

hoja del mar

NÚMERO 97 • AÑO IX • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • NOVIEMBRE 1973



**PARTE DE LA
FLOTA PESQUERA
CANARIA, INACTIVA
POR FALTA DE TRIPULANTES**

**Se levantó la veda
del marisco en Galicia**

**MAS
BERBERECHO
Y MENOS
ALMEJA
QUE EN AÑOS
ANTERIORES**



DECCA

La gama de radares que ofrece más calidad y mejor servicio

Representantes y agentes de servicio,
exclusivos para España:

HISPANO RADIO MARITIMA, S. A.

Jorge Juan, 6 - Teléfono 276 44 00

Telex 22648 - MADRID - 1



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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

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
Telegramas: ISOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

REDACCION

Corresponsales

En España: Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Lugo: Narciso García Fernández. Gijón: Raimundo R. Morán. Bilbao: Ignacio Irizar. Barcelona: Enrique Serra. Castellón: Antonio González Sobaco. Valencia: Francisco Albert. Alicante: Antonio Díez. Cádiz: Cristina. Las Palmas: Juan F. Fonte. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores** en todas las capitales de provincias marítimas.

En el extranjero: Walvis Bay (Sudáfrica): Urbano Velaz. Bonn: «Angel». Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre.

Redacción central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Angel Sánchez Harguindey.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Carmen Llorca Jiménez

Director:

Joaquín Vidal

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5

Depósito legal: M. 16.516-1963

EDITORIALES

RETRASOS Y NUEVO FORMATO

EL lector habrá observado acusadas anomalías en la periodicidad de "Hoja del Mar", que culminaron con la edición del número correspondiente a agosto, el cual no pudo distribuirse hasta bien entrado el mes de octubre. También vería que la edición siguiente aunó en un solo ejemplar los números correspondientes a septiembre y octubre. Y habrá apreciado que esta edición de noviembre tiene un formato distinto al que hemos mantenido durante nueve años, siendo la diferencia con aquél la medida vertical de la revista, que es dos centímetros menor. Estas anomalías y variaciones están relacionadas entre sí.

La causa única de todas ellas es la carestía de papel. Se ha producido una crisis mundial del papel. No vamos a entrar ahora en las razones, que giran alrededor de la rentabilidad de las fábricas, aumento de la demanda, incidencia de las medidas anticontaminantes que dictan los Gobiernos, el siempre complicado mecanismo importación-exportación, etcétera, pero sí habremos de referirnos a los efectos, y muy concretamente a los efectos que se han producido en esta revista.

"Hoja del Mar" tuvo, desde su primer número, un formato especial, que requería fabricación asimismo especial. Pero ahora, al producirse o acentuarse la crisis del papel, la fabricación especial se vio dete-

nida por la incidencia en la demanda de los formatos standardizados. A falta de papel, ya el número de agosto no pudo imprimirse en las fechas establecidas, y sufrió el retraso a que hacíamos mención. Lógicamente, el número de septiembre quedó desfaseado y hubo que fundirlo con el de octubre. Pero este nuevo número, a su vez, sufrió también retraso por la misma causa del papel, y su distribución hubo de hacerse a caballo entre los meses de octubre y noviembre, por lo cual llegó con notable retraso a muchos de los lectores.

Como la realidad es que la crisis no se ha resuelto, sino que continúa e incluso las previsiones de futuro no están claras, hemos adoptado la resolución de modificar nuestro formato al tipo standard más aproximado al habitual de "Hoja del Mar" —bobinas de 70—, con lo que esperamos suprimir las demoras que venía produciendo la fabricación especial.

Pedimos disculpas a nuestros lectores por estas anomalías, que evidentemente no se nos pueden imputar, y al propio tiempo queremos ofrecerles la garantía de que así como se consiguió, con el normal desarrollo de la revista, mejor calidad de impresión y mayor información en su contenido, estamos poniendo en práctica los medios precisos para que la periodicidad mensual se mantenga con rigor.

FALTAN TRIPULANTES

YA hace mucho tiempo que el hombre de mar no tiene problemas de colocación; antes al contrario, en este sentido, el problema es de los armadores, que muchas veces se ven imposibilitados de completar las dotaciones de sus buques. Los problemas de los hombres de mar son otros.

En lo que a la pesca se refiere, se viene sosteniendo que el tripulante no va a la mar porque encuentra mejores oportunidades en tierra. Seguramente esta es la verdad, pero quizá no toda la verdad, porque quizá hubiera que matizar la afirmación para decir que las condiciones del trabajo en la mar son peores que las oportunidades que se ofrecen en tierra.

Y no sólo por el salario. Ya hay zonas y buques donde los salarios (considerados ahora como un todo formado por el mínimo reglamentario, la parte, el rancho, etcétera) son interesantes para los marineros y de cierta importancia para los especialistas. Pero las condiciones de los barcos son, en cambio, otro caso.

Tenemos a la vista la cuestión canaria, de la que se publica crónica en páginas interiores. Según nos dijeron en las islas, no suele haber problemas de falta de tripulación en los barcos modernos y sobre todo en los grandes congeladores, sino en las embarcaciones menores, donde las condiciones de habitabilidad son escasas y en algunos casos prácticamente nulas.

Con estas cosas se está perdiendo la gran riqueza humana con que siempre contó la mar. Cada vez disminuye más el marinero de vocación y profesión y aumenta el tripulante de coyuntura, el cual no rara vez (en Canarias nos dijeron que era frecuente) a la mar no la soporta ni físicamente, y en otro orden de cosas es un desarraigado de tierra que se enrola por una vez y para cubrir un bache económico o social en su vida.

También verá el lector que en el acto de toma de posesión del delegado provincial del ISM en Valencia se habló de la "Operación

Mediterráneo" —tema ya tratado en Málaga con motivo similar—, y creemos que es adecuada su alusión en este momento, pues tal operación trata de devolver a cada zona costera el número y calidad de profesionales de la mar que le convienen, por sus características peculiares, tanto históricas como presentes y futuras.

Nuestras posibilidades pesqueras en cuanto a especies —ahí está el gran banco canario-sahariano—, en cuanto a flota —muy importante en el concierto internacional—; en cuanto a comercio e industria —la demanda de pescado en fresco, en salazón y en conserva parece ser creciente en el mundo y seguramente serán éstos los más adecuados recursos del futuro—, y en cuanto a tradición —la España marinera es más que una frase y que un símbolo—, se pueden desmoronar si no se forman hombres para la mar y si no se les atrae con la oferta de condiciones ventajosas, que podrían responder al lema: buen salario, trabajo seguro y descanso garantizado.

TOMAN POSESION LOS NUEVOS SOCIAL DE LA MARINA EN CEUTA,



Ceuta. El señor Otero Iglesias, en el solemne acto del juramento del cargo.



Huelva. Dos momentos del acto de toma de posesión. El señor Illade pronuncia la fórmula del juramento, y el señor Pérez de la Barreda durante su discurso.

LOS NUEVOS DELEGADOS

CEUTA: don Mario Otero Iglesias

MELILLA: don José Luis Rivas Alvarez

HUELVA: don Manuel Illade López

VALENCIA: don Antonio Fernández Suárez

CEUTA.—En la Delegación del Gobierno de esta ciudad ha tenido lugar el acto de toma de posesión del nuevo delegado del Instituto Social de la Marina, don Mario Otero Iglesias, que sustituye en dicho cargo a don Manuel Illade López, designado para desempeñar el mismo puesto en Huelva.

El acto estuvo presidido por el delegado del Gobierno y comandante general de Ceuta, don Luis Serena Guiscafne; secretario general del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda; alcalde de la ciudad, señor Sotelo Azorín, y otras autoridades.

El delegado saliente agradeció a las autoridades la colaboración que le habían dispensado durante su gestión, congratulándose de que su puesto fuera ocupado por el señor Otero Iglesias, el cual, tras agradecer las palabras de su antecesor, manifestó que el hecho de venir de prestar sus servicios en igual cargo en Melilla le había permitido tomar

conciencia de la realidad de los problemas de la pesca en la zona de convergencia con las aguas territoriales con Marruecos.

