas en el año 1972. Entre las que se encuentran en ejecución, las más importantes son el dique de Punta Lucero, los atraques de crudos, el espigón número 2 y el acceso por ferrocarril a los nuevos muelles de Santurce.

En el dique, de los 2.498 metros de longitud total, estaban prácticamente terminados a finales de año unos doscientos y, parcialmente, otros quinientos más. A pesar de las averías que produjo el fuerte temporal del 28 de diciembre, el ritmo de ejecución es muy superior al previsto, esperándose que —salvo detalles de terminación— se pueda reducir en un año el plazo contratado de ejecución, que termina el 14 de diciembre de 1976.

En los atraques de crudos se han iniciado los

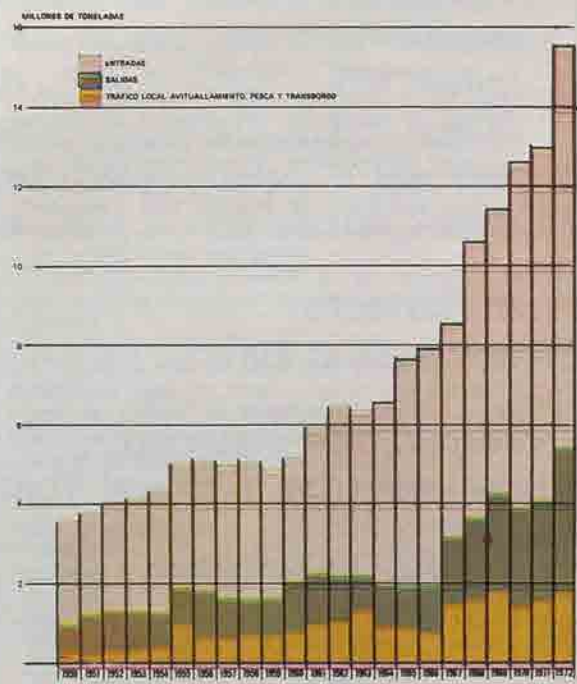
TRAFICO DE BUQUES



trabajos preparatorios. Las fechas oficiales de terminación son el 27 de abril de 1974 para el atraque de 150.000 T.P.M., y el 9 de julio de 1975, para el de 500.000 T.P.M.

En el espigón número 2 se ha terminado y puesto en servicio el muelle Norte (645 metros de longitud con 14 metros de calado a bajamar viva), que provisionalmente se utiliza para el tráfico de petróleos, mientras no se disponga de los atraques del superpuerto, y una vez que éstos entren en servicio, se destinarán a contenedores.

TRAFICO DE MERCANCIAS



La fecha contratada de terminación del muelle Sur es el 23 de febrero de 1974.

En el acceso por ferrocarril, se han tenido grandes dificultades en la construcción del túnel debido a la naturaleza del terreno, lo que se ha traducido en un retraso de las obras que se espera terminar a finales del verano próximo. ■ **FERNANDO RODRIGUEZ PEREZ**, Ingeniero director.

(«Memoria Anual del Puerto de Bilbao», 1972)



REMOLCADORES IBAIZABAL

BILBAO

REMOLCADORES DE PUERTO, RIA,
SALVAMENTO, ALTURA,
CONTRAINCENDIOS
Y SUMINISTRO AGUA POTABLE

FLOTA PROPIA

«Punta Carrasquillo»	4.500 H. P.
«Punta San Ignacio»	4.500 H. P.
«Punta Begoña»	4.500 H. P.
«Aznar, J. L.»	2.200 H. P.
«Moncete»	1.400 H. P.
«Silvia Segundo»	1.300 H. P.
«Erandio»	1.040 H. P.
«Rocío»	900 H. P.
«Santurce»	700 H. P.
«Zorroza»	700 H. P.
«Arín»	550 H. P.
«Ayeta»	550 H. P.
«Raposín»	510 H. P.
«Aitsu»	450 H. P.
«Auntz»	280 H. P.
«Ibáñezabal I», barcaza-aljibe.	200 tons.
«Sigio», barcaza-aljibe	300 tons. carga útil.

EN PROYECTO

OTRO REMOLCADOR DE 4.500 H. P.

SOLICITUD DE SERVICIOS

Teléfonos 25 36 23 - 25 30 41. PORTUGALETE.

SERVICIO DE TELEFONIA

U. H. F. CANAL 4.

Servicio permanente día y noche.

DIRECCION

Plaza Alféreces Provisionales, 2.
Teléfonos 21 69 20 - 21 43 80.

BILBAO



NAVIERA VIZCAINA, S. A.

FLOTA EN SERVICIO

Buque	Tipo	Toneladas de peso muerto
«Valmaseda»	Tanque	20.658
«Durango»	Tanque	20.658
«Bilbao»	Tanque	35.417
«Guernica»	Tanque	35.417
«Marquina»	Tanque	77.205
«Orduña»	Tanque	110.000
«Arrazua»	Asfaltero	5.702
«Bermeo»	«Tramp»	13.627
«Elanchove»	«Bulk-carrier»	49.700
«Ea»	«Bulk-carrier»	49.658
«Ermua»	«Bulk-carrier»	53.000

Total 471.042

FLOTA EN CONSTRUCCION

Total 800.000

Oficinas centrales:

Espartero, 35. Bilbao-9.

Teléf. 24 89 00.

Telex: 33754.

Oficinas en Madrid:

Alcalá, 41. Madrid-14.

Teléf. 222 10 17.

Telex: 22752.

**CIA. NAVIERA
VASCONGADA, S. A.**

**NAVIERA
BILBAINA, S. A.**

Plaza Alféreces Provisionales, 2.

BILBAO-I. Teléfonos 23 47 47 - 24 07 47

Alcalá, 54. MADRID-14

Teléfonos 221 46 21/3

Telex: 32310 NABIL E-32312 NAVAS E

Telg.: NABILSA-ABASOLO

Telex: 27543 UZARA E

Telg.: ZUZARA-MADRID

FLOTA CARGA SECA

«BULK-CARRIERS»	Año cons.	Peso muerto T. M.	Cubicación Cu. Ft.	Medios descarga
«Vizcaya» . . .	1966	24.233	1.077.121	6 grúas de 5 tons.
«Lekeitio» . . .	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
«Banderas» . . .	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
«Lujua»	1968	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
«Serantes» . . .	1969	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
«Deusto»	1972	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
«Cobetas»	1973	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
«Irene»	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
«Marta»	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
«Luchana»	1964	14.524	737.976	Gearless
«Las Arenas» . .	1960	13.729	663.676	Gearless
«Valentina Frias»	1960	13.729	663.676	Gearless
«Alejandro Zu- bizarreta» . . .	1959	13.570	667.172	Gearless
«Enecuri»	1971	7.396	358.775	10 puntales de 10 tons. y 1 plumas reales. de 35 tons.
«Júpiter»	1972	7.396	358.775	
«Artagan»	1972	7.396	358.775	
«Miraflores» . .	1972	7.356	353.125	
«Adriana»	1969	6.352	293.971	4 puntales de 8 tons.
«Talo»	1970	6.321	293.971	2 plumas reales 20 tons.
«Eolo»	1970	6.290	293.971	6 puntales de 5/8 tons.

SANTURCE: UNICO REDUCTO PESQUERO DE LA RIA BILBAINA

No todo es transporte marítimo en la ría bilbaína. Aunque pequeño, todavía queda en ella un «reducto» a la actividad pesquera: la pequeña colectividad pescadora de Santurce. Ellos han sido testigos preferentes de la industrialización de Bilbao, espectadores mudos de la paulatina contaminación de las aguas de su puerto y, por tanto, de la vida pesquera que hace años ellos extraían casi, casi a la «puerta de sus casas»...



No hemos querido olvidarlos en estas páginas especiales de «Hoja del Mar». Pensamos que tendrían cosas que contarnos, que sería interesante su opinión sobre lo que es «camino del desarrollo industrial de Bilbao», como es su ría.

LA JUVENTUD SE QUEDA EN TIERRA

Charlamos un rato —un agradable rato— con don Julio Lucena, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Santurce.

—¿Con cuántos pescadores cuenta su Cofradía?

—En estos momentos hay un total de doscientos cincuenta.

—¿Todos de Santurce?

—No. En Santurce escasea la mano de obra pescadora. La juventud ya no tira para la mar... es más seguro quedarse en tierra, aquí hay mucha industria y, por tanto, la actividad pesquera va a menos. En la actualidad, una buena parte de esos doscientos cincuenta pescadores son andaluces.

—Entonces, ¿les ha perjudicado a ustedes el aprovechamiento industrial de la ría?

—No. La industrialización es un beneficio para todos. Ahora, claro está que nosotros ya no podemos, como antes, pescar en la ría, pero no importa, porque nuestros barcos están capacitados para pescar en todo el Cantábrico.

—¿Qué tonelaje tiene el mayor barco de la flota?

—De los veintidós de que consta la flota, el mayor tiene trescientas toneladas.

YA NO HAY SARDINERAS EN SANTURCE

¿Quién no recuerda a Santurce por la canción popular de sus sardineras? En cualquier lugar de España, su celebridad es notoria. Fue ello producto de su actividad. Consecuencia de la extraordinaria producción pesquera del Santurce de otros tiempos. Ahora aquello es historia, aun cuando la tradición sigue festejando el «culto a la sardina»: hace pocas fechas se celebró «su entierro».

—Pero —preguntamos a don Julio—, ¿de dónde son las sardinas que se consumen en Santurce?

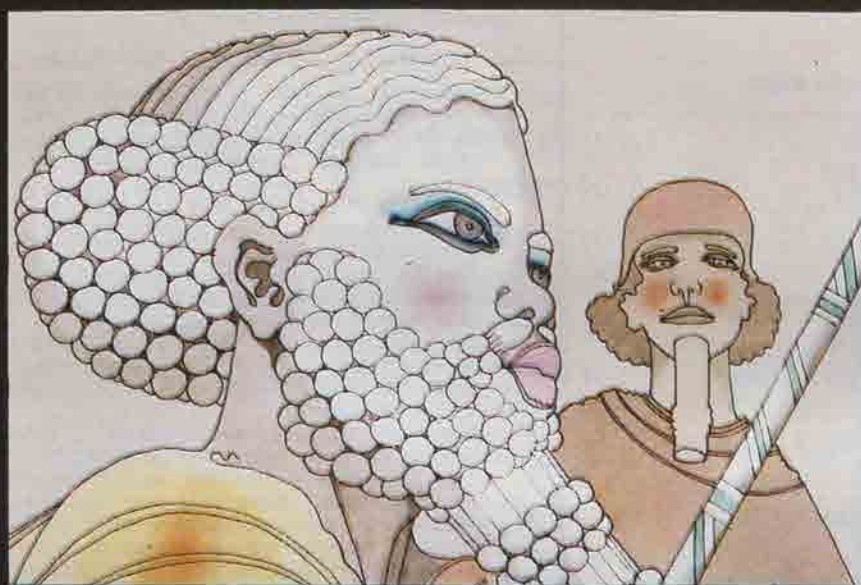
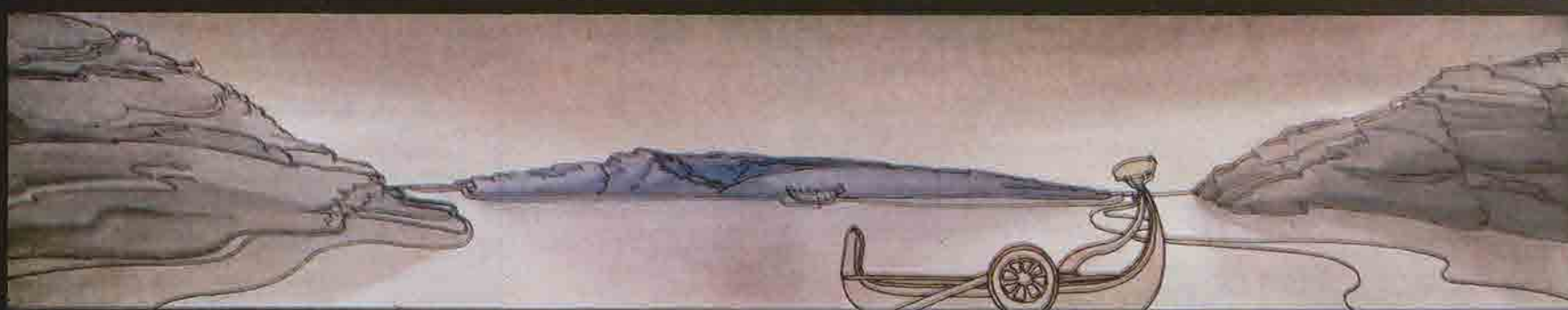
—Fundamentalmente se traen de Castellón, y también, cuando las hay, claro está, del Cantábrico. Esto no tiene mayor importancia, porque el valor que tiene la «sardina de Santurce» no es su procedencia, sino su preparación, y ahí sí que se mantiene el prestigio.

No queremos terminar nuestra charla con este único y afable patrón de la ría bilbaína sin preguntarle si de verdad les preocupa el alejamiento de la juventud de las faenas pesqueras, y si hacen algo por impedirlo...

—Sí que nos preocupa. Ahora bien, las razones que la juventud tiene para alejarse son muy lógicas: seguridad, sueldo fijo, descanso como todas las ramas de la producción, etcétera... No obstante, lo que nosotros sí tratamos de hacer es que no se pierda el amor a la mar, que no se pierda nuestra tradición marinera. Por eso nos estamos ahora preocupando preferentemente de que nuestros jóvenes practiquen cada vez en mayor medida los deportes náuticos.

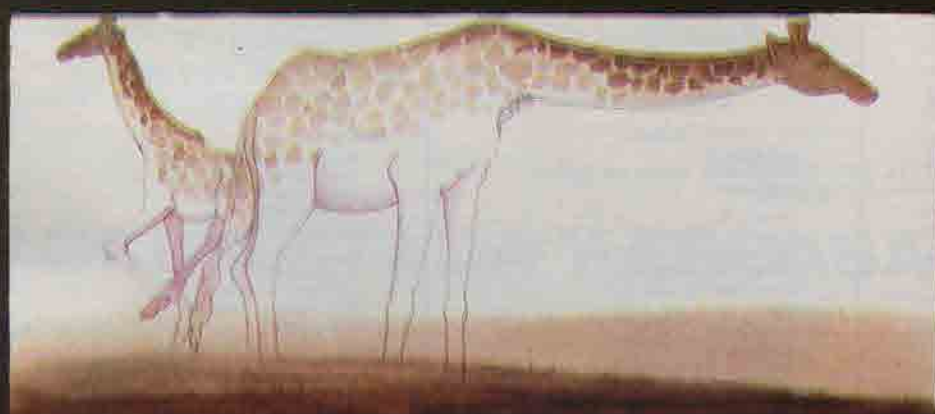
Y así un «pequeño» reducto de la actividad pesquera bilbaína vive sencillamente en donde la complejidad de la máquina y de la tecnología han implantado sus banderas. En la ría ya no se pesca la sardina, el verdel, la merluza o el chicharro. Ahora hay que buscarlo hacia otras aguas. ■ MAURO RODRIGUEZ.

EL MEDIO MESOPOTÁMICO



El código naval de Hammurabi nos recuerda la especial atención que los reyes dedicaron a proteger y promover navíos, puertos, rutas y dársenas. Este mismo código regulaba la vida social y aportaba una gran cantidad de leyes que hasta entonces solamente sonaban en la mente de los ciudadanos, guerreros, comerciantes y agricultores, pero que a partir de ahora quedarían indeliblemente con su carga de ignorancia y crueldad. La llanura mesopotámica está regada por los ríos Tigris y Eufrates, y confluyen al final de su recorrido en el golfo Pérsico.

Los primeros habitantes de estas regiones fueron los sumerios y los acadios, procedentes de las ciudades de Sumer y Akkad. El medio en que se desarrollaba la vida y cultura de estos pueblos era totalmente hostil, ya que en la parte baja, y debido a las constantes inundaciones, el terreno tiene que ser drenado a fin de canalizar los riegos necesarios para el cultivo. Los mesopotámicos carecían de piedra. Ellos los llevó al uso del ladrillo para sus construcciones. El descubrimiento del arco y la bóveda para cubrir sus edificios se hizo, pues, necesario.



Los mesopotámicos tuvieron muchos dioses, pero a través de los años dieron más importancia a unos que a otros. Algunos de ellos se referían a cuerpos cósmicos, Shamash (el Sol), Sin (la Luna). Otros, sin embargo, se referían a artes y oficios: Marduk (dios agrícola). Los sacerdotes formaban una clase social muy considerada y en parte eran científicos y magos, y adivinaban el porvenir mediante el análisis de las entrañas de un animal muerto, la posición de una gata de aceite en el agua y la observación de los astros, momento en el que se consiguieron importantes descubrimientos. Este pueblo, pueblo observador, había alcanzado un gran desarrollo en las matemáticas y se hacían hábiles cálculos matemáticos, necesarios, por otra parte, para prever con tiempo las crecidas de los ríos por la importancia que ello tenía para la agricultura. Finalmente, otra ciencia en la que se produjeron innumerables y sorprendentes logros fue la astronomía ya que se conocieron los cinco planetas no telescópicos, la duración del año solar y la fecha de las eclipses.

CONFERENCIA DE LA F.A.O. SOBRE ADMINISTRACION Y DESARROLLO DE LA PESCA

● Necesidad de racionalizar la pesca.

Durante diez días, más de 300 científicos, economistas, administradores, tecnólogos y otras personas relacionadas estrechamente con las pesquerías comerciales del mundo se reunieron en Vancouver para revisar el estado actual de los «stocks» de peces, para examinar cómo podría mantenerse y mejorar su producción, y para sugerir la manera en que podrían desarrollarse las industrias de pesca en el futuro.

La Conferencia Técnica de la FAO sobre Administración y Desarrollo de la Pesca, atrajo a participantes de 56 países y a 15 organizaciones internacionales. El punto de arranque estuvo constituido por unos 50 documentos, muchos de ellos contribuciones importantes al estudio de los recursos de los océanos, lagos y ríos mundiales.

Cuando se acordó que debía celebrarse la Conferencia, el Consejo de la FAO estimó que la misma podría contribuir sustancialmente a difundir el conocimiento y experiencia sobre la administración y desarrollo de la pesca. Esto lo logró la Conferencia. Sus documentos, series de informes y recomendaciones revelan los problemas que todavía quedan por resolver, pero éstos han sido identificados con más claridad y las decisiones críticas que afecten a las pesquerías comerciales en los años futuros es seguro que se guiarán por lo que se dijo y aprendió en Vancouver.

«Estamos aquí —dijo el señor Popper, subdirector general de Pesca de la FAO—, para considerar los principios científicos y metodología en unión del estado de los recursos, de su explotación, mecanismos de administración y requisitos, así como las perspectivas para el desarrollo de la pesca. Pero estos temas deben considerarse sin entrar en aspectos políticos o problemas de jurisdicción, o derechos sobre pesquerías o asuntos análogos. Con respecto a los asuntos económicos, tenemos instrucciones de considerarlos solamente en tanto que se refieran al problema de hacer pesquerías provechosas y no cuando se relacionen con todo lo social o con problemas políticos».

El orador no cree que este resumen sea difícil de seguir. No pide que los participantes nieguen que los problemas de la administración y el desarrollo de la pesca tengan aspectos políticos, o que los problemas de jurisdicción no tengan relación con ellos. «Eso no solamente sería difícil, sino que sería absurdo. No se nos pide que ignoremos estos aspectos y problemas, pero se nos pide que los demos por supuestos más bien que discutirlos».

Mientras no se pudiesen tomar decisiones u obligar a los Gobiernos, el señor Popper sugirió que la fuerza y la importancia de la Conferencia se basaba precisamente en el hecho de que sus participantes estaban libres de las trabas de los delegados gubernamentales. «Tenemos a nuestra disposición el máximo y significativo grado de experiencia en los aspectos técnico y científico de nuestro campo que nunca se haya alcanzado sobre los mismos, y que se nos aparece sobre un fondo de experiencia real que se extiende por todo el mundo. Esto nos presenta un enorme reto para que hagamos lo más importante: una contribución única a los problemas a que tienen que hacer frente los responsables de la administración y del desarrollo de las pesquerías».

Resumiendo la tarea de la Conferencia en una de las sesiones de clausura, el presidente, doctor A. H. Needler, del Canadá, indicó que se había hecho un pleno uso de la oportunidad y que el reto había sido bien encajado.

«Creo que es la primera vez —dijo—, que se ha reconocido en general —diría que unánimemente— que el recurso de la pesca no es ilimitado y que realmente podría nivelarse, si continuamos utilizando nuestros actuales métodos y explotamos las clases o tamaños de los organismos que ahora aprovechamos, a un cincuenta por ciento por encima de la producción actual».

Se habló de una cifra de captura potencial de 100 millones de toneladas al año. El doctor Needler estimó que no había nada de «mágico» en esta cifra, sino que solamente indicaba una apreciación general de la magnitud.

«Si la demanda continúa creciendo y el recurso se nivela, de ahora en adelante se puede esperar que la dificultad en la venta del pescado será cada vez menor, y es cierto que ya ha habido una tendencia a la subida más rápida de los precios del pescado que la del nivel general de los precios de los artículos de consumo. Esto significa, por supuesto, que habrá más demanda del recurso. La demanda ya es grande; se hará mayor, y ello subraya la urgente necesidad de una administración, de una adecuada administración, para sostener el rendimiento».

También se subrayó la necesidad de evitar el despilfarro material o económico. «Necesitamos sacar el mejor partido del recurso que, hace quince o veinte años, creíamos que estaba muy por encima de nuestra producción en un tiempo en que no teníamos que preocuparnos. Necesitamos también buscar los medios para aumentar el suministro mediante la acuicultura, que es muy importante en especial en las latitudes tropicales, y probablemente mediante la búsqueda de suministros más grandes utilizando organismos de un nivel de tráfico más bajo».

Todo esto tiene que basarse en un considerable esfuerzo científico, aplicando los principios existentes, pero también algún otro imaginativo o de investigación innovadora. Muchos de los participantes han mencionado la responsabilidad de cualquiera que utilice el recurso de la pesca de proporcionar los datos adecuados para una buena administración —biológica y económica. El doctor Needler pensó que esta idea debía asociarse con otra sobre la que se insistió muchas veces durante la Conferencia— la de un amplio e integrado enfoque por parte de los científicos y de los economistas. Las medidas de la administración y las medidas para el desarrollo tienen que ser formuladas basándose en las necesidades generales sociales y económicas del país o países afectados.

Con independencia del cambio que puedan experimentar en el futuro en el mundo los regímenes jurisdiccionales, la Conferencia ha demostrado el valor del intercambio de ideas y de asuntos técnicos y, en realidad, la necesidad creciente de un foro mundial para tales intercambios. También reveló la constante necesidad de una ayuda organizada internacional o bilateralmente a los países en desarrollo. «Creo que hemos dado un material de principios básicos que será útil para el

examen de los asuntos jurisdiccionales en otro foro».

Este otro foro es el tercero de la Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar, que tendrá lugar en Santiago de Chile en 1974. Allí, los delegados de los Gobiernos tendrán que decidir sobre los medios más eficaces para la administración de los «stocks» de peces. Inevitablemente, los argumentos se centrarán sobre la jurisdicción y los que tomen parte en ello, con seguridad estarán ayudados por las ideas y por la información extraídas de la Conferencia de Vancouver. (De «Fishing News International».)

Organizadas por el I.S.M.

COLONIAS DE VERANO PARA HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR

Continuando la labor emprendida por el ISM, en el actual verano se organizaron las siguientes colonias para hijos de trabajadores del mar, de las que se dará una más amplia información en nuestro siguiente número: **MOSEIRON:** Dos colonias, cada una de quince días. **EL PICACHO (Cádiz):** Una colonia de quince días. **EL PINAR DE TAUSADABA (Gran Canaria):** Una colonia de quince días. **EL TIEMBLO (Aylla):** Dos colonias, cada una de quince días.

Cada colonia estaba compuesta por 60 niños y niñas, con diez monitores, siendo pues 300 el total de niños que han participado.

VACACIONES PARA JUBILADOS

El Instituto Social de la Marina ha organizado y patrocinado en el verano de 1973 unas vacaciones junto al mar a un grupo de jubilados residentes en Madrid.

El lugar elegido ha sido Estepona. Los cincuenta jubilados se han alojado en el Complejo Residencial de Nuestra Señora de la Esperanza, de la Mutualidad de la Construcción, acompañados por asistentes sociales del Instituto.

Esta primera experiencia ha sido un éxito desde todos los puntos de vista, y sobre todo desde el humano y social, que es la auténtica finalidad del Instituto Social de la Marina.

El ambiente ha sido de alegría y hermandad. Ha habido baños de mar, sardinadas en la playa y excursiones a Jerez, Marbella, Mijas, Ceuta...