Finalmente habló el señor Pérez de la Barreda, que tuvo palabras de aliento para ambos delegados en el desempeño de sus nuevas funciones.

DELEGACION DE HUELVA

HUELVA (Especial para "Hoja del Mar").—En la mañana del pasado día 11 de octubre tuvo lugar, en el salón de sesiones de la Delegación Provincial de Huelva, y bajo la presidencia de don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina, la toma de posesión del cargo por el nuevo delegado del organismo en Huelva, don Manuel Illade López.

Acudieron al acto numerosas personalidades civiles y militares

de la provincia, así como una amplia representación de entidades y organismos que, juntamente con el personal dependiente de la sección provincial de portuarios, Cofradías de Pescadores y el propio de esta Delegación y de las locales, llenaban el salón de actos.

Tras la lectura por el secretario de la Delegación del acta de nombramiento como nuevo delegado de don Manuel Illade López, le fue tomado juramento del cargo por el secretario general del ISM.

Habló en primer lugar don Antonio Fernández Suárez, quien tras señalar el acto como un relevo de puesto, ensalzó con emotivas palabras la persona del señor Illade. Manifestó su pesar de abandonar Huelva, y se ofreció a todos los onubenses desde su nuevo cargo, como delegado provincial del Instituto en Valencia.

A continuación intervino don Manuel Illade, que con gran emoción manifestó la satisfacción que le producía la confianza en él depositada por la superioridad al determinar su nombramiento. Afirmó ser consciente de la responsabilidad que contraía, y que pondría todo su empeño e interés en el cumplimiento de la tarea encomendada. Terminó expresando su lealtad al presidente del ISM, don Jesús Fontán Lobé.

Cerró el acto don Manuel Pérez de la Barreda, quien, una vez agradecida la presencia de autoridades

y público en general, analizó elogiosamente la tarea llevada a cabo por don Antonio Fernández Suárez en el transcurso de los seis años al frente de esta Delegación, y pidiéndole siga el camino emprendido aquí en la Delegación de Valencia. Seguidamente se refirió al señor Illade, al que calificó como hombre "de fibra, profundamente inquieto e ilusionado con el quehacer del Instituto", exhortándole a que la consigna de su gestión sea el bienestar del hombre del mar. En última instancia firmó que los problemas humanos de nuestros marinerros merecían una especialísima atención.

VALENCIA: "OPERACION MEDITERRANEO"

VALENCIA (Especial para "Hoja del Mar").—En la tarde del día 15 de octubre tuvo lugar, en el salón de sesiones de la Delegación Provincial de nuestro Instituto, un emotivo acto en el que don Antonio Fernández Suárez tomó posesión del cargo de delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia, de manos del secretario general, don Manuel Pérez de la Barreda.

Asistió al mismo una amplia y completa representación de las entidades, instituciones y estamentos de la provincia. Junto a la presidencia, que ostentaba nuestro

DELEGADOS DEL INSTITUTO MELILLA, HUELVA Y VALENCIA



Valencia. El nuevo delegado provincial, don Antonio Fernández Suárez, pronuncia unas palabras. En la presidencia, el secretario general del ISM, gobernador civil de Alicante y delegado de Trabajo en Valencia.

secretario general, figuraban don Benito Sáez G. Elípe, delegado provincial saliente y en la actualidad gobernador civil de la provincia hermana de Alicante; don Bernardo de Lassala, presidente de la Junta de Obras del Puerto; don José Miguel Prados Terriente, delegado provincial de Trabajo, y don Eugenio Bellogín, juez decano de los municipales. Asimismo se hallaban presentes los miembros del Consejo Provincial del Instituto, con su presidente, don Alberto Jarabo Payá, y vicepresidentes de empresarios y trabajadores, señores Palonés y Camps, representando, a su vez, a la Cofradía de Gandía y Sección de Trabajos Portuarios. Patrones mayores de las Cofradías de Sagunto, señor Esteve; de Cullera, señor Ferrer, y de Denia, señor Fontanet; delegados locales del Instituto y representantes de los Sindicatos de la Pesca y Marina Mercante, así como de la Cofradía de Valencia, en las personas de su patrón mayor, don José Oliver, y su secretario, señor Esteve.

ELEVAR EL NIVEL ECONOMICO

Leído que fue el nombramiento por el secretario de la Delegación, señor Espín, juró su cargo el nuevo delegado. A continuación tuvo don Benito Sáez unas palabras apasionadas de recuerdo y ofrecimiento a todos los que trabajaron a su lado

durante los casi veintiocho años que ostentó la representación del Instituto en la provincia. Seguidamente intervino don Antonio Fernández. Comenzó agradeciendo al mando su designación para el cargo del que tomaba posesión, señalando que se trataba de una sustitución, no de una ruptura en la continuidad, sino, simplemente, de un relevo en el esfuerzo y en el trabajo y en el caminar hacia una mayor prosperidad y justicia social del sector marítimo-pesquero de Valencia y su provincia, así como que era consciente de la gran responsabilidad que asumía. "Todas las personas vinculadas a este sector de la producción —continuó— estamos comprometidas para llevar a los hombres de la mar una mejora en sus servicios, un aumento en sus prestaciones y culminar esa apasionante tarea de elevar su nivel cultural y socio-económico. Creo en los ideales, pero soy un apasionado de las realidades concretas, por lo que hoy no puedo ni programar, ni proyectar, ni prometer. Sólo puedo decir que aportaré mi trabajo, mi espíritu de servicio y mi renovada ilusión en el cumplimiento de mi deber, apoyado en mis experiencias anteriores de Bilbao y Huelva". Solicitó la colaboración de todos, elogiando las cualidades relevantes de Benito Sáez, y tuvo un emocionado recuerdo para "la noble y excepcional población marinera onubense, a la que deseó muchos éxitos y la justa solución a

los problemas que tiene actualmente planteados".

"OPERACION MEDITERRANEO"

Tomó la palabra seguidamente don Manuel Pérez de la Barreda, quien cerró el acto considerando la figura de Benito Sáez y su difícil sustitución, para la que se ha elegido a Antonio Fernández, "Confío —dijo— que con este relevo comience a marcarse lo que vengo llamando "Operación Mediterráneo", consistente en fijar en la pesca a los hombres que España y Valencia necesitan, dentro de sus necesidades, es decir, ni uno más ni uno menos de los que la flota pesquera y su producción exigen. Porque ni Valencia ni España pueden cometer la frivolidad de volver la espalda al mar. Para ello, el Instituto Social de la Marina, dentro de sus posibilidades, ofrecerá su apoyo total". ■ FRANCISCO ALBERT.

EN MELILLA

MELILLA.—Se celebró en el despacho oficial del delegado del Gobierno, el acto de toma de posesión y de juramento del cargo del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina de nuestra ciudad, don José Luis Rivas Álvarez.

El acto estuvo presidido por el delegado del Gobierno, don

Ricardo García Echeverría, a quien acompañaban las principales autoridades locales.

En primer término, el secretario de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina dio lectura a las comunicaciones del organismo central del mismo por las que se disponía el cese del anterior delegado, señor Otero Iglesias, y su traslado para desempeñar igual destino en Ceuta, así como el nombramiento para sustituirle en favor del también funcionario del Cuerpo Técnico del repetido Instituto don José Luis Rivas Álvarez.

Inmediatamente después, el señor Rivas Álvarez prestó juramento del cargo con arreglo a la fórmula de ritual, tomándose el delegado del Gobierno.

A continuación, nuestra primera autoridad pronunció unas breves palabras para hacer presente la trascendencia del acto que acababa de llevar a cabo el nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, acto que le obligaba al cumplimiento del deber con dedicación entusiasta y, sobre todo, con vocación, para el mejor desempeño de la misión que se le confiaba y para el mejor servicio de la ciudad y de España, recabando para ello, si fuera preciso, la colaboración de los distintos servicios, que habrían de prestársela con el mayor interés, dentro de la excelente armonía que siempre ha existido entre ellos.