Bergé y Compañía

Sociedad Anónima

NAVIEROS
CONSIGNATARIOS
OPERACIONES PORTUARIAS
PASAJES Y CRUCEROS
TRANSPORTES MARITIMOS

Direcciones: Postal: Apartado 165 - Telefónica: Bergé - Teléfonos: 21 79 80 - 86-87-88-89
Telex: 33711-32406 - Avda. Mazarredo, 4 - BILBAO-1

MADRID:
Alfonso XII, 34.
Apartado 14136.
Teléfonos 467 49 00 y 467 49 50.
Telegramas: Bergé.
Telex: 27720-23301-23596.

SANTANDER:
Paseo Pereda, 13.
Teléfono 22 72 88.
Telegramas: Bergé.
Telex: 35834.

VALENCIA:
Avda. del Puerto, 314.
Apartado 6061.
Teléfono 23 09 61.
Telegramas: Bergé.
Telex: 62883.

SANTA CRUZ DE TENERIFE:
Consig. Bergé y Cia., S. L.
Marina, 19.
Apartado 259.
Telegramas: Bergé.
Teléfonos 24 72 75, 24 72 76 y 24 72 77.
Telex: 92247.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:
S. A. de Consig. (SADECO).
Edif. Puerto, P. Ing. M. Becerra, pta. 1.ª.
Teléfonos 27 07 39 y 26 93 48.
Telegramas: SADECO.
Telex: 95290.

AAIJUN (Sahara Español):
Apartado 57.
Telegramas: Sadeco-Las Palmas.

ALICANTE:
Valdés, 8.
Apartado 204.
Teléfonos 22 41 31, 22 35 68 y 22 35 44.
Telegramas: Bergé.
Telex: 66055-RAVEL E.

AVILES:
Avenida de Lugo, 2.
Apartado 173.
Teléfonos 56 23 42 y 56 23 43.
Telegramas: Bergé.
Telex: 38208.

BARCELONA:
Vía Layetana, 7.
Teléfono 319 81 00.
Telegramas: Bergé.
Telex: 54732.

BILBAO:
Alameda Mazarredo, 4.
Apartado 165.
Teléfono 21 79 80.
Telegramas: Bergé.
Telex: 33711-32406.

GIJON:
Alvarez Garaya, 8, 3.º D.
Teléfono 34 08 51.
Telegramas: Bergé.

DEL CONFLICTO PESQUERO HISPANO-MARROQUI A LAS ANGULAS DE GUARDAMAR

● LAS LONJAS, LOS VERANEANTES Y EL PESCADO ● LABOR ASISTENCIAL DE LAS COFRADIAS

COMENTABAMOS en nuestra crónica anterior el abordaje de la embarcación «Joaquín y Santiago», de Santa Pola, por las fuerzas navales marroquíes y el apresamiento de sus tripulantes, llevados a Casablanca. Al redactar ésta hemos de referirnos al suma y sigue de los incidentes hispano-marroquíes continuados en este verano cálido y conflictivo. El «Irene Martínez» también fue obligado a poner rumbo hacia Tánger, al ser sorprendido por unos patrulleros cuando navegaba a unas 33 millas de la costa africana: cinco días de zozobras e inquietudes, aunque a su término la alegría de la liberación restase importancia a las tres redes confiscadas y a la multa satisfecha.

Después, el «Bautista Lledó». Navegaba —que no faenaba, según nos dicen— a unas 24 millas cuando fue abordado, siendo encañonados sus tripulantes con metralletas y cortados los medios de comunicación del pesquero. En Agadir quedaron sus artes de pesca, las capturas que llevaba y el importe de la multa que le fue impuesta.

Y todavía, en el momento en que esta crónica se escribe, no se tienen noticias sobre la liberación del «Jerónimo Molina» y del patrón del «Puerto de Santa Pola», llevados a Marruecos hace ya varios días, tras la operación de apresamiento en que fueron protagonistas junto con otras embarcaciones de Cádiz. ¿Habrá que añadir nuevos nombres a esta lista de pesqueros alicantinos antes de que nuestras cuartillas se publiquen en HOJA DEL MAR?

Nos abstenemos de comentarios. Entre otras razones, porque nadie, en los ambientes marineros, desea comentar. Serenidad y esperanza: he aquí las dos actitudes que observamos.

* * *

DE otro signo, más alentador y sugerente, es la tradicional entrega de donativos que en nuestras Cofradías de Pescadores se entregan para celebrar la fiesta de la Virgen del Carmen. Viudas de pescadores y jubilados de la profesión recogen en estos días de arraigo marinerio sus sobres y sus cestas. En Alicante, por ejemplo, 50 viudas percibieron 1.000 pesetas cada una y 85 jubilados fueron gratificados con 1.500. 177.500 pesetas en total, con que la Cofradía hace patente su labor asistencial, y, lo que es más importante, la solidaridad entre la gran familia pesquera.

Y así, en nuestro litoral alicantino se festejaba a la Patrona no solamente con cohetes y música, sino que también con cordiales muestras de respeto, consideración y humanidad.

* * *

POR estos días de julio, para estar en las fiestas, llegan a puerto numerosas embarcaciones que faenan en aguas lejanas. Ya es la arribada motivo de alegría, de contacto familiar.

Abarrotados los pueblos de nuestra costa, con numerosos veraneantes llegados de todas partes. Es la cita del sol y del agua salada, repetida en cada vacación anual.

Las subastas en nuestras lonjas son ahora espectáculo de calidad. A la caída de la tarde, numeroso público contempla las cajas recién desembarcadas, con el pescado de escamas plateadas brillando al sol que se apaga. Y viene la puja, el soniquete de la voz que marca los precios con cifras cada vez más altas, menos asequibles para el medio comprador... Pero todo se vende, se agota la mercancía de tan grato sabor... Anochecido ya, en los chiringuitos de la playa, en las cocinas de todas las casas, el penetrante aroma del pescado asado nos invita a participar del mejor festín que nos trae el verano.

* * *

LA angula de Guardamar. Era sabrosa y apetecía tomarla cuando el frío aprieta con un buen vino tinto para refrescar la garganta enrojecida por el picante y el ajo que la acompaña en las cazuelitas de barro. Pero digámosle adiós. Durante cinco años se ha dispuesto la veda en la desembocadura del río Segura para asegurar así su repoblación. Dentro de un lustro, pues, la volveremos a comer. —Dios lo quiera— con la renovada fruición de su regreso. ■ ANTONIO DIEZ MARTINEZ.

LA COSTERA DEL BONITO

GIJON (Crónica de nuestro corresponsal).—Apenas comenzado junio, la mayor parte de nuestra flota bonitera se hizo a la mar, rindiendo el primer viaje o calada en el puerto de Vigo, excepto los barcos de La Arena y Cudillero, que para festejar a sus Santos Patronos, San Juan y San Pedro, respectivamente, lo hicieron en el puerto de Avilés. El resultado fue bueno. Los que habían entrado en Vigo y más ma-

drugadores, quedando más cerca de la mar donde se habían localizado los bonitos, pudieron repetir una segunda calada interesante. No así los retrasados, que sólo tuvieron ocasión en el primer viaje, porque el pescado ha fallado. Las noticias de la mar son negativas por el momento. Los barcos, a gran altura, están dispersos a todos los rumbos, tratando de localizar el ansiado bonito.

Están entrando barcos en Avilés que después de doce o más días de mar, traen entre dos mil y tres mil kilos, que compra la fábrica a un promedio de 70 pesetas. Se han subastado hoy en aquella lonja unos 60.000 kilos, procedentes de unos 25 barcos de Cudillero, La Arena y Puerto de Vega.

La noticia de la prensa habla del regreso de los barcos en protesta, pero

realmente arriban por falta de pescado. Eso sí, aprovechan la ocasión para testimoniar su disgusto por el incumplimiento de lo establecido; esto es: que algunos barcos han calado con cebo vivo pese a la prohibición establecida hasta el 1 de agosto. Pero están reabasteciéndose para hacerse a la mar de nuevo. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

Hasta el momento:

ACCIDENTADA Y ESCASA COSTERA DEL BONITO

LA costera del bonito, aún por terminar, ha sido pródiga en sucesos y escasa en pesca, al menos en lo que va de ella.

Si bien es cierto que en los primeros momentos se pescó cierta cantidad, a partir de la segunda calada comenzó a disminuir alarmantemente la captura. La historia parece vieja, aunque sea de hace poco: cada vez hay menos pesca.

En los primeros días de julio la prensa se hizo eco del malestar de las flotas boniteras ante el hecho de que los guipuzcoanos, o mejor algunos de ellos, pescaban con cebo vivo, contraviniendo lo ordenado por el Ministerio de Comercio, que fijaba la prohibición de dicho sistema de pesca hasta el 1 de agosto. Fueron cerca de 600 barcos los que

● En los primeros días de julio amarraron cerca de 600 barcos en señal de protesta por unas infracciones a la normativa vigente.

amarraron en puerto, desde Lugo a Vizcaya, en señal de protesta. Días después se celebró en Bilbao una reunión de comandantes de Marina, a la que asistieron representantes de las Cofradías de Pescadores afectadas por la conducta de los guipuzcoanos. Se acordó aplicar la ley y sancionar a los pesqueros que habían infringido lo establecido. Al margen de todo ello hay un hecho incuestionable: el bonito escaseaba.

En la actualidad, la prohibición de pescar con «cebo vivo» queda relegada exclusivamente a la anchoa, por estar en veda. Los pesqueros han vuelto a la mar, algunos cerca de las Azores, en busca del pescado. Vuelve la tranquilidad. Esperemos que con ella vuelva el bonito.



LAS AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO EL POBRECITO NAUFRAGO CHINO

Por aquel entonces no era yo todavía un marino joven e inexperto, pero ya sentía una especial inclinación por la mar en lo referente a ir de un puerto a otro sin pagar ni cinco.

En realidad no se necesita ser un experto navegante para saber que si alguien debe trasladarse desde Cádiz, lugar geográfico (tomado como ejemplo) que conviene abandonar por razones urgentes que no son del caso por muchas deudas que se hayan contraído, a otro punto de la Península lo más alejado posible, el método más seguro es un barco, entre otras cosas porque no hay revisor.

El acceso a bordo resulta sencillo. Consiste en esperar en el muelle, cerca de un barco que no vaya a partir tres o cuatro horas después, la llegada de un grupo familiar empeñado en hacerse unas fotos en la cubierta de un transatlántico para presumir luego entre los amigos de largos cruceros de recreo; pegarse a ellos, silbando aparentemente distraído, y, una vez rebasado el guardián del portalón, pasear por la cubierta durante un rato, sin dejar de silbar, y ocultarse en el interior de un enorme bote salvavidas. Entonces debe dejarse de silbar.

Entre un palizón y un pollzón, que pese a su semejanza sonora encierran consecuencias muy diferentes para el buen estado corporal, elegí lo segundo. Todo contento, pasé la noche dormido en el fondo del bote, y a la mañana siguiente, para colmo de tranquilidad, fui escuchando una, luego dos y después tres largas pitadas de la sirena del barco, el ruido de la cadena del ancla que izaba el cabrestante, el grito lejano de «¡listo de maniobra!» y, por último, el apagado sonido de las máquinas a plena marcha.

Un tipo con conocimientos náuticos no ignora que un bote salvavidas, como Dios y el Lloyd mandan, posee un compartimiento estanco en la bancada u otro sitio donde se guarda un barrilito de agua potable y una caja de galletas nutritivas. Mi escondite, por esos misterios de la Marina mercante de entonces (o porque otro pollzón se hubiera alojado allí antes), carecía de galletas. Como compensación, le sobraba una balsa de goma hinchable, en previsión de hundimiento de bote tras hundimiento de barco. Pero no era nada comestible. Con lo que la navegación felicísima soñada, por la inevitable opinión de mi estómago, se convirtió al día siguiente, prolongación de otros varios días anteriores, en un beber agua y morder goma desconsoladores.

Había algunas remotas posibilidades de calmar el hambre abandonando de noche el escondite. Pero una rápida salida de reconocimiento a esas horas me mostró que cocina y despensa estaban bien guardadas. Por lo

cual, lo único bien reconocido fue la situación desesperada en que me hallaba.

También cabía la solución de abandonar el bote, subir al puente y presentar mis respetos y mis ganas de comer al capitán. Nada más peregrino, porque, a pocas novelas de aventuras que constituyan nuestra cultura, se calcula fácilmente el destino de un pollzón: comida sí, más bien de sobras, después de lampacear cubiertas, fregar vajillas, pintar roscas (no de las que se comen) y, como desenlace, entrega del viajero inesperado a las autoridades del primer puerto de escala. Para eso, preferibles las autoridades del puerto de salida, que ya sabían de mis problemas, y me ahorraba los trabajos de ama de barco.