— Desde Alicante

EL GOBERNADOR CIVIL RECIBE AL CONSEJO PROVINCIAL DEL I. S. M.

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—Don Benito Sáez y González-Elipe, gobernador civil de Alicante, ha recibido en su despacho oficial al Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, acompañado del delegado de Trabajo, don Ciriaco de Vicente Martín.

Don Tomás Buades Ruso, presidente de dicho Consejo, ha entregado al señor Sáez y González-Elipe copia del acuerdo tomado por unanimidad en la sesión del día 25 de septiembre, en que se felicita al nuevo gobernador civil por su nombramiento, que ha sido acogido con gran satisfacción en los medios marítimo-pesqueros de la provincia, dada su vinculación con los problemas del mar y sus trabajadores

desde los cargos de delegado provincial del ISM y presidente del Sindicato de la Pesca en Valencia, que don Benito Sáez ha ostentado hasta ahora, con ilusionada entrega y demostrada competencia.

El gobernador civil, con sencillez y cordialidad, prescindiendo de todo protocolo, ha manifestado que él se considera primordialmente "hombre del Instituto" y, como tal, se ofrece a todos los presentes. Escuchó con interés la exposición que don José Luis Camarasa Monje, delegado provincial del organismo, hizo de los principales asuntos que se tienen planteados, sobre todo de la inminente puesta en marcha de la policlínica que se está instalando en la Casa del Mar. ■ DIEZ.

DON ANTONIO ANDUJAR, DELEGADO NACIONAL DE LA FAMILIA

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—El presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Andújar Rodríguez, ha sido nombrado delegado nacional de la Familia. Al conocerse la noticia en Almería, produjo honda satisfacción en todos los ambientes y muy especialmente en el de los hombres de la mar, a los que con tanto cariño y vocación se ha dedicado siempre el señor Andújar, desde mucho antes de ser presidente del Consejo Provincial del ISM, como inspector jefe de Trabajo, como jefe del Servicio de Emigración, como secretario de la Sección de Trabajos Portuarios, como presidente de la Comisión Técnica Calificadora y como jefe del Gabinete Técnico de Higiene y Seguridad en el Trabajo, cargos que sucesiva, y algunos simultáneamente, ha desempeñado a lo largo de su dilatada vida de trabajo, siempre al servicio del mundo laboral.

Al mismo tiempo que satisfacción, la noticia produjo pesar y sentimiento al pensar que se nos iba de Almería una persona que, a sus muchos conocimientos, a su extraordinaria preparación en legislación social, une dotes de caballerosidad, de entusiasmo y de verdadera vocación por el servicio a los demás. Le deseamos los mayores éxitos en el desempeño de sus nuevas obligaciones y esperamos, confiadamente, que desde el nuevo puesto, tan comprometido y delicado, de delegado nacional de la Familia, intensifique su actuación en favor de los trabajadores del mar de toda España, ya que éstos son, además de trabajadores, jefes o miembros de una familia. ■ EGUIZABAL.

VISITA DE INSPECCION A VALENCIA DEL CAPITAN GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO

En la mañana del día 11 de octubre llegó al puerto de Valencia la fragata "Sarmiento de Gamboa", en la que viajaba el ilustre marino con José Yusti Pita, capitán general de la zona marítima del Mediterráneo. Dicho viaje ha tenido como objeto principal la inspección de servicios. Fue recibido por el comandante militar de Marina de Valencia, capitán de Navío don Manuel Guarch Rojano, y demás autoridades, que cumplieron al ilustre viajero.

Posteriormente, el almirante Yusti devolvió la visita a las autoridades valencianas, siéndole rendidos honores en el Ayuntamiento de la ciudad.

Visitó asimismo la Cofradía de Pescadores y sus instalaciones, presenciando la subasta del pescado.

A las ocho de la tarde salió de Valencia rumbo a Cartagena en el mismo buque, "Sarmiento de Gamboa".

GIJON INAUGURADA LA ESCUELA

GIJON (De nuestro corresponsal).—En la Escuela Reconocida de Náutica y Náutico-Pesquera de Gijón, del ISM, tuvo lugar el sábado día 6 de octubre, a las doce y media de la mañana, el acto solemne de apertura del curso 1973-1974.

La presidencia de esta ceremonia inaugural fue ocupada por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, acompañado del presidente del Crédito Social Pesquero, don Vicente Rodríguez Casado; comandante militar de Marina de Asturias, general-comandante de la plaza, alcalde de Gijón, delegados provinciales de Trabajo y del ISM, jefe del servicio de Fomento Social, decano de la Facultad de Ciencias y el director de esta escuela.

El salón de actos y el "hall" aparecían completamente llenos de alumnos, profesores y representaciones de la vida marítima asturiana.

LECCION MAGISTRAL: TECNICA Y HUMANISMO

Se inició el acto concediendo la presidencia la palabra a don Vicente Rodríguez Casado, quien después de un expresivo saludo pronunció la lección magistral bajo el lema de "Técnica y humanismo", con la que comenzaba la



EL CURSO 1973-74 EN NAUTICO-PESQUERA



● **PRESIDIO EL ACTO EL ALMIRANTE FONTAN, PRESIDENTE DEL I. S. M.**

● **LA LECCION MAGISTRAL LA PRONUNCIO DON VICENTE RODRIGUEZ CASADO, PRESIDENTE DEL CREDITO SOCIAL PESQUERO.**



actividad académica de esta escuela para el período 73-74. De dicha lección —y por su notable interés— ofrecemos un detallado resumen en estas mismas páginas.

El señor Rodríguez Casado fue larga y calurosamente aplaudido al terminar su brillante y magnífica lección.

APRENDIZAJE PARA LA VIDA

Seguidamente, el presidente del ISM, almirante Fontán, pronunció unas palabras especialmente dirigidas a este nuevo alumnado en su mayor parte, que con los que vienen al título inmediato superior al alcanzado el pasado año, rebasan todas las posibilidades de espacio de esta escuela. Se refirió concretamente el señor Fontán Lobé al prestigio alcanzado por este centro, por el que se tienen que lograr cotas más altas mediante el esfuerzo para lograr una formación eficaz que pueda responder en todo momento a la responsabilidad profesional: "todo lo que se aprenda es poco para luego hacer frente a los azares que se presentan en la mar", dijo, y entre otras cosas subrayó de nuevo la importancia de la dedicación al estudio como generadora del máximo prestigio que es la consolidación de las posiciones ya alcanzadas. Fue muy aplaudido al final de su intervención y, por último, declaró inaugurado al curso académico 1973-74 en esta Escuela de Náutica y Náutico-Pesquera de Gijón.

CURSOS PROGRAMADOS

Los cursos programados para el año académico que ha comenzado en esta escuela de Gijón, comprende las especialidades y titulaciones siguientes: primeros y segundos cursos de puente y

máquinas para la carrera de náutica; radiotelefonía naval; curso preparatorio previo al COU de alumnos partiendo de la titulación de patrón de primera o de cabotaje o de mecánico naval de primera; cursos de patrones de pesca de segunda, primera y de altura, patrones de cabotaje y mayores motoristas navales de 50 HP. para los grupos de Diesel, semi-Diesel y explosión; mecánicos navales de segunda, primera clase y mayores, en motor y vapor, y otras especialidades marineras que se irán impartiendo periódicamente, lo mismo en esta escuela de Gijón que en sus filiales de Cudillero, Lastres y Lueca, en las que ya están programados cursos para patrones de segunda y motoristas, así como otros para "formación profesional de la mujer", con extensión a otros pueblos de los citados.

El acceso de alumnos a estas escuelas ha superado todas las previsiones, hasta el punto de que algunos de los cursos superiores es preciso su desdoble en razón a su elevado número. Las instalaciones actuales ya resultan insuficientes para el creciente número de alumnos que acceden a las titulaciones descritas y que se vienen impartiendo con rigurosa regularidad, allanando las dificultades que depara la carencia de espacio suficiente, pero quedan otras especialidades concretas y muy convenientes que se demandan de continuo y que son precisas programar y realizar cuanto antes. Queda como futuro inmediato para su atención esa anhelada Casa del Mar de Gijón, en cuyo complejo estarán integradas las instalaciones de una nueva escuela que satisfará, sin duda, todas las realizaciones para una enseñanza completa, lo mismo en la carrera de náutica que en formación profesional náutica-pesquera. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

TECNICA Y NUEVO HUMANO

En el acto de inauguración de curso de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Gijón, del ISM, don Vicente Rodríguez Casado, presidente del Crédito Social Pesquero, pronunció la conferencia que, por su interés, reproducimos íntegra a continuación.

Es indudable que en el mundo actual confluyen una serie de tensiones, al parecer contradictorias, y que pueden producir en el ánimo del espectador sin preparación cultural suficiente la impresión de ser insuperables. En primer término, la lucha de ideas e intereses entre la concepción capitalista y la versión marxista de la existencia. En segundo lugar, la actitud cada vez más patente de crítica rebelde de las nuevas generaciones. Esta pugna ideológica y material y esta pugna social matizan y distienden de una manera singular la vida de nuestro tiempo. Por otra parte, parece también cierta la impresión de que en la práctica —incluso a veces teóricamente— se quiere atribuir a lo técnico categoría absoluta, con el consiguiente resquebrajamiento de los valores del espíritu.

Todos estos hechos provocan por sí mismos inquietud, desasosiego, insatisfacción. Pero tendrían menos importancia si los acontecimientos a que dan lugar no se conocieran con extraordinaria rapidez.

La facilidad y la extensión de la información sobre lo que sucede en las distintas partes del mundo aumentan la intranquilidad y comunican a nuestra existencia una calidad especial: la calidad de lo efímero, de lo frágil, de lo pasajero, lo que está, por otra parte, en absoluto antagonismo con la ilusión que despierta el desarrollo técnico: la prolongación de la vida del hombre, la disminución del dolor y de las enfermedades; en definitiva, el alejamiento de la muerte.

CONCIENCIA DE CRISIS

Crisis de nuestra civilización. Para todos los que me escucháis resulta evidente que, por ejemplo, en nuestras fábricas, la materia sale ennoblecida. Una materia tosca, como el hierro en lámina, se convierte después de su manufactura en una materia más noble; en bielas, en piezas de motor. Pero también para muchos de los que me escucháis parece hasta cierto punto evidente que cuando el obrero entra por la mañana en la fábrica con el deseo de ser el creador de esas formas materiales sale por la tarde de ella, a consecuencia de injusticias reales o de injusticias imaginarias, más lleno de resentimiento que cuando entró; más lleno, en último término, de odio. Por consiguiente, más envilecido.

Este contraste real, que sucede con harta frecuencia en nuestras empresas, de que de ellas salga la materia ennoblecida y el hombre envilecido, es otro de los graves aspectos de la situación actual, que nos indica hasta qué punto vivimos en un período de crisis, del cual es necesario tomar primero conciencia para después procurar ordenarlo y enderezarlo.

Crisis social, crisis entre generaciones. No son sólo formas externas las modas juveniles; hay algo más profundo. Existe en la juventud actual un evidente espíritu de rebeldía que se

manifiesta en esas maneras más o menos chocantes, pero que afecta directamente a lo más decisivo, al modo, incluso, de entender la vida.

"NO A LA AUTOCOMPASION"

A la vista de todos está lo que acabo de decir. Creo, pues, conveniente que nos planteemos el problema presente de nuestra civilización con la mayor profundidad posible. Es la única manera inteligente y, por tanto, humana de preparar el futuro. No se trata de compadecernos de nosotros mismos ni de despreocuparnos de lo que vaya a suceder. Ni la autocompasión ni el fatalismo son soluciones. Para estar a la altura de las circunstancias es preciso que nuestra respuesta a las exigencias y a las realidades concretas que nos rodean sea consciente y viva; sea, en último término, propia de hombres de criterio.

Permitidme, pues, que os ofrezca mi visión del problema. Permitidme también que me acerque a él usando del instrumento técnico que conozco, el de la Historia, aunque procure hacerlo del modo menos técnico posible para que sea más fácilmente comprendido por todos.

PROCESO HISTORICO

Es evidente que el proceso de desintegración de la comunidad occidental no ha sido sólo obra de nuestro tiempo. Es un fenómeno cuyo inicio se percibe ya al triunfar las fuerzas centrifugadoras del humanismo antropocéntrico en el siglo XVII. Este hecho sucede cuando los nacionalismos, estrechos y entecos de las distintas lenguas y pueblos que formaron la cristiandad, derrotan en la batalla de las ideas y en la guerra de los Treinta Años a los defensores de la unidad moral de Europa. Este proceso de desintegración, que sigue su curso en el XVIII, se acelera aún más en el siglo XIX, al estallar la rebelión espiritual nihilista.

En aquel tiempo, sin embargo, resultaba difícil comprender todavía las graves consecuencias que iba a traer consigo esa labor triunfante de centrifugación espiritual. El proceso de dispersión de la modernidad tuvo la particularidad de que no se entrometió en los aspectos materiales del problema. Es decir, que la paulatina desintegración de los valores del espíritu coexistió con la prosperidad material de nuestra cultura y permitió que se mantuviese el optimismo y la confianza del hombre occidental. Es necesario llegar a una época muy inmediata a nosotros para que esta situación de optimismo general empiece a transformarse en pesimismo al comprobarse experimental-

mente que el "socavón" producido en lo espiritual había conducido a la catástrofe de las dos últimas grandes guerras y en el caso español, además, a nuestra guerra civil.

Estos acontecimientos dramáticos y duros destruyeron repentinamente el paraíso engañoso en que habían vivido hasta entonces los pueblos europeos, obligándoles en el XX a enfrentarse con la aparición repentina de unas fuerzas destructoras que se habían acumulado en el "subconsciente" del mundo moderno.

La guerra del 14, por ejemplo, es indudable que puso de relieve la endeblez de los cimientos de nuestra cultura. Entre otras cosas trajo consigo la pérdida del predominio económico de Europa y la destrucción del sentido de seguridad, tan amorosamente cultivado por la burguesía individualista, en cuyo sentido de seguridad, basado en la presunción —no en la esperanza—, estaba inminente la pretensión de ir conquistando la inmunidad ante la decadencia física, de lograr, en definitiva, una victoria rotunda sobre los viejos males bíblicos: la guerra, la peste, el dolor y la muerte. Mas también se destruye otro de los principios constitutivos de esta seguridad burguesa: el de la libertad individualista.

Fue en la segunda gran guerra cuando todas estas realidades, que ya habían irrumpido en 1914, adquieren una fuerza inusitada. La segunda gran guerra presupone la visión dantesca de un pueblo —el alemán— que, en el máximo grado de evolución material y científica, se precipita en el abismo de la esclavitud, atándose a un dictador. Fue aquel hecho la mejor demostración de la debilidad de la cultura occidental. La resurrección de etapas míticas, superadas al parecer, que ahora surgen con inusitada fuerza. Por eso, por la grave acusación que significaba contra la cultura secularizadora, fue siempre Hitler más odiado que Stalin entre los dirigentes de Occidente.

Este último supuesto de que acabamos de hablar no fue nunca bien entendido por los españoles de mi generación. Conforme fuimos conociendo los extremos inconfesables a que había llegado el régimen nazi, rechazamos con energía lo que aquel régimen significaba. Pero no lográbamos comprender, nos causaba en definitiva profunda perplejidad la acrimonia con que se condenaba la Alemania de Hitler y la pasividad con que se miraban los excesos de la Rusia de Stalin.

Un más profundo conocimiento del proceso desintegrante de la cultura occidental nos hubiera dado la clave de la cuestión. Rusia, aldeaña, pese a sus grandes valores cristianos, de nuestro modo de entender la vida, constituía una demostración menos grave de la enfermedad cultural que padecíamos. Alemania, por el contrario, estaba en el vértice mismo de nuestra civilización. La locura colectiva de aquel pueblo significaba que podían fallar los resortes de contención de cualquier otro. Ni Francia, ni Inglaterra, ni Estados Unidos estaban ya libres de una corrupción semejante.