Tal vez el vacío estomacal agudice las ideas o tal vez las agudice el estómago vacío. El caso fue que, de repente, brotó en mi mente la salvación genial a mis apuros digestivos: empeorar la situación para mejorarla.

Durante la madrugada del tercer día, abrí la válvula del bote de goma para que se hinchara, le até un cabo, tiré la balsa al mar y, detrás de ella, fui al agua yo, gritando con todas mis fuerzas por el camino:

—¡Socorroooooo!

Por si las moscas (las moscas sordas, claro), disparé un tiro con la pistola de señales que formaba parte de los enseres del bote, apuntando al mismo puente de mando.

Cuando el buque de pasaje parecía alejarse definitivamente, cesó el ruido de las máquinas, cayó la proa a estribor y efectuó un giro completo alrededor de mi balsa, desde donde seguía disparando bengalas en mis fallas de Valencia particulares. Al poco anunciaron un bote y quince minutos más tarde estaba yo de regreso a bordo, chorreando agua y haciendo la señal internacional de apiñar los dedos y apuntarlos repetidamente hacia la boca, que significa «¡dadme de comer, hijos míos!».

Ante el chaparrón de preguntas que me dirigían el capitán y los oficiales, reunidos en el cuarto de derrota, opté por una mudez defensiva.

—¿A qué barco pertenecía usted?

—¿Dónde naufragó?

—¿Hay más supervivientes?

—¿Cómo ocurrió el hundimiento?

Yo continuaba emitiendo la señal internacional.

—Quizá haya perdido el habla a causa del hambre. Tiene aspecto de llevar quince días sin probar bocado —opinó el tercer oficial, un tipo listo. Porque, en efecto, ese era el tiempo que llevaba sin comer decentemente.

Fue un auténtico banquete. Hice desaparecer más de ocho platos de diversas clases, traídos del «buffet» frío de las comidas de a bordo: fiambres, lubina, rosbif, que-

sos variados... ¡qué sé yo! El interrogatorio seguía al mismo tiempo.

—¿Es usted sueco?

—¿Aleman?

—¿Turco?

—¿Francés?

Yo negaba con la cabeza, engulle que te engulle y pidiendo vino también por gestos internacionales.

—¿Chino? —preguntó el segundo, agotadas las nacionalidades de África, América, Europa y casi toda Asia.

—¡Qué chino tan raro! —comentó el capitán—. No tiene ojos oblicuos, ni tez amarilla, ni ha probado el arroz blanco.

La digestión resultó divertidísima viéndoles subrayar con exagerados ademanes las preguntas que en inglés, francés y español me dirigían.

—¿Se hundió? —insistía el capitán, subiendo y bajando la mano extendida para recordar un barco sobre las olas y apuntándola luego hacia abajo—. ¿O chocó contra algo? —y lanzaba la mano adelante, haciendo con la boca: ¡Pugggg!

Yo le miraba fijamente, muy serio, pero muerto de risa por dentro, sin un pequeño gesto siquiera de entendimiento.

—¿Qué hacía un barco chino por el Mediterráneo? —razonaba el capitán—. ¡Espionaje!... Por eso no han dado la noticia de su desaparición ni la radio ni las estaciones costeras.

El tercero se presentó con un impreso. Por señas trató de explicarme que debía poner mi nombre y el del barco en el cual iba enrolado.

—Ching-ching-pung —respondí a lo primero. Y añadí: Ping-ping-ching.

—¡Oh, ya entiende! —se admiró el muchacho—. Es un chino listo.

—Pang-gang-chong-ting —continué diciendo para despiertarle. Y firmé con el dedo, que siempre queda oportunamente analfabeto y no compromete. De seguida, volví a hacer gestos de querer comer.

—Había oído hablar del hambre de China, pero nunca pensé que fuera tanta —dijo el capitán, medio perplejo.

—Ming-fu-ling —le respondí como se merecía.

Trajerón más comida. El segundo oficial trajo su informe.

—El bote de goma es de fabricación norteamericana. No he encontrado la menor indicación que revele la identidad del barco al que pertenecía.

—King-kong-pang —les aclaré.

Por aquel entonces no era yo todavía un marino joven e inexperto, pero ya casi había conseguido ser un chino bien alimentado. ■ EL AGREGADO VITINOWSKY.

MAS TRABAJO PARA LOS PRACTICOS DE PUERTO



LA más influyente de las publicaciones económicas de este país —el diario neoyorquino «Wall Street Journal»— dedicó, en uno de sus últimos números, un artículo de su primera página al tema de los prácticos de puerto, esos marinos que duermen en su casa, esenciales para la fluidez del tráfico marítimo y los personajes más discretos, más en segundo término, más desconocidos también, en el colorido escenario de la mar. Las razones que tiene el «Wall Street Journal» para llevarles a primera página son los cambios experimentados en su profesión, con paralelo crecimiento de problemas, al compás del cambio general sufrido en el tráfico marítimo de mercancías durante los últimos años y aun decenios. Por lo pronto, están desapareciendo los grandes buques de línea, los transatlánticos, los paquebotes, y si ello, desde el punto de vista social, priva a los prácticos del contacto con las celebridades de la vida pública —políticos, grandes atletas, artistas de cine, etcétera—, que antes trataban en el ejercicio de su tarea, desde el punto de vista puramente profesional, les lleva a buques de

muy diversas características. No nos estamos refiriendo al «carguero» normal, que siempre ha sido y sigue siendo familiar para los prácticos de todo el mundo, sino a los buques especialmente contruidos para contenedores, que es el tipo de carga que según todos los indicios va a imponerse, que están revolucionando hasta la misma configuración de los puertos, como explicaremos en otra crónica, y más todavía, nos referimos al nuevo tipo de petrolero.

A raíz de cerrarse el Canal de Suez, han empezado a construirse y navegar en forma creciente gigantescos buques cisterna, cuyo tonelaje se hace cada vez mayor. Andamos ya por las 500.000 toneladas y no se descarta la posibilidad de que un día no muy lejano veamos el del millón. Los problemas de atraque y desatraque de estos monstruos son comprensibles hasta para el más lego en cuestiones marítimas. Ya los que hoy se construyen necesitan hasta once millas náuticas para detenerse, y aunque la mayoría de ellos no recalcan en puertos normales, sino en atracaderos espe-

ciales que se han construido a propósito en las proximidades de las refinerías, no por ello desaparecen los formidables problemas que plantean, más teniendo en cuenta que el más mínimo error puede causar daños en aquella inmensa mole, frágil, por otra parte, y producir una filtración de petróleo, con efectos devastadores, tanto en la ecología de las aguas litorales como en la de la propia costa, hoy estrechamente vigilada no sólo por los conservacionistas, sino también por el público en general.

Quiere decir todo ello que, por un lado, el trabajo de los prácticos ha perdido ciertas compensaciones sociales, que si no aportaban otra cosa, hacían más placentera la tarea, mientras por el otro se ha complicado técnicamente su labor, hasta extremos de presentarles problemas sin previa solución teórica, que muchas veces deben resolver sobre la marcha a base de experiencia, tacto, audacia e imaginación. En la ola de dificultades que ha caído sobre la familia marinera entera, los prácticos no son una excepción. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

EL PUENTE DE LOS SUICIDIOS

NO hay duda, San Francisco es la ciudad más bonita de los Estados Unidos. En torno a una bahía hermosísima, que asombró a los marinos que la descubrieron y sigue asombrando a los que recalcan en ella; entre colinas, con temperaturas de eterna primavera y sin las aglomeraciones que agobian otras urbes del mundo industrializado, podría considerarse la ciudad ideal. De ahí que nadie se explique cómo sea también la ciudad norteamericana con más alto porcentaje de suicidios.

No vamos a meternos aquí en honduras psicológicas, que relacionan el alto nivel de vida con el afán de desprenderse de ésta. Nos limitaremos tan sólo a exponer que el lugar favorito para que los suicidas de San Francisco cometan su macabro sacrificio es su famoso puente, el Golden Gate, la Puerta Dorada, que a la entrada de la bahía tiende un arco elegante entre el promontorio Oeste de la ciudad y el condado de Marin, al otro lado. Su estampa es conocida en todo el mundo,

Menos conocido, sin embargo, es que desde que el puente se construyó, en 1937, cerca de 500 personas lo han elegido para quitarse la vida. Sólo en lo que va de 1973, la cifra alcanzada es de 35. Podrá extrañar, pero el puente, con su enorme altura, representa un trampolín mortal para el que se lanza desde él. Un hombre de peso medio llega a las frías aguas de la bahía con 135 km/h., sencillamente devastador. El doctor Jerome Motto, secretario general de la Asociación Internacional de Prevención de Suicidios, dice al respecto: «Se trata de un camino corto, e incluso con cierto estilo, de despedirse de este mundo». En efecto, el suicidarse desde el Golden Gate ha llegado en ciertas temporadas a estar tan de moda como la tuberculosis lo estuvo durante el romanticismo.

Durante todos estos años, la Policía especial del puente ha hecho todo lo posible para evitar tan desagradable producto secundario. Un circuito cerrado de televisión observaba la entera pasarela de transeúntes, al lado de la calzada de vehículos, y una patrulla especial la



recorre día y noche con ojo alerta a posibles suicidas. Nada de eso ha evitado que la muerte voluntaria se acerque una y otra vez al famoso puente, pues los aspirantes a suicidas han desarrollado también sus tácticas, y si algunos, generalmente los menos decididos, pueden detestarse antes del intento, otros disimulan perfectamente y son imposibles de reconocer entre los miles de turistas que pasan por allí cada día.

Un grupo cívico formado con este

exclusivo propósito insiste en que la única manera de evitar los saltos mortales es instalar una verja de 2,5 metros de altura a lo largo del corredor de peatones. Pero a la inmensa mayoría de los habitantes de San Francisco no les gusta la idea. Unos dicen que afearía el alroso puente; otros, que el millón de dólares que costaría la verja estarían mejor empleados en montar instituciones mentales dedicadas a combatir la obsesión del suicidio en individuos propensos a él. Por último, hay los que dicen que si alguien está de verdad decidido a matarse y no puede tirarse de un puente, ya encontrará lugar y ocasión para cumplir su propósito.

Pero los expertos en asunto tan delicado lo contradicen y aseguran que el impulso de suicidio, una vez sobrepasado por cualquier causa, un obstáculo en la ejecución, por ejemplo, desaparece por una temporada más o menos larga, y que en muchos casos es para siempre. Y la verja, al menos, eliminaría la más macabra de las atracciones del puente y la bahía más famosos del mundo. ■ CARRASCAL.

CAMPAÑA EN AFRICA DEL SUR PARA EXTENDER SUS AGUAS PESQUERAS A 200 MILLAS

CIUDAD DEL CABO (De nuestro corresponsal).—En una urgente defensa para salvar la industria pesquera en Africa del Sur, el señor Stan Green, jefe de la compañía Irvin et Johnson, llamó la atención al Gobierno sudafricano para prevenir la merma de la pesca del país, extendiendo las millas de pesca de 12 a 200.

Esto permitiría al Gobierno controlar la pesca de los buques extranjeros, dentro de estas aguas, con un permiso de pesca.

«Si ahora no se toma una acción urgente —dijo—, nos encontraremos en una crisis que nos amenazará con la falta de proteínas».

Hace unos años, sólo los barcos africanos pescaban en estas aguas. Pero la falta de proteínas en el mundo y el saber que en la costa de Africa del Sur hay abundancia de pesca, atrajo a los buques extranjeros.

La amenaza extranjera a nuestra industria de pesca está creciendo cada día. En este momento hay más de 70 buques rusos en nuestra costa.

Recientemente, Mauritania y Senegal extendieron los límites de sus aguas territoriales a 200 millas y, por esta razón, más barcos extranjeros, sobre todo rusos, se han dirigido a Sudáfrica.

Esto, unido a métodos anticientíficos, va a causar problemas a la industria de pesca en el futuro.

Fuentes de información han dicho que más de 100 barcos rusos se dirigen ahora a las aguas de Africa del Sur. Otros países que han impuesto las 200 millas son: Ecuador, Brasil, Perú, Chile, Uruguay, Argentina, Nicaragua, Sierra Leona, Senegal y Mauritania.

La industria pesquera sudafricana es una fuente de tremenda riqueza y divisas, pero permitiendo a los barcos extranjeros sacar esa riqueza del mar, no sólo priva a Africa del Sur de esas divisas, sino que priva a los consumidores de aprovecharse de la pesca a precios razonables. Dos miembros del Parlamento han pedido al Gobierno que tome una firme acción internacional para proteger la riqueza pesquera de la costa sudafricana del peligro de extinguirse por el pillaje extranjero.