Sin embargo, en nuestro descargo hay que decir que mal podíamos entender aquel aparente contrasentido entre la violenta actitud contra el nazismo y la reacción pasiva que provocaba Stalin, cuando los propios dirigentes occidentales, con mayores elementos de juicio, tampoco quisieron darse cuenta de las raíces psicológicas de su propio comportamiento. En vez de estudiar las causas profundas del fenómeno alemán, intentaron convencerse de que aquel síntoma de descomposición cultural tenía un origen distinto. Bastaba, según ellos, rascar de la memoria de Europa las locuras de los líderes germanos para que desaparecieran los motivos de inquietud. Eso significa el proceso de Nuremberg.

Creyeron, en definitiva, que la victoria militar daría de nuevo al mundo la seguridad por la democracia, por una democracia anclada en aquella seguridad burguesa de que hemos hablado. Ellos planearon la paz y la prosperidad universal a base de una participación equitativa en el poder y con iguales derechos para todos los pueblos, de acuerdo con los ideales de la democracia liberalista.

Los dirigentes occidentales del final de la guerra del 40 olvidaron muchas cosas. Se olvidaron, entre otras, de que los conflictos bélicos universales trastornan los fundamentos culturales más firmes. Así había sucedido antes en la guerra de los Cien Años, en la de los Treinta Años o en la Revolución francesa. Cuanto más en una época como la nuestra en que lo bélico no tenía fronteras ni estructura y afectaba a la totalidad de los pueblos.

Se olvidaron, sobre todo, de que Hitler y Stalin no fueron en realidad autores de la crisis de nuestra cultura, sino simples criaturas de ella y que ellos llegaron al poder navegando sobre las olas de la tormenta ya desencadenada.

DIRECCION POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N.

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

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

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

CADIZ

ANISMO SOCIAL

El ver a un pueblo como el alemán en la cima de su cultura científica, aceptar rendidamente conceptos míticos como el superhombre o el dios-raza, lo único que demuestra es la debilidad de ese poder científico. Lo único que demuestra es que Alemania estaba como en el vértice del volcán, que era como el punto en el que la ordenada superficie de nuestra sociedad se quebraba por la explosión de esas fuerzas subyacentes centrifugadoras de los valores espirituales de la cultura occidental. Por eso se produce el fenómeno de que cuando se pretende destruir en Nuremberg las fuerzas que han provocado la catástrofe, sólo se intenta curar en realidad la fiebre del enfermo, la pura manifestación externa de la crisis, pero de ningún modo la auténtica causa de la dolencia. En otras palabras, los cimientos del mundo moderno habían sido sacudidos en su propia base y no se les podía salvar planificando simplemente la estructura externa de los pueblos.

A partir de aquí podemos ya adentrarnos en el estudio de la verdadera naturaleza de la crisis que padece el hombre moderno. Analicemos la cuestión estudiando primero lo que está en la superficie, para adentrarnos después en lo más profundo.

Tenemos ante nuestros ojos el hecho evidente de una revolución material y técnica que ha cambiado por completo las circunstancias de la vida del hombre. Tenemos también el hecho de que no ha tenido lugar un cambio correspondiente en la naturaleza humana. Esta gran revolución técnica y materialista ha sido obra de una minoría, de una pequeña minoría internacional por supuesto, pero los resultados de su gran aventura afectan a todas las gentes y empiezan a ser adoptados por todas las sociedades, por todos los hombres del universo, no sólo por los del mundo occidental.

La primera consecuencia de ambas realidades ha sido que el hombre, incluso el occidental, mucho más el del Tercer Mundo, no ha tenido tiempo de acostumbrarse a su nuevo poder. Su lenta adaptación a las nuevas condiciones de vida es algo indiscutible. Si contemplamos lo que le cuesta a un hombre del campo pasar de dirigir una yunta de bueyes a cultivar con un tractor, la imagen es pálida con lo que supone el que este mismo hombre tenga después que conducir un automóvil, un tanque o un avión. Su pensamiento, pese a que ahora la función que realiza es diferente, está plenamente anclado en los modos rurales de sus antepasados. Envuelto en la mecánica del tanque, del avión, de los valores cuasiculturales, de la radio, el cine o la televisión, empieza a sentirse como un número en una masa de números. Es incapaz de entender o dominar, es decir, de valorar en su exacto sentido a la máquina, y tiene el grave riesgo de convertirse en un engranaje más de ella si no cuenta con otros puntos de apoyo de orden espiritual.

La rápida difusión de los adelantos técnicos sin el correspondiente desarrollo espiritual puede llevar a estos hombres masificados a la creencia pragmática de ver en lo técnico un bien absoluto. Mientras la desintegración espiritual de nuestra cultura se manifestaba en convertir a la razón en el eje vertebral de todas las cosas, no se había llegado a la máxima deshumanización, porque, en último término, la razón es un elemento que está en el hombre mismo. Se trataba de un error, de un error grave, pero de un error humanístico. No importaba que los grandes descubrimientos científicos fueran obra de hombres particulares. Los demás, por un fenómeno psicológico de participación, podían en cierta manera considerar que aquel gran descubrimiento era también creación suya, que él había intervenido de algún modo en su consecución.

Mas cuando la máquina sustituye a la razón, cuando la técnica empieza a convertirse en bien absoluto, ya no hay posibilidad de participación, porque la máquina es una cosa en sí, distinta y objetiva al hombre. Está fuera de él.

La democracia occidental no se percató del problema. Creía que la manifestación sería un fenómeno pasajero. Pensaba incluso que era posible salvar al hombre individual sin tener que desterrar la creencia sembrada a lo largo de siglos de que la persona se forja desarrollando sólo la capacidad de autocomprensión y que la trascendencia únicamente hay que realizarla en aras de uno mismo. Por eso aclamó a la técnica y la consideró el gran instrumento para la elaboración práctica del principio de igualdad en los derechos de todos los hombres. Sólo muy poco a poco empezaron los dirigentes demócratas a percatarse de que la explosión técnica, sin un desarrollo paralelo de la capacidad de trascendencia del hombre, que le ha de llevar a la lucha consigo mismo con el fin de conseguir aproximarse al ideal del amor de tú por el tú —no al amor de tú por el yo—, implicaba una amenaza seria para toda la cultura occidental y,

por tanto, también para la democracia misma. Lo curioso es que esta lección no se ha aprendido plenamente.

El error básico de la Nueva Frontera de Kennedy estriba precisamente en la ingenuidad de pensar que una democracia fundamentada en la concepción individualista puede absorber las fuerzas generadas por el desarrollo técnico. En la Nueva Frontera se afirma que la sociedad de masas es en principio favorable a la democracia por lo que supone de destrucción de privilegios hereditarios y de autoridad tradicional. Pero se olvida que el hombre sometido al mito técnico se masifica y adopta en consecuencia un sentimiento de hostilidad a la libertad, aunque no sea por otro motivo que por la misma soledad en que se encuentra —él es únicamente intento de autocomprensión— frente a la máquina. Este hombre, cuyo desarrollo de trascendencia es mínimo, prefiere en último término la pura seguridad de los valores más ínfimos —la inmunidad ante el dolor, el alejamiento de la muerte— a los grandes valores espirituales, que son, sin embargo, el soporte más seguro de la persona humana.

Pero, además, la difusión de lo técnico parece que se da mejor en una sociedad masificada. Parece como si la libertad y la eficacia científica puedan no sólo no estar unidas, sino que incluso es preferible aceptar que sean antagónicas.

Este fue el verdadero origen de los llamados movimientos totalitarios: sistemas que pueden denominarse democráticos en cuanto representan un gobierno de masas, pero que son completamente hostiles a los ideales de libertad y de humanidad, a los derechos del ciudadano particular, conceptos que, por otra parte, resultan inseparables de la tradición cristiana de occidente. Desde el punto de vista técnico, este estado totalitario, este estado-masa, no era menos eficaz que el estado libre, y en cierto aspecto incluso se adaptaba mejor al ritmo moderno de desarrollo.

Mas si esto sucedía en la zona del Oriente cristiano, en el Occidente se iba perfilando un nuevo estilo político provocado también por el estallido técnico. El industrial, el jefe de empresa ya no tenía que tratar con sus obreros, sino con masas económicas anónimas, cuya conducta resultante es la que interesa y a las que debe analizarse con el mismo espíritu científico con que se estudia la astronomía o un problema químico. El político que pretende gobernar precisa hoy de una preparación técnica no ya en cuanto al cometido que quiere cumplir en la sociedad, sino en el mismo camino para llegar al poder; por ejemplo, en el aprendizaje de la matemática electoral, que es indispensable conocer con la máxima perfección posible para triunfar en la vida pública.

Las ideas occidentales de libertad política y económica, las mismas ideas de propiedad, riqueza y comodidad, incluso los mismos ideales de educación y cultura, se habían forjado en una sociedad diferente y sobre unos supuestos distintos.

El problema se plantea, pues, en su más hondo sentido: se trata de saber si es posible forjar con los fundamentos de la cultura cristiana el nuevo humanismo que soporte el peso de lo técnico.

Nadie que se sienta fiel al espíritu de la cultura occidental puede aceptar la ética del estado totalitario con su negación de los derechos humanos, con la entrega a los egresivos, a la minoría dirigente de lo único humano que salva, con el anonimato no ya de la sociedad, sino de la misma persona; sin que alore en él un gran espíritu de rebeldía y el deseo sincero de luchar. El peligro no está en la técnica, que en sí misma considera es buena por ser hija legítima del hombre. El peligro está en que lo técnico se convierta en un valor absoluto. Si aceptáramos este último supuesto caeríamos irremediablemente en el estado-masa para después llegar a una tan honda desintegración de la persona como jamás el hombre ha conocido en su Historia, mucho más honda todavía que en la época de la llamada existencia mítica. ¿No será acaso que la raíz de nuestro problema consista precisamente en activar lo más posible el proceso espiritual de transformación del hombre para lograr que se acompañe al desarrollo técnico y de esta forma salvar los valores fundamentales del espíritu y con los valores fundamentales del espíritu al propio hombre?

La cultura descansa siempre en unos principios religiosos. La cultura, en último término, es sólo la expresión de una fe que adopta formas institucionales y culturales. Lo que importa siempre como fondo de la cultura, como auténtica cultura, es el modo de comprender el cosmos, el concepto del origen y del destino del hombre, todo lo cual está basado evidentemente en una concepción religiosa de la existencia. Por eso existe una indudable correlación entre las grandes culturas mundiales y las



grandes religiones que han existido. Cuando una religión muere, como aconteció en la antigüedad mítica y hoy estamos viendo con algunas formas subculturales del protestantismo, la cultura específica que crearon se desmorona con toda rapidez.

Lo que sucede con las grandes culturas sucede también con los pueblos. Los pueblos subsisten cuando son conscientes de su propio ser histórico y conscientes de la misión histórica que les corresponde. Cuando se nubla el entendimiento de lo que son y, en consecuencia, su modo específico de proyectarse en el concierto universal, los pueblos, por viejos que sean, empiezan a desmoronarse. Lo mismo acontece a las personas. Cada persona individual responde a una idea divina, y si la desconoce o se aparta de ella se autodestruye.

¿Por qué, entonces, decidimos en el lenguaje normal que nuestra cultura actual está impregnada de materialismo, que es materialista? Tal afirmación no significa en absoluto que nuestra cultura sea tan materialista que no posea una base espiritual. Significa simplemente que la cultura occidental se ha extrovertido materialmente. Es decir, que ha concentrado su atención en los efectos prácticos que quedan en la superficie de su propia conciencia.

Esto es lo que nos ha ocurrido. Jamás se ha visto a una sociedad tan completamente absorbida en lo técnico, en los puros valores externos de la cultura, y tan descuidada con los valores espirituales que son el punto de apoyo del hombre, el punto de apoyo de la sociedad.

Si una cultura se concentra sólo en la actividad externa, en lo técnico, en la máquina, lo que manifiesta es un evidente desequilibrio entre la vida exterior y la interna. Es el paulatino agotamiento de la reserva de energías espirituales lo que hace que la cultura se torne frágil e inestable, delicuescente en una palabra.

Mas que exista una enfermedad como la descrita en los términos que acabo de hacer no significa, ni mucho menos, que sea mortal. Los más profundos estratos de la persona occidental no han sido todavía afectados por el cambio técnico del último siglo. La inquietud, la inseguridad, la conciencia de crisis, el anhelo de una cosa nueva a la que aspira el europeo de hoy son signos que pueden conducir a una restauración de nuestra cultura, al restablecimiento del equilibrio entre la vida interior y la exterior.

La misma pérdida de la seguridad, de aquella descuidada seguridad burguesa basada en la presunción y en donde se conjugaban engañosamente la libertad, privada y la creciente prosperidad material, puede ser un magnífico punto de partida

Conferencia de don Vicente Rodríguez Casado

para reencontrar la esperanza. Mientras se espera sobre todo lo material o se presume o se desespera. La auténtica esperanza puede levantarse sobre las ruinas de la presunción burguesa y sobre el miedo social al estado totalitario, a la economía planificada, al poder absorbente del Estado, que ha sido la secuela de la desesperanza de las masas.

Europa ha perdido su posición hegemónica en política y en economía. Si quiere volver a ser, si quiere de nuevo recuperarse tendrá que convertirse necesariamente buscando los fundamentos de la vieja cultura que dieron origen a la misma idea de Europa. El desasosiego, la inquietud como constitutivos de la sociedad de hoy son el mejor acicate, el mejor estímulo que tiene el hombre moderno para adentrarse en su propio espíritu y sacar de él las fuerzas necesarias que le permitan construir un nuevo mundo.

La continuidad de la cultura europea depende de la capacidad que posean los pueblos del Occidente para afrontar de un modo realista y serio este problema fundamental. No se trata en absoluto de parar el desarrollo técnico, sino de desarrollar los valores espirituales al compás de los puramente superficiales de nuestra cultura, o sea, de los valores materiales. La regeneración social y la renovación espiritual no son frases sonoras, son el problema sociológico básico de nuestro tiempo.

Si Europa quiere sobrevivir, si los europeos no nos rendimos al ideal inhumano de la sociedad de masas, si aceptamos el signo de nuestros tiempos, que consiste precisamente en personalizar a todos los hombres, Europa se salvará, y con Europa, los valores que creó el mundo occidental.

Esta oleada superficial de ilustración, característica del siglo XIX, que destruyó las viejas tradiciones de la cultura popular, aumentando la mentalidad masa de la sociedad moderna sin elevar su nivel cultural o ahondar su vida espiritual, es necesario ahora sustituirla por la extensión de una formación humana que se base en los profundos factores espirituales y psicológicos del hombre, pero entendido todo ello en su auténtica plenitud.

No nos podemos olvidar que una cultura de gran categoría humanística, pero que no esté cimentada en la fe, carece por sí misma del poder de restaurar o transformar la vida de la socie-

dad. Una cultura de importancia intelectual que no responda a criterios de fe proporciona, es cierto, una escala de valores, algunas posibilidades de apreciación espiritual y estética, desarrollo de la capacidad crítica, amplitud de conocimientos y desprendimiento de los prejuicios y de los errores de las multitudes y de las clases dirigentes. Mas si falta la fe, falla también la caridad. Y, en consecuencia, los bienes que este tipo de cultura crea no serán difusivos de suyo, se quedarán encerrados en una distante torre de marfil. Sus representantes serán arrollados por los nuevos apóstoles de los conocimientos útiles y de la ciencia aplicada, aunque la visión de ellos sea más estrecha y superficial. ¿Por qué? Porque estos últimos tienen fe, una fe ingenua si se quiere en el valor de la ciencia concreta, pero esta fe es suficiente para ser expansiva frente a la frialdad de los intelectuales y artistas sin fe.