En un reportaje periodístico se dice que el Gobierno debe buscar un nuevo convenio para los límites de la pesca.

El asunto no es político, sino comercial. No hay razón para que el Gobierno permanezca en silencio a causa de la delicada posición política internacional de Africa del Sur.

El señor Wiley dijo que él no estaba satisfecho con la respuesta dado por el ministro de Economía, señor Muller, quien dijo que no sería prudente extender la zona de pesca a 200 millas por la dificultad de reforzar tal reglamentación.

«El vital interés de Africa del Sur —dijo el señor Wiley— pide que el Gobierno tome firme y drástica acción para proteger lo que es nuestro».

BIEN VENIDO EL MEDICO ESPAÑOL A WALVIS BAY!

Ha estado en Walvis Bay el doctor español José Luis Alarcos, que venía de organizar la asistencia médica y social en Luanda (Angola). En tres días que ha estado, ha tomado el pulso a todo lo concerniente con la venida de un médico español, asistente social y enfermera.

Estuvo hablando con los médicos sudafricanos y con el personal del hospital, e intervino en la operación de apendicitis de Robustiano

Cruz Román, marinero del pesquero «Ila».

También visitó la emisora de radio y habló con el director en orden a poder hacer consultas desde los barcos con el médico español.

Todos los marineros que han sabido estas noticias se han alegrado y han mostrado exteriormente su satisfacción.

Cuando visitó los barcos que estaban en puerto, los marineros, que ya conocían de Terranova al doctor Alarcos, le saludaron con cariño y entusiasmo.

Noticias como ésta, cálida y humana, alegran a los marineros, y esperan que la estancia y el trabajo del médico español en Walvis Bay no se haga esperar y sea prolongada y fructífera.

Asimismo, el Instituto Social de la Marina tiene proyectado enviar a Walvis Bay una asistente social y una enfermera, que junto con un médico español, atiendan a los marineros que llegan a este puerto en sus problemas sociales, laborales y de asistencia médica. ■ **URBANO VELAZ.**

INFORME DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS SOBRE LA LABOR DE SU DEPARTAMENTO EN 1972

MADRID, 9.—La inversión realizada por el Departamento, organismos autónomos y RENFE ha ascendido, en 1972, a 51.072 millones de pesetas. Las inversiones directas del Ministerio han alcanzado el porcentaje record del 99,2 por 100 de los créditos disponibles, frente al 98,6 en 1971. Durante 1972 se aprobaron cerca de 90.000 millones de pesetas en inversiones de obras públicas.

Se ha conseguido, pues, gestionar, en un solo año, la tercera parte, aproximadamente, de la cifra total programada para el cuatrienio. Este ingente volumen de inversión se ha plasmado en un enriquecimiento, en cantidad y calidad, del inventario de las obras públicas de España.

Así resume el ministro de Obras Públicas, Gonzalo Fernández de la Mora, la labor de su Departamento durante el año pasado, en una introducción de las obras públicas en 1972, primer año de vigencia del III Plan de Desarrollo Económico y Social:

«Al final de 1972 —informa el ministro, al resumir lo realizado por su Departamento— disponíamos, respecto de 1971, de 37 kilómetros más de autopistas libres, 107 kilómetros más de autopistas de peaje, 1.077 kilómetros más de carreteras mejoradas o ensanchadas, 44 kilómetros más de carreteras de acceso, 25.203 hectáreas más de nuevos regadíos, 17 nuevas presas, 4.412 núcleos de población más con dispositivos suficientes de cloración de agua potable, 3.913 metros más de diques de abrigo, 4.847 metros más de muelles, 33.125 metros cuadrados más de depósitos en dársenas portuarias comerciales, 12,4 kilómetros de infraestructura en vías férreas, 68,7 kilómetros más de superestructuras en vías férreas, diez nuevas estaciones de ferrocarril, 7,9 kilómetros más de ferrocarriles metropolitanos y 950 kilómetros más de vías férreas renovadas».

En detalle, el contenido de las obras públicas en 1972 dice que en dicho año ha sido certificado por valor de 34.724,9 millones de pesetas, de manera que la inversión real constituye el 99,2 por 100 de los créditos

● **AUMENTO DEL 21 POR 100 DE PASAJEROS EN EL TRAFICO MARITIMO CON RESPECTO A 1971.**

● **SE CONSTRUYERON 4.847 METROS DE MUELLES.**

tos disponibles (34.994,4 millones de pesetas) de la Subsecretaría y las Direcciones Generales de Carreteras, Obras Hidráulicas, Puertos y Transportes Terrestres.

La Dirección General de Puertos ha llevado a cabo la construcción de 3.913 metros de diques de abrigo y de 4.847 metros de muelles, así como de 33.125 metros cuadrados de depósitos en dársenas comerciales.

TRAFICO TERRESTRE Y MARITIMO

En 1972 se llegó a los 124.047 millones de viajeros-kilómetro por carretera y ferrocarril, con un incremento del 10,3 por 100 sobre la del año anterior. Las toneladas-kilómetro transportadas se estiman, para el transporte terrestre, en 69.168 millones, con un incremento del 8,6 por 100 sobre 1971.

En cuanto al tráfico marítimo, el número de pasajeros entrados y salidos por los puertos españoles —excluido tráfico local y tránsito— se elevó a 9.259.000, con un importante aumento en el año del 21 por 100. El de contenedores de 20 pies o más, movidos por los puertos españoles, se incrementó un 49,3 por 100 y alcanzó la cifra de 156.931. El incremento de tráfico total portuario de mercancías manipuladas fue del 6,9 por 100, y la cifra, de 163 millones de toneladas. El número de buques entrados en puertos españoles se elevó a 114.982, y el incremento, al 4 por 100. El incremento del tonelaje de los mismos se elevó al 8 por 100, y en toneladas de registro bruto, a la cifra de 359,3 millones de toneladas.



Clemente Campos y Cía, S. A.

Navieros-Armadores

Diputación, 8, 3.º.

Teléfonos: 21 65 53 y 23 95 67

Telegramas: NAVICAM

BILBAO-8.

SE CLAUSURO EN SANLUCAR UN CURSO INTERNACIONAL DE VERANO PARA CANADIENSES, ORGANIZADO POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—Ha sido clausurado en Sanlúcar de Barrameda el I Curso Internacional de Verano que para alumnos canadienses de la Universidad Memorial de Saint John's (Terranova) ha organizado el Instituto Social de la Marina, durante el mes de agosto, en el colegio El Picacho de la citada localidad gaditana.

A este curso han asistido veintidós alumnos, y las enseñanzas impartidas han sido Lengua y Literatura Española, Arte y Baile Español, completándose las clases con conferencias, recitales y visitas a lugares de interés cultural o histórico.

Como es sabido, en aguas de Terranova faenan unos cuatro mil pescadores españoles que realizan las campañas del bacalao, y el objetivo primordial del curso ha tendido, principalmente, a perfeccionar el conocimiento mutuo de los pueblos de España y Canadá, traspasando la pura relación económica para llegar a identificarse con los problemas humanos que las relaciones personales y la lejanía de la Patria presentan.

En nuestra próxima edición ofreceremos más información literaria y gráfica sobre este curso.

Desde Alicante

CINCUENTA Y CUATRO NUEVOS TITULADOS EN LOS CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL DEL I. S. M.



ALICANTE (De nuestro corresponsal).—El acto de clausura de nuestros cursos de Formación Profesional se viene celebrando, cada año, en localidad distinta, haciendo entrega de los certificados de aptitud a los alumnos de todas nuestras Escuelas en funcionamiento. Ha correspondido esta vez a Torre Vieja, al término del primer curso que se imparte aquí, donde cabe destacar el entusiasmo con que fue acogida la convocatoria, ya que para las quince plazas anunciadas se presentaron treinta y siete solicitudes.

En la tarde del 10 de julio, con asistencia del jefe del Servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro; delegado provincial de la Organización Sindical, don Adolfo García Ibán; delegado provincial y presidente del Consejo Provincial del ISM, señores Camarasa y Buades Ruso; gerente del PPO, don José Luis Arroyo Muñoz, y representantes de la Alcaldía, Cofradía de Pescadores y Ayudantía de Marina, etc., se procedió a la clausura de los cursos de patrón de pesca litoral de segunda clase, de patrón de pesca local y de motorista naval que se habían desarrollado en nuestras Escuelas de Altea, Villajoyosa y Torre Vieja.

Tras unas palabras del director de los cursos, don Antonio Díez Martínez, quien explicó la organización, desenvolvimiento y resultado de los mismos, pronunció la lección final don Gregorio Ramos, jefe del Servicio de Fomento Social, expresamente venido de Madrid para ello, exponiendo la labor que en todo el litoral español se está llevando a cabo por el Instituto Social de la Marina para el mejoramiento cultural, profesional y social de los pescadores; labor que persigue una auténtica participación de todos en esta tarea, de tan capital impor-

tancia para los trabajadores del mar. Felicitó a todos y cada uno de los alumnos que consiguieron demostrar su aptitud en los recientes exámenes celebrados en la Comandancia Militar de Marina, así como a los profesores que dedicaron su competencia y su esfuerzo a la preparación que tan buenos resultados ha conseguido.

Seguidamente se procedió a la entrega de los títulos que acreditan la suficiencia de estos alumnos: doce, de la Escuela de Villajoyosa, para el título de motorista naval; nueve, de Altea, para patrón de pesca local, y treinta y tres de Altea, Villajoyosa y Torre Vieja, aprobados como patrón de pesca litoral de segunda clase, quince de ellos con la calificación de notable.

Don José Luis Arroyo Muñoz, gerente provincial del PPO, que ostentaba también la representación del ilustrísimo señor delegado provincial de Trabajo (quien, por ineludible compromiso de su cargo, no pudo asistir como había anunciado), se congratuló de los felices resultados de estos cursos, ofreciéndose desde su puesto para la más eficaz colaboración con estas manifestaciones de promoción social de los trabajadores.

El señor Ramos Charro, en nombre y representación del excelentísimo señor presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, declaró clausurados los cursos impartidos en el período 1972-73.

Autoridades, profesores y alumnos se reunieron a continuación en la planta baja de la Casa del Mar de Torre Vieja para compartir la satisfacción de todos tomando una copa de vino y brindando por la consecución de nuevas titulaciones en futuras etapas. ■ A. D. M.

ASAMBLEA ANUAL DE OFICEMA

● LA ENTIDAD AGRUPA A 600 BUQUES.

MADRID, 7.—Bajo la presidencia del titular del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don José Luis de Azcárraga, y del presidente de la Oficina Central Marítima, don Eduardo de Aznar, se ha celebrado en la Casa Sindical la asamblea anual de Oficema, entidad que agrupa a las empresas navieras españolas, con cerca de seiscientos buques, que equivalen a unos tres millones de toneladas de registro bruto y cerca de cinco millones de toneladas de peso muerto.

Dentro de la coyuntura marítima nacional y por lo que respecta a la evolución de la flota mercante española, dijo el director de Oficema, don Ramón Chapa, a finales del año 1972 había alcanzado y sobrepasado la importante cota de los cuatro millones de toneladas de registro bruto.

Se habían entregado en el curso del año buques por más de 600.000 toneladas, que dieron un fuerte avance al volumen de la flota nacional. Del citado total de cuatro millones de toneladas corresponde a la flota de petroleros más de dos millones de toneladas, es decir, el 50 por 100.

El aumento experimentado por la flota petrolera en relación con el año anterior ha sido de 350.000 toneladas.

La elevada cifra de nuevas construcciones que cada año vienen entregando los astilleros a los armadores españoles está produciendo un continuo mejoramiento de los índices de edad de la flota mercante española.

En cuanto a construcciones navales, los astilleros españoles entregaron durante el curso del año 1972 un total de 169 buques, con 1.123.469 toneladas, equivalente a casi dos millones de toneladas de peso muerto.

Por su parte, el presidente de la Oficina, don Eduardo de Aznar, en el comentario de la Memoria, comenzó analizando la situación económica mundial del año 1972, y se extendió sobre el problema del enfrentamiento de Europa a través de sus organizaciones multinacionales con Estados Unidos. La diferencia europea estará determinada, en el futuro, señaló, por los costos unitarios de mano de obra, que se acercan alarmantemente a los norteamericanos.

Estudió asimismo el fenómeno de la crisis monetaria, analizando los diversos períodos de la misma, así como las medidas actuales tomadas por los distintos Estados para hacerla frente.

Finalmente analizó los problemas de nuestra marina mercante, que calificó de endémicos y que son como una repetición de cuanto se expuso en años anteriores.