Hemos llegado ya a lo más profundo de la actual crisis de nuestra cultura: superar la falta de fe, reviviéndola. Estamos para ello en el momento más propicio. Incluso en el mundo protestante: esa subcultura ruda del fin de la época victoriana, con su combinación de avaricia ilimitada y de pietismo estrecho y con su consecuencia de la esclavitud de los pobres, no tiene ya defensores. Precisamente la cultura de masas extrovertida y hedonista del mundo anglosajón de hoy tiene también su aspecto positivo, porque en cierto modo puede ser considerada como una reacción contra el puritanismo.

La separación absoluta que pretendieron establecer los protestantes entre cultura y religión tampoco tiene defensores. Estamos en el punto final del proceso heterodoxo de secularización. El divorcio consciente entre lo natural y lo sobrenatural se ha roto. Se percibe ya por pensadores y artistas que ese divorcio acaba hundiéndose lo sobrenatural y, por consiguiente, destruyendo radicalmente la vieja cultura europea. Se atisba también que el único camino viable para el nuevo humanismo que se intenta forjar ha de basarse en la unidad de fe, razón y obras.

Los católicos, por otra parte, si perdemos el sentido de inferioridad frente a los que nos tildan de reaccionarios, como no tuvimos nunca entre nuestros conceptos de vida la separación entre cultura y religión, estamos en mejores condiciones que

nadie para ser los pioneros del nuevo humanismo que precisa vitalmente la vieja cultura occidental. Es cierto que nos encontramos ante un peligro de desintegración semejante al de la última época del Imperio romano, cuando se unía a un amplio desarrollo de las posibilidades materiales una desbordante presión del poder ilimitado concentrado en manos de los dueños del mundo. Es cierto también que nuestro peligro es aún mayor, puesto que son mayores la fuerza del poder y los recursos materiales, pero no podemos olvidar que nosotros contamos con la tremenda energía de un cristianismo mucho más extenso.

La vivencia de que una cultura absolutamente secularizada es hostil a la vida e irreconciliable con la misma naturaleza humana es un hecho tan patente a los ojos de los hombres de Occidente que su reconocimiento como tal hecho sólo les puede llevar o al nihilismo de la desesperación o a la esperanza de su completa conversión. Cada vez está más claro para cualquiera que se detenga un momento para ser él mismo que la cultura sólo puede ser creadora y vivificante en la misma proporción de espiritualidad que contenga.

Como siempre ha ocurrido, las obras artísticas —poesía, pintura— han anunciado antes que ninguna otra forma cultural el gran peligro que corramos. Su afán por encontrar nuevos modos de expresividad es el resello de la desazón que siente. El arte puro consiste en designar a las cosas por su nombre: la poesía, con la palabra; la pintura, con el color. Sobre estos intentos anhelantes de nuestros artistas, que se debaten entre el nihilismo y la conversión, se funda uno de los grandes motivos de esperanza y de optimismo con que hoy podemos contemplar el mundo.

El nuevo humanismo. Social. Un nuevo humanismo que el intelectual, el pintor y el poeta procuran apartar de lo puramente técnico para inquirir lo más radical del hombre. Pero en este mismo hecho se puede producir la desviación. A veces, el intelectual, el pintor y el poeta se han apartado de lo técnico con evidente exageración: el avance técnico no es el culpable de la crisis actual del hombre. Más todavía: gracias al avance técnico se ha puesto de relieve el fallo de nuestra cultura, el escaso desarrollo del espíritu, el divorcio entre lo natural y lo sobrenatural. Esta respuesta que algunos pensadores y artistas de hoy han pretendido dar a la crisis de nuestro tiempo es una respuesta manca. Primero, porque es puramente ilusoria. En segundo término, porque está anclada en un complejo de inferioridad, como si lo técnico no hubiese sido un hijo legítimo de la cultura cristiana y del cual todo cristiano consciente ha de sentirse orgulloso. El desbordamiento de la técnica no es efecto de su fuerza intrínseca. Es consecuencia de la falta de fe.

Permitidme que después de esta breve exposición insista de nuevo en el valor de la cultura que personaliza, frente al peligro que representa la difusión de la cultura adjetiva que algunos consideran como la única adecuada para el momento presente. Permitidme también que, para concluir, insista en algunas de las ideas ya expuestas.

El más claro propósito político de cualquier país occidental del siglo XX es conseguir una rápida "personalización" de aquellos componentes de la sociedad que habían sido previamente masificados, es decir, de los que con cierta impropiedad, pero de forma sugerente, se solía llamar "el pueblo".

Este nuevo sentido de la convivencia social se alcanza sin duda con reformas de orden político y económico, se alcanza realizando una política socializada de base, es decir, socializando la vida empresarial. Sin embargo, para que tales reformas sean de verdad eficaces es indispensable acompañarlas con la conquista de algo tan importante que sin ello no es posible conseguir la meta de una verdadera integración social: nos referimos a la condición de protagonista que cualquier hombre debe desempeñar en un amplio círculo de relación social que a veces, en los asuntos importantes, ha de abarcar la sociedad entera.

Lo que faculta al hombre para ser protagonista histórico es una formación cultural que le convierta en persona de criterio y dueño de sí mismo. La base de una convivencia social sana es el hombre, enriquecido por la cultura, que actúa con el impulso de los valores del espíritu.

Frente a la presión anticultural del especialismo científico y del profesionalismo utilitario; frente a las fuerzas desintegradoras e inhumanas de las formas capitalista y marxista, la renovación de la cultura de que hablamos puede salvar al hombre en todas sus dimensiones: la interior, la familiar y la colectiva. Este tipo de cultura, profundamente asimilada, constituye, en fin, una de las coordenadas esenciales del "humanismo social" de que habla Jesús Arellano.

La otra coordenada viene dada por la convivencia. Solamente la promoción de los sectores más débiles de un país hacia los bienes culturales entendidos en profundidad puede permitir una auténtica convivencia social que supere la crisis de nuestra civilización.

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.

Friedrich

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

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

hoja del mar
Gráfica

COMUNA PESQUERA

Las carpas son recogidas por los pescadores de la comuna La Ho, cerca de Wusih, en la provincia china de Kiengsu. La comuna tiene una gran tradición en China. Algunas de ellas datan de hace setecientos años.



AFECTADA POR LA GUERRA

Esta es una de las plataformas de la Morgan Oil Field, que se encuentra en el golfo de Suez, a unos diez kilómetros de la zona del Sinaí, hoy escenario de la guerra árabe-israelí. Diariamente, antes de que el petróleo empiece a salir, se queman unos 250 millones de pies cuadrados de gas desperdiciable. Este pozo fue abierto justo dos meses antes de la guerra de 1967 entre judíos y árabes, y es el pozo más productivo de Egipto, habiéndose extraído ya de él unos 403 millones de barriles. El área en que se encuentra situado es hoy zona conflictiva y, por tanto, la actividad del pozo petrolífero ha sido directamente afectada por la guerra.



LOS HIDROCARBUROS, UNICA CONTAMINACION GRAVE DEL MAR

El problema de la contaminación, o cuando menos su divulgación, es algo que se está convirtiendo en cotidiano. Se habla constantemente, se escribe con igual frecuencia, quizá en ocasiones se desorbita, pero existe. Y dentro del problema general, en esta ocasión es el mar el que centra nuestra atención. Un mar que cada vez alberga mayor cantidad de sustancias que le son ajenas, un mar del que todos dicen es fundamental y que muy pocos actúan como si así lo creyeran.

Con tal motivo hemos mantenido una charla con varios biólogos y químicos del Instituto Español de Oceanografía, los doctores Oliver, Aravio Torres, Gómez Ibáñez y Corral.

—En lo que atañe al mar y a su contaminación, ¿cuáles son los agentes más perjudiciales?