Por último se celebró un almuerzo, al que asistieron el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Boado; los directores generales de Puertos, de Industrias Siderúrgicas, de Navegación y de Aduanas. Asistió también el secretario general adjunto de la Organización Sindical, así como numerosos cargos técnicos y directivos de Oficema y de construcciones navales.

NAVIERA DE CARGAS PESADAS, S. A.

Buque "NAVIPESA DOS"

Especialmente acondicionado para el transporte de **grandes piezas compactas de hasta 600 toneladas y 70 metros de longitud** por unidad; en tráfico internacional.



Domicilio social:

Teófilo Guiard, 2.

Apartado Correos 825.

Telex: 32066-NAVIQ-E.

Teléfonos 41 65 00-41 36 29.

Dirección telegráfica:
NAVIPESA.

BILBAO-11.



Dirección comercial:

Doctor Fleming, 53, 1.º - Dpto. 3.

Telex: HARLO-E 22564 MADRID.

Teléfonos 458 20 05-458 20 09.

MADRID-16.

Pleamar Española, S. A.

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

Especialidades:

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



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

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

En CADIZ: Muelle de Levante
Teléfono 23 32 68



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 y 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»	6.991 » »
«Sac Tarragona»	6.364 » »
«Sac Badalona»	5.206 » »
«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

NAVIERA QUIMICA, S. A.

Teófilo Guiard, 2.

Bilbao-11 - Apartado 825.

Teléfono 413 408.

Telex: 32066 y 32293 Naviq-e.

Dirección Telegráfica:
Naviquisa.

BUQUES TANQUES PARA EL
TRANSPORTE DE PRODUCTOS
QUIMICOS Y OTROS LIQUIDOS
A GRANEL

EN TANQUES DE ACERO INOXIDABLE

Capacidad de carga:

Tipo «A»:

Fosfórico	} 1.500 m. ³ en 8 tanques.
Sulfúrico	
Nítrico	
Etílico	
	1.900 Tm. P. M.

Tipo «B»:

Formol	} 750 m. ³ en 8 tanques.
Fenol	
Metanol	
	1.000 Tm. P. M.

Tipo «C»:

Xileno	} 3.260 m. ³ en 10 tanques.
	4.000 Tm. P. M.

Todos los tanques con líneas independientes de carga y descarga. Todos los materiales para el manejo de carga en acero inoxidable. Calentamiento de carga hasta 60° C. Modernas instalaciones de limpieza de tanques con vapor, agua caliente y detergentes. Gas inerte: nitrógeno.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LAS REPERCUSIONES SOCIALES DE LOS NUEVOS METODOS DE MANIPULACION DE CARGAS EN LOS PUERTOS

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1973 en su quincuagésima octava reunión.

Considerando que se han producido y siguen produciéndose importantes cambios en los métodos de manipulación de cargas en los puertos —por ejemplo, la adopción de unidades de carga, la introducción de sistemas de transbordo horizontal (roll-on/roll-off) y el aumento de la mecanización y de la automatización— y en el movimiento de mercancías y que se espera que en el futuro tales cambios adquieran aún más importancia.

Considerando que dichos cambios, al acelerar el transporte de la carga y reducir el tiempo de estadía de los buques en el puerto y los costos de transporte, pueden beneficiar a la economía del país en general y contribuir a la elevación del nivel de vida.

Considerando que como tales cambios tienen considerables repercusiones en el nivel de empleo en los puertos y en las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores portuarios, deberían adoptarse medidas para prevenir o reducir los problemas que se presenten.

Considerando que los trabajadores portuarios deberían beneficiarse de la introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas y que, por lo tanto, a la vez que se planean e introducen los nuevos métodos, deberían planearse y adoptarse una serie de medidas para mejorar en forma duradera su situación, tales como la regularización del empleo y la estabilización de los ingresos, y otras medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida y a la seguridad e higiene del trabajo portuario.

Después de haber decidido adoptar ciertas proposiciones relativas a las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha de junio de 1973, el presente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo portuario 1973:

Artículo 1.—1. El Convenio se aplicará a las personas que se dedican al trabajo portuario de manera regular y que obtienen de ese trabajo la mayor parte de sus ingresos anuales.

2. A los efectos del presente Convenio, las expresiones «trabajadores portuarios» y «trabajo portuario» designan a las personas y a las actividades que la legislación o la práctica nacionales definen como tales. Se deberá consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores en cuanto a tales definiciones o recabar su concurso en alguna otra forma para la elaboración o revisión de las mismas; se tendrán asimismo en cuenta los nuevos métodos de manipulación de cargas y sus efectos sobre las diversas tareas de los trabajadores portuarios.

Artículo 2.—1. La política nacional deberá estimular a todas las partes interesadas a que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo permanente o regular de los trabajadores portuarios.

2. En cualquier caso, deberá asegurarse a los trabajadores portuarios períodos mínimos de empleo o ingresos mínimos, cuya amplitud e índole dependerán de la situación económica y social del país y del puerto de que se trate.

Artículo 3.—1. Deberán establecerse y llevarse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios, en la forma que prevea la legislación o práctica nacionales.

2. Los trabajadores portuarios registrados deberán tener la prioridad para el trabajo portuario.

3. Los trabajadores portuarios registrados deberán manifestar que están disponibles para el trabajo en la forma que prevea la legislación o práctica nacionales.

Artículo 4.—1. El número de trabajadores inscritos en los registros deberá ser revisado periódicamente a fin de mantenerlo a un nivel que responda a las necesidades del puerto.

2. Cuando sea inevitable reducir el contingente total de trabajadores registrados, se deberán adoptar las medidas necesarias para impedir o atenuar los efectos perjudiciales de tal reducción sobre los trabajadores portuarios.

Artículo 5.—A fin de asegurar que la introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas se traduzca en los mayores beneficios sociales, la política nacional deberá fomentar la colaboración entre los empleadores o sus organizaciones y las organizaciones de trabajadores, para aumentar el rendimiento del trabajo portuario con la participación, cuando proceda, de las autoridades competentes.

Artículo 6.—Los miembros deberán asegurarse de que los trabajadores portuarios están cubiertos por disposiciones adecuadas en materia de seguridad, higiene, bienestar y formación profesional.

Artículo 7.—Las disposiciones de este Convenio deberán ser aplicadas por la legislación nacional salvo en la medida en que se apliquen por contratos colectivos, laudos arbitrales o por cualquier otro medio que esté conforme con la práctica nacional.

PROYECTO DE RECOMENDACION
SOBRE LAS REPERCUSIONES SOCIALES
DE LOS NUEVOS METODOS DE MANIPULACION
DE CARGAS EN LOS PUERTOS

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1973 en su quincuagésima octava reunión.

Considerando que se han producido y siguen produciéndose importantes cambios en los métodos de manipulación de cargas en los puertos —por ejemplo, la adopción de unidades de carga, la introducción de sistemas de transbordo horizontal (roll-on/roll-off) y el aumento de la mecanización y de la automatización— y en el movimiento de mercancías y que se espera que en el futuro tales cambios adquieran aún más importancia.

Considerando que dichos cambios, al acelerar el transporte de la carga y reducir el tiempo de estadía de los buques en el puerto y los costos del transporte, pueden beneficiar a la economía del país en general y contribuir a la elevación del nivel de vida.

Considerando que como tales cambios tienen repercusiones considerables en el nivel de empleo en los puertos y en las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores portuarios, deberían adoptarse medidas para prevenir o reducir los problemas que se presenten.

Considerando que los trabajadores portuarios deberían beneficiarse de la introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas y que, por lo tanto, a la vez que se planean e introducen los nuevos métodos, deberían planearse y adoptarse una serie de medidas para mejorar en forma duradera su situación, tales como la regularización del empleo y la estabilización de los ingresos, y otras medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida y a la seguridad e higiene del trabajo portuario.

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación que complete el Convenio sobre el trabajo en los puertos, 1973, adopta, con fecha de junio de 1973, la presente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre el trabajo portuario 1973:

I. CAMPO DE APLICACION Y DEFINICIONES.

1. Salvo lo dispuesto en el párrafo 36, la presente recomendación se aplica a las personas que se dedican al trabajo portuario de manera regular y que obtienen de ese trabajo la mayor parte de sus ingresos anuales.

2. A los efectos de la presente recomendación, las expresiones «trabajador portuario» y «trabajo portuario» designan a las personas y a las actividades que la legislación o la práctica nacionales definen como tales. Se deberá consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores en cuanto a tales definiciones o recabar su concurso en alguna otra forma para la elaboración o revisión de las mismas; se deberán tener asimismo en cuenta los nuevos métodos de manipulación de cargas y sus efectos sobre las diversas tareas de los trabajadores portuarios.

II. REPERCUSIONES DE LOS CAMBIOS EN LOS METODOS DE MANIPULACION DE LA CARGA.

3. En cada país, y eventualmente en cada puerto, deberían evaluarse en forma regular y sistemática las posibles repercusiones de los cambios en los métodos de manipulación de cargas, y concretamente en las oportunidades de empleo y en las condiciones de trabajo de los trabajadores portuarios, así como en la estructura del empleo en los puertos; asimismo deberían revisarse sistemáticamente las medidas resultantes de tal evaluación por organismos en que participen representantes de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas y, si fuese apropiado, de las autoridades competentes.

4. La introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas y las medidas consiguientes deberían coordinarse

con los programas y políticas nacionales y regionales de desarrollo de la mano de obra.

5. Con los fines indicados en los párrafos 3 y 4, debería compilarse de forma continua toda la información pertinente, y en particular:

a) Estadísticas relativas al tránsito de la carga por los puertos, con indicación de los métodos de manipulación utilizados.

b) Gráficos que muestren la procedencia y el destino de las principales corrientes de transporte de mercancías, así como los puntos de reunión y dispersión de la carga de los contenedores y otras unidades de carga.

c) Evaluación de las futuras tendencias, si es posible presentadas en forma análoga.

d) Previsiones acerca de la mano de obra necesaria en los puertos para manipular la carga, habida cuenta de la evolución futura en los métodos de manipulación de cargas y de la procedencia y el destino de las principales corrientes de transporte de mercancías.

6. En la medida de lo posible, cada país debería adoptar los cambios en los métodos de manipulación de cargas más convenientes para su economía, habida cuenta, en particular, de la disponibilidad relativa de capitales —especialmente de divisas—, de mano de obra y de medios de transporte interno.

III. REGULARIZACION DEL EMPLEO DE LOS INGRESOS.

A) Empleo permanente o regular.

7. En lo posible, se debería asegurar a los trabajadores portuarios un empleo permanente o regular.

B) Garantías de empleo o de ingresos.

8.1) En los casos en que no sea posible el empleo permanente o regular, deberían proporcionarse garantías de empleo o de ingresos, o ambas cosas a la vez; la índole y la amplitud de tales garantías dependerán de la situación económica y social del país o del puerto de que se trate.

2) Entre tales garantías podrían incluirse una o varias de las siguientes:

a) Empleo durante un número convenido de horas o turnos por año, por mes o por semana, o, en su lugar, el pago correspondiente.

b) Asignación monetaria cuando los trabajadores portuarios estén presentes en los llamamientos o se hallen disponibles en alguna otra forma para el trabajo, sin conseguirlo, mediante un sistema que no requiera la contribución financiera de los trabajadores.

c) Prestaciones de desempleo cuando no haya trabajo.

9. Todos los interesados deberían adoptar medidas positivas para evitar o restringir al mínimo, en la medida de lo posible, cualquier reducción de la fuerza de trabajo, sin perjuicio del desarrollo eficaz de las operaciones portuarias.

10. Deberían tomarse las disposiciones adecuadas para dar protección financiera a los trabajadores portuarios en caso de reducción inevitable de la fuerza de trabajo, por medios tales como:

a) Un seguro de desempleo u otras formas de seguridad social.

b) Una asignación por terminación de la relación de trabajo u otros tipos de prestación por este motivo, a cargo de los empleadores.

c) Una combinación de prestaciones según prevea la legislación nacional o los contratos colectivos.

C) Registro.

11. Deberían establecerse y llevarse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios en la forma prevista por la legislación o práctica nacionales con el fin de:

a) Evitar la utilización de mano de obra adicional cuando el trabajo existente no baste para proporcionar medios adecuados de vida a los trabajadores portuarios; y

b) Poner en práctica planes de regularización del empleo

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

Fabriz

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LAS REPERCUSIONES SOCIALES DE LOS NUEVOS METODOS DE MANIPULACION DE CARGAS EN LOS PUERTOS

o estabilización de los ingresos y sistemas de distribución de la mano de obra en los puertos.

12. El número de categorías especializadas debería ser reducido y deberían modificarse sus atribuciones a medida que vaya cambiando la naturaleza del trabajo y que un número más elevado de trabajadores se capaciten para efectuar una mayor variedad de tareas.

13. Debería suprimirse, cuando sea posible, la distinción entre el trabajo a bordo y el trabajo en tierra, a fin de lograr mayor posibilidad de intercambio de la mano de obra, mayor flexibilidad en la asignación del trabajo y mayor rendimiento de las operaciones.

14. Cuando no haya empleo permanente o regular para todos los trabajadores portuarios, los registros deberían tomar la forma de:

- Un registro único; o de
- Registros independientes para:
 - Los trabajadores con empleo más o menos regular.
 - Los trabajadores del grupo de reserva.

15. No debería normalmente emplearse como trabajador portuario a quien no esté registrado como tal. En casos excepcionales, cuando todos los trabajadores portuarios registrados estén empleados, podría contratarse a otros trabajadores.

16. Los trabajadores portuarios registrados deberían manifestar que están disponibles para el trabajo en la forma prevista por la legislación o práctica nacionales.

D) Ajuste del número de inscritos en los registros.

17. El número de trabajadores inscritos en los registros debería ser revisado periódicamente por las partes interesadas de forma que resulte adecuado, pero no excesivo, para satisfacer las necesidades del puerto. Al proceder a esas revisiones, los interesados deberían tener en cuenta todos los factores pertinentes, en particular los factores a largo plazo, como los cambios en los métodos de manipulación de cargas y en las corrientes comerciales.

18.1) Cuando disminuya la demanda de determinadas categorías de trabajadores portuarios debería hacerse todo lo posible por retener a estos trabajadores en empleos de la industria portuaria, proporcionándoles la readaptación profesional necesaria para trabajar en otras categorías; esta readaptación debería facilitarse con suficiente antelación a cualquier cambio previsto en los métodos de trabajo.

2) Si fuera inevitable reducir el volumen total de inscritos deberían hacerse todos los esfuerzos necesarios para ayudar a los trabajadores portuarios a conseguir otro empleo, poniendo a su disposición los servicios de readaptación profesional y la asistencia de los servicios públicos del empleo.

19.1) En lo posible, toda reducción del volumen de inscritos en el registro que resulte necesaria debería efectuarse gradualmente y sin recurrir a la terminación de la relación de trabajo. A este respecto, podría ser útil aplicar a los puertos la experiencia relativa a las técnicas de planificación del personal en la empresa.

2) Al determinar el alcance de la reducción deberían tomarse en consideración, entre otros factores:

- La disminución natural de los efectivos.
- La suspensión de la contratación, salvo en el caso de funciones especiales en que no pueda formarse a los trabajadores portuarios ya registrados.
- La exclusión de los trabajadores que no obtengan sus principales medios de vida del trabajo portuario.
- La reducción de la edad de la jubilación o la ayuda con miras a la jubilación voluntaria, mediante la concesión de pensiones, suplementos a las pensiones del Estado o pago de sumas globales.
- Cuando la situación lo aconseje, y a reserva de los contratos colectivos y del consentimiento de los trabajadores interesados, el traslado permanente de trabajadores portuarios de los puertos en que haya exceso a los puertos en que escaseen dichos trabajadores.

3) La terminación de la relación de trabajo sólo debería considerarse después de haberse tenido debidamente en cuenta los medios mencionados en el subpárrafo 2) precedente y a reserva de las garantías de empleo que pudieran haber sido acordadas. Dentro de lo posible, la terminación de la relación de trabajo debería hacerse según criterios convenidos y con sujeción a un preaviso adecuado y al pago de las asignaciones establecidas en el párrafo 10.

E) Disminución de la mano de obra.

20. Excepto en los casos de empleo regular o permanente con un empleador determinado, deberían establecerse sistemas de distribución de la mano de obra que:

- A reserva de las disposiciones de los párrafos 11, 15 y 17, proporcionen a cada empleador la mano de obra que necesite para la rotación rápida de los barcos o, si hubiere escasez de trabajadores y con arreglo a las prioridades establecidas, una parte equitativa de la mano de obra disponible.
- Proporcionen a cada trabajador portuario registrado una parte equitativa del trabajo disponible.
- Reduzcan al mínimo la necesidad de presentarse a los llamamientos para la selección y asignación de trabajo, así como el tiempo necesario para ello.
- Aseguren, en lo posible, y a reserva de la necesaria rotación de equipos, que los trabajos sean terminados por los mismos trabajadores portuarios que los hayan comenzado.

21. En las condiciones que se establezcan en la legislación nacional o en los contratos colectivos, debería permitirse, en caso necesario, el traslado de los trabajadores portuarios empleados regularmente por un empleador a un empleo temporal con otro empleador.

22. En las condiciones que se establezcan en la legislación nacional o en los contratos colectivos, debería permitirse, en caso necesario, el traslado temporal y voluntario de los trabajadores portuarios de un puerto a otro.

IV. RELACIONES DE TRABAJO.

23. Las discusiones y las negociaciones entre los empleadores y los trabajadores interesados deberían orien-

tarse no sólo a resolver los problemas corrientes, como los de salarios y condiciones de trabajo, sino también a obtener un acuerdo general que abarque las diversas medidas sociales necesarias para hacer frente a las repercusiones de los nuevos métodos de manipulación de cargas.

24. Con tal fin, debería reconocerse la importancia de que existan organizaciones de empleadores y de trabajadores portuarios, establecidas conforme a los principios del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación (1948), y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva (1949), que puedan entablar libremente negociaciones y asegurar la ejecución de los acuerdos que se concluyan.

25. Donde no exista aún debería establecerse un sistema paritario de relaciones de trabajo con el fin de crear un clima de confianza y de colaboración entre los trabajadores portuarios y los empleadores, merced al cual puedan efectuarse reformas sociales y técnicas sin tensiones ni conflictos, y puedan resolverse rápidamente las quejas, de conformidad con la recomendación sobre el examen de reclamaciones (1967).

26. Las organizaciones de empleadores y de trabajadores, en unión, cuando proceda, de las autoridades competentes, deberían participar en la aplicación de las medidas sociales necesarias, y en particular en el funcionamiento de los sistemas de regularización del empleo o de estabilización de los ingresos.

27. Deberían instaurarse métodos efectivos de comunicación entre empleadores y trabajadores portuarios y entre los dirigentes de las organizaciones de trabajadores y sus afiliados, de conformidad con la recomendación sobre las comunicaciones dentro de la empresa (1967). Tales métodos deberían ponerse en práctica por todos los medios posibles y a todos los niveles.

V. ORGANIZACION DEL TRABAJO PORTUARIO.

28. A fin de que la introducción de nuevos métodos de manipulación de las cargas se traduzca en mayores beneficios sociales, debería fomentarse la colaboración entre los empleadores o sus organizaciones y las organizaciones de trabajadores para aumentar el rendimiento del trabajo portuario, con la participación, cuando proceda, de las autoridades competentes.

29. Entre las medidas objeto de tales acuerdos podrían incluirse:

- El empleo de conocimientos científicos y de técnicas en lo que respecta al ambiente de trabajo, con particular referencia a las condiciones del trabajo portuario.
- Programas completos de formación profesional, que comprendan formación en medidas de seguridad.
- Esfuerzos mutuos para eliminar prácticas obsoletas.
- Una mayor flexibilidad al distribuir a los trabajadores portuarios entre las distintas calas, entre los distintos buques, entre los que trabajan a bordo y en tierra y entre las distintas faenas en tierra.
- El recurso en caso necesario al trabajo por turnos y en fin de semana.
- Una organización del trabajo y una formación profesional que permitan a los trabajadores desempeñar varias funciones conexas.
- La adaptación del número de trabajadores de cada cuadrilla a las necesidades convenientes, teniendo en cuenta la necesidad de asegurar períodos razonables de descanso.
- Esfuerzos mutuos para eliminar en lo posible el tiempo improductivo.
- Disposiciones para la utilización eficaz del equipo mecánico que tomen en cuenta las restricciones de peso que impone la capacidad máxima de utilización de las máquinas y todas las normas de seguridad adecuadas.

30. Dichas medidas deberían ir acompañadas de acuerdos en materia de regularización del empleo o de estabilización de los ingresos, y de las mejoras en las condiciones de trabajo a que se refiere la parte siguiente.

VI. CONDICIONES DE TRABAJO Y DE VIDA.

31. La legislación sobre seguridad, higiene, bienestar y formación profesional aplicable a las empresas industriales debería aplicarse, efectivamente, en los puertos con las adaptaciones técnicas que se consideren necesarias; deberían establecerse servicios de inspección adecuados y calificados.

32. Las normas relativas a duración del trabajo, descanso semanal, vacaciones pagadas y condiciones análogas no deberían ser menos favorables para los trabajadores portuarios que para la mayoría de los trabajadores de las empresas industriales.

3. Se deberían adoptar medidas con relación al trabajo por turnos; entre ellas:

- Evitar que la misma persona trabaje en dos turnos consecutivos más allá de los límites establecidos por la legislación nacional o los contratos colectivos.
- Compensación especial por los inconvenientes que cause al trabajador el trabajo por turnos, incluido el efectuado en fines de semana.
- Fijación de una duración máxima y de un horario adecuado de los turnos, habida cuenta de las condiciones locales.

34. Cuando se introduzcan nuevos métodos de manipulación de cargas y se apliquen tarifas basadas en el tonelaje u otras formas de pago por rendimiento, deberían adoptarse medidas para examinar y, en caso necesario, revisar los métodos de remuneración y las escalas de salarios. En lo posible, deberían aumentarse las ganancias de los trabajadores portuarios como resultado de la introducción de los nuevos métodos de manipulación.

35. Donde no existan aún, deberían establecerse sistemas adecuados de pensiones y de jubilación.

VII. DISPOSICIONES VARIAS.

36. Las disposiciones apropiadas de la presente recomendación deberían aplicarse, en la medida de lo posible, a los trabajadores portuarios ocasionales o estacionales, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales.

Condepols, S. A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTAS.



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 56 - 27 28 62 - 27 38 66
GRANADA

FABRICA:

CARRETERA MONTEFRIO
TELEFONO 329
ALCALA LA REAL

DEPARTAMENTO EXPORTACION:

MAUDES, 51-4.^o
EDIFICIO MINISTER
TELEFONOS 234 28 43 - 234 32 22

MADRID-3

ESPAÑA TIENE DEMASIADOS PUERTOS

LA COMPETENCIA EXTERIOR OBLIGA A POTENCIAR A UN GRUPO DE CINCO

PARA conocer la transformación socioeconómica de un país como el nuestro, que realiza la casi totalidad de sus intercambios comerciales por vía marítima, es necesario recurrir a los puertos y estudiar la evolución de sus tráfico. Ellos mostrarán, con el aumento de tonelaje transportado, la diversidad de pabellones, procedencias y destinos, la realidad de un entorno. Los puertos vienen a ser indicadores de la escasez y de la abundancia, de la capacidad de compra y de venta; son índices del desarrollo y del bienestar.

En 1950, el conjunto de las mercancías cargadas y descargadas en los muelles españoles ascendió a 30 millones de toneladas. Los cargamentos, reflejos de una economía aún primaria, se cifraban en minerales y productos agropecuarios. Y los desembarques, aparte de los crudos petrolíferos, no pasaban de la gama de cereales, ciertas manufacturas y alguna maquinaria. En 1960, cuando todavía no se había iniciado el despegue, la cota se situaba en los 64 millones de toneladas; en 1970 se llegaba a la cifra record de 146 millones, y en el pasado ejercicio, 163 millones de toneladas.

Realmente, el movimiento portuario muestra el cambio de la estructura económica que se viene registrando. El petróleo y sus derivados siguen a la vanguardia, lo que indica el alto grado de motorización; en productos siderúrgicos, el desarrollo de las plantas nacionales ha llevado a producciones muy altas, que en parte se exportan; exportaciones que se extienden a los renglones de la automoción, cemento, abonos, neumáticos, calzados, maquinaria y cereales, continuándose, además, con los tradicionales envíos de frutas, sal, vinos, corcho y minerales. Y vienen de fuera alimentos, materias primas para las industrias, maquinaria y aparatos diversos. El movimiento de pasajeros, a pesar de la competencia de la aviación, no ha decrecido. En 1970 se contabilizaron 5,8 millones de personas; en 1971, se pasa a 7,6, y en el ejercicio pasado se alcanza un record, con 9,2 millones de pasajeros.

DISPERSION DE ESFUERZOS

España, país abierto a tres litorales, con cuatro provincias y dos ciudades extrapeninsulares, cuenta con 200 puertos, de los cuales, 29 están a cargo de Juntas, mientras que los 171 restantes dependen de un organismo del Ministerio de Obras Públicas. En realidad, el 83 por 100 del tráfico se canaliza a través de 15 de ellos, que son los que verdaderamente tienen importancia. El resto no pasan de ser simples embarcaderos, espigones modestos carentes de servicios, en la mayoría sólo utilizados por pescadores.

Esta abundancia de puertos, con ser interesantes como puntos de refugio y bases pesqueras, es un lastre que ha frenado todo programa de renovación. Cualquier plan de ampliación o modernización de un puerto siempre moviliza las «fuerzas vivas» de otros que se creen perjudicados o simplemente marginados. Todos exponen sus razones, pero pocos tienen en cuenta las razones de los demás o el interés superior del país. Y ello viene ocasionando una dispersión de esfuerzos que ha perjudicado a ese núcleo portuario que España necesita, no sólo por el desarrollo alcanzado, sino también por la competencia que llega de los países cercanos.

NUEVA ETAPA

Durante la tercera etapa del Plan de Desarrollo se está poniendo especial énfasis en la mejora de cinco grandes puertos. Esta decisión no margina a los demás. Pero «se ha tenido muy presente que las innovaciones tecnológicas previstas —leemos en la ponencia de Transportes Marítimos del III Plan— hacen preciso encauzar las corrientes de mercancías a unos puertos concretos que por sus características técnicas pueden manipular los tráfico realizados por los grandes buques» con costos unitarios inferiores a los de menor tonelaje.

El III Plan de Desarrollo ha analizado la problemática del sector puertos y ha previsto unos tráfico para 1975 que muestran signos muy positivos. Se destacan diez renglones, tales como petróleo y derivados, mineral de hierro, productos siderúrgicos, carbón, abonos, cereales y harinas, maderas, cemento, frutas y sal.

El consumo de petróleo para 1975 se estima en 50,7 millones de toneladas, lo que supone un tráfico global de 109,7 millones de toneladas, que se centrará sobre los puertos de Castellón, Tarrago-

EL III PLAN DE DESARROLLO DESTINA 15.137 MILLONES DE PESETAS A MEJORAS PORTUARIAS

EN DOCE AÑOS EL TRAFICO HA PASADO DE 64 A 163 MILLONES DE TONELADAS METRICAS

na, Cartagena, Algeciras-La Línea, Huelva, Santa Cruz de Tenerife, La Coruña y Bilbao, con Málaga, terminal de Puertollano.

Los transportes originados por las siderurgias —carbón, hierro y productos de las acerías— sobrepasarán para este año los 50 millones de toneladas, afectando a los puertos de Bilbao, Avilés, Gijón, Sagunto, Huelva y otros en menor proporción. Se calcula un tráfico de cinco millones de toneladas de abonos, otros cinco millones de harinas y cereales, tres de madera, 2,5 millones de toneladas en cementos, más de dos de fruta, 1,4 millones de toneladas de sal. Sólo en los diez renglones mencionados se espera para ese año sobrepasar los 172 millones de toneladas traficadas por vía marítima.

INVERSIONES PREVISTAS

Las inversiones previstas en el III Plan de Desarrollo llegan a 5.137 millones de pesetas. Para los «cinco grandes» programa casi un tercio del presupuesto, con 4.500 millones de pesetas. Pero hay que tener en cuenta que un porcentaje muy alto se asigna para obras en curso, realizaciones que se iniciaron en otras etapas del Plan. Así vemos que de los 1.200 millones de pesetas destinados a Barcelona, 1.183,1 lo son para obras en ejecución; de los 1.000 que se señalan para Bilbao, sólo 583,8 corresponden al actual cuatrienio; los 1.250 millones del puerto de Gijón son para obras en curso; de los 300 millones para Huelva, sólo 4,7 millones se destinan a proyec-

Por JOSE PEREZ-GUERRA

tos nuevos, y al puerto de La Luz y Las Palmas se destinan 320,2 millones.

En las inversiones previstas en el III Plan de Desarrollo, tanto para obras en ejecución como para nuevas, el puerto de Santa Cruz de Tenerife, sin estar en el grupo de los «cinco grandes», se atiende con 1.100 millones de pesetas; el canal Sevilla-Bonanza, con 1.040; Avilés, con 630; La Coruña, con 370; Valencia, con 560 y la comisión de Grupos de Puertos, con 1.342 millones de pesetas.

FUTURO PORTUARIO

La política de centrar la atención en un grupo de puertos con posibilidades de competir con puertos extranjeros próximos va a dotar al país de un cierto número de instalaciones adecuadas a los tráfico actuales y futuros.

La evolución del transporte marítimo exige muelles apropiados. Las flotas se especializan, se construyen navíos diseñados para mercancías concretas, en la gama de tanques ya navegan gigantes de 325.000 TPM, que pronto quedarán superados por otros de mayor volumen. También los «obos», los «roll» o los contenedores requieren muelles adecuados para acortar los tiempos de carga o descarga. No hay que olvidar que un buque produce mientras navega; que cada día amarrado a un muelle o fondeado en espera da lugar a costos sin contrapartida. Y en millares de barcos son muchos centenares de millones de pesetas que se pierden.

Las asignaciones del III Plan se destinan a la mayoría de los puertos españoles, aunque las dotaciones difieren mucho unas de otras. No se olvida a los modestos que atienden a la flota pesquera. Ello es natural. El sector pesquero es una pieza clave en nuestra economía, con una flota que embarca a más de 100.000 hombres, que ofrece más de 1.600.000 toneladas de capturas, con un valor en primera venta del orden de los 40.000 millones de pesetas. Por eso Vigo, Pontevedra y Villagarcía de Arosa tienen presupuestos del orden de los 350 millones de pesetas. Y la comisión del Grupo de Puertos, que atiende en particular a los pesqueros, 1.342 millones de pesetas.

DIRECCION POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N.

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

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

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

CADIZ

Vda. de

Francisco Pérez Vilela

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

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

CADIZ

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR

«¡Oh! lámina incesante sucudida por la soledad del viento, erigida como una estatua transparente mil veces mil cristalizada, cristalina».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones, deben decir: P. NERUDA - «ODA A LA OLA».)

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

DEFINICIONES

- A. Alidada o índice que en el astrolabio señalaba los grados.

26 17 77 6 54 93 101

81 46

- B. Que puede nadar o se mantiene sobre el agua.

15 25 65 96 45 105 33

- C. Cambiar de fondeadero o de atraque.

79 10 5 84 44 35 60

75

- D. Puntas o lenguas de arena o piedra debajo del agua y con poco fondo que salen mar afuera.

92 86 72 16 110 7 50

30 62

- E. Héroe mitológico griego, condenado por Poseidón a los más azarosos viajes, llevado de un sitio a otro por la furia de los mares, cuyas aventuras se narran en la «Odissea», de Homero.

66 97 9 31 47 87

- F. Despoja de un palo o verga de los cabos empleados en sujetarlos y maniobrarlos.

38 76 18 111 58 22 64

- G. Arco de horizonte contado de 0° a 360°, a partir del Norte y en el sentido del giro de las manecillas de un reloj, hasta el vertical que pasa por el astro.

36 85 49 56 21 63

- H. Girase el buque, llevando su proa desde sotavento a barlovento, o disminuyendo el ángulo de la proa con el viento.

55 69 99 19 106 39

- I. Pequeña embarcación, que apenas emergía sobre el nivel del agua, y era portadora de un torpedo, construida por los confederados durante la guerra de Secesión americana.

52 100 83 23 37

- J. Al revés, en los buques mercantes, el comedor de oficiales.

70 48 53 88 74 103

- K. Ofrecer la tierra a la vista del navegante frecuentes alturas.

108 90 68 43 8 28

- L. En el Mediterráneo, virazón floja del Sudeste.

82 12 41 67 59 78 98

20 2 32 109

- M. Pequeña vela trapezoidal que se añade a otra con viento flojito, ya sea por barlovento o por ambas bandas, tomando el nombre de la vela principal (plural).

102 29 112 94

- N. Parte del horizonte por donde se pone el Sol.

1 11 91 51 24 61 71

107 34

- O. Dícese del fondo del mar sin piedras, bancos de arena, ni otros obstáculos para la navegación y el fondeo de los buques (plural).

3 42 80 73 89 27 13

- P. Suspender grandes pesos por fuera de los costados del buque, como anclas, pipas, palos, etc.

14 40 57 95 4 104

Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACION

SEGURIDAD
CALIDAD
SERVICIO

*Toda clase de equipos
electrónicos para buques*

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

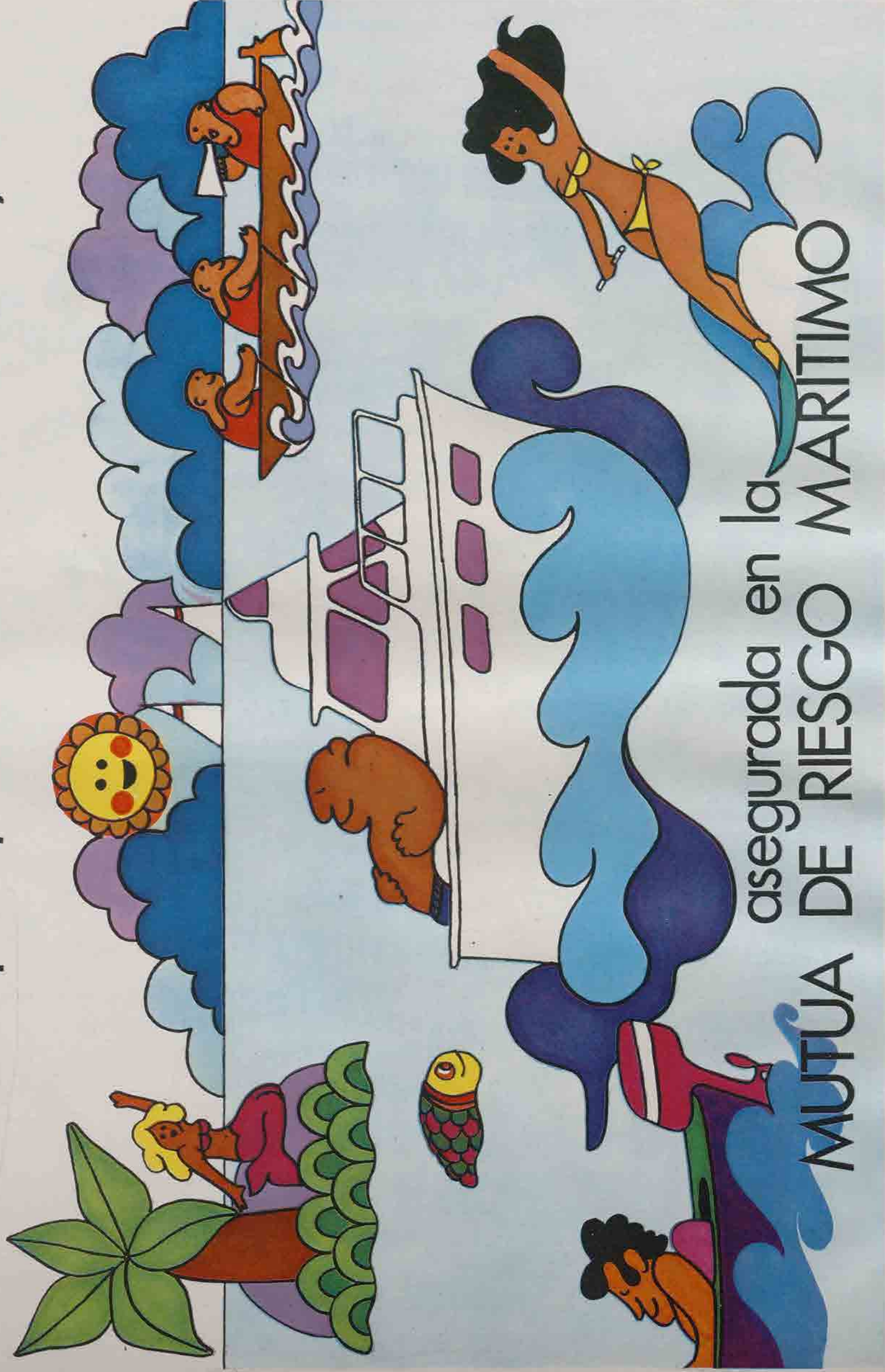
Radiomar
Significa Garantía

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

RADIOMAR

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

dichoso aquel que tiene su casa a flote y ...



asegurada en la
MUTUA DE RIESGO MARITIMO