—Pues, mire, en las zonas costeras, y sobre todo en alta mar, el principal agente contaminante es el petróleo, los hidrocarburos. Existen otras sustancias, pero sus efectos son mucho menores de lo que normalmente se cree. Es el caso de los llamados "lodos rojos", que hace poco fueron centro de atención en la prensa. En realidad son residuos de titanio que se depositan en simas marinas. El grado de toxicidad de estos residuos es prácticamente mínimo; sin embargo, resulta muy espectacular por el color.

—¿Cómo actúan los hidrocarburos en el mar?

—El petróleo impide la aireación normal del agua, actúa a modo de vehículo asfixiante. Es un problema de proporciones serias, hasta el punto que en todas las reuniones de carácter internacional sobre contaminación, los hidrocarburos tienen un apartado especial, son muchos los millones de litros que anualmente se vierten al mar.

—¿Qué medidas se pueden tomar para disminuir el problema?

—Es complejo, pero se está estudiando la fórmula más idónea. Normalmente se utilizan unos detergentes que "limpian" las manchas de petróleo; ahora bien, estos detergentes son más dañinos para los peces que el propio petróleo; no todos ellos, pero sí los primeros que se utilizaron. En Estados Unidos se descubrieron los biodegradables, que no perjudican. En España, el organismo que revisa, acepta o rechaza la utilización de estos tipos de detergentes es el Instituto Español de Oceanografía; es un problema, pues, que conocemos cotidianamente.

—Además del petróleo, ¿qué importancia tienen y cómo actúan otros tipos de sustancias contaminantes?

—Una vez afirmado que el mayor problema son los hidrocarburos, el resto de las sustancias tóxicas, aun siendo muy peligrosas en sí mismas, ocasionan muchos menos problemas, pues su cantidad en el mar es mínima o infrecuente. Por ejemplo, estos días se habla del mercurio y su peligrosidad. Pues bien, resulta peligroso, incluso mortal, pero para ello es necesario consumir especies que lo contengan en un alto grado y hacerlo de forma constante durante bastante tiempo. Por ejemplo, un caso famoso fue el de la bahía de Minamata, Japón, en donde murieron cerca de doscientas personas por comer peces contaminados de mercurio; pero hay que aclarar que prácticamente sólo se alimentaban de pescado, es decir, que lo consumían diariamente, y los efectos

● **EL PETROLEO ACTUA COMO ASFIXIANTE, IMPIDIENDO LA AIREACION DEL AGUA.**

● **SIN EMBARGO, LA DIFERENCIA EN UN SOLO GRADO DE TEMPERATURA DEL MAR, AFECTA MAS A LAS ESPECIES QUE LA CONTAMINACION.**

● **ES NECESARIO UN CODIGO DE LA CONTAMINACION.**

tos mortales tardaron en producirse. De hecho, el problema del mercurio cambia de unos países a otros, no el problema en sí, sino la calificación misma de "peligrosidad". Las tablas que da cada país sobre la relación entre cantidad de mercurio y peso del pez para determinar el peligro, difieren, con lo que el problema se complica, todo ello dejando claro que el mercurio no supone hoy día un factor importante en la contaminación marina.

—¿Y la radiactividad?

—Pues, sinceramente, tampoco. Las centrales nucleares, los buques que utilizan esta energía, normalmente están muy controlados. Son modernos y están contruidos pensando en los efectos de la contaminación. En el panorama mundial, la radiactividad es uno de los agentes menos importantes. Naturalmente, no queremos decir que no sea peligrosa, sino que se toman muchas precauciones, o cuando menos las necesarias.

—Hasta ahora hemos hablado de "contaminación marina" propiamente dicha, aquella que en la mar se produce. Sin embargo, existen otras que, no originándose allí, le afectan en gran manera. ¿Podríamos hablar de ella?

Podemos hablar de diversos tipos de contaminación y en diversas zonas. La contaminación fluvial es probablemente la más importante, formándose por los vertidos de las industrias y por los insecticidas, problema este muy complejo, como después veremos. Quizá fuese conveniente intentar definir el mismo término de "contaminación", porque existe cierta confusión al respecto. Podemos decir, para entendernos, que la contaminación es algo ajeno al medio y que produce efectos negativos en él. En este sentido, la fluvial es la que más perjudica a dicho medio. Ahora bien, tampoco se podrían pedir soluciones inmediatas y radicales para el problema. Citemos el caso de las papeleras. Las fábricas antiguas necesitarían una inversión de quince al veinte por ciento de su valor total para transformar los vertidos. Las modernas, las que en la actualidad se están construyendo y las que lo hagan en el futuro, tendrán que incluir en sus presupuestos de construcción un capítulo para instalación de depuradoras; pero las cifras totales que se necesitarían para modernizar el conjunto de industrias nacionales, desde la perspectiva anticontaminante, serían fabulosas, prácticamente imposibles de alcanzar.

—En realidad, el problema de la contaminación industrial es un problema de dinero, de inversiones. El primer paso, el de la mentalización del Gobierno, ya está dado. Por lo que respecta a los insecticidas, el problema, como apuntábamos antes, es complejo, y ello por la sencilla razón de que son imprescindibles para el campo. La contaminación que producen en los ríos, mediante la lluvia que a ellos los arrastra, es muy grave, pues su grado de toxicidad es elevado. La solución vendrá como fruto de las investigaciones que se lleven a cabo para encontrar insecticidas que, siendo eficaces en la tierra, no supongan una contaminación mortal en el agua. Este es el único camino a seguir, pues prohibir los insecticidas sería retroceder alarmantemente, en cuanto a cosechas y productividad de la tierra.

—Hay un hecho que parece indiscutible: la pesca disminuye. Las capturas son cada vez inferiores; ¿en qué medida actúa la contaminación marina, costera, en el rendimiento de nuestros pescadores?

—Resulta muy difícil saber las causas de disminución de las especies. Es aventurado afirmar que ello es debido exclusivamente a la contaminación del mar, pues no existen datos concretos. Lo que sí se puede asegurar es que les afecta mucho más una diferencia de un grado de temperatura del agua del mar que la contaminación, que por otra parte se encuentra muy localizada. Es cierto que se pesca menos, pero todas las especies tienen unas fluctuaciones, cuyas causas de variación no se conocen. Puede ocurrir perfectamente que dentro de unos años se vuelva a pescar mucho más que en la actualidad, y lo probable es que la contaminación no sea la misma, sino mayor. Quizá afecte algo a la puesta de las especies, pero, como decíamos antes, la diferencia de temperatura del mar es mucho más condicionante para la aparición o no de determinadas especies en nuestras costas.

—Para finalizar, ¿cuáles podrían ser las soluciones en lo que se refiere a España?

—Fundamentalmente es necesaria una reglamentación sobre la contaminación. Diariamente nos encontramos con problemas concretos ante los que podemos asesorar desde nuestra función de científicos, pero al no existir una reglamentación concreta, no podemos exigir que se cumplan nuestras recomendaciones. De igual manera que existe una normativa clara sobre las aguas potables, sería muy conveniente que el Gobierno creara un Código de la Contaminación, en el que se tuvieran en cuenta todos los factores que intervienen en el proceso, labor que a no dudar resultará ardua y laboriosa, pero de gran utilidad.

Opiniones documentadas de especialistas en la materia, que sin alardes sensacionalistas nos hablaron sobre la contaminación marina, uno más de los problemas con que el hombre se encuentra en su lucha con la Naturaleza. ■ ANGEL S. HARGUINDEY.

EFFECTOS NAVALES JOSE LUIS VILLANUEVA FERNANDEZ

Suministro de toda clase de artículos
para la pesca de altura y bajura

Casa Central:
AVILES
Avda. C. Guadalhorce, 1
Teléfono 56 17 10

Sucursal:
CUDILLERO
Plaza la Marina
Teléfono 59 00 05

EL MUSEL, UN PUERTO EN EXPANSION

A FINALES DE AÑO SE HABRAN MOVIDO, EN EL PUERTO DE GIJON, MAS DE DIEZ MILLONES DE TONELADAS

GIJON (Especial para "Hoja del Mar").—Buscar el íntimo sentido de la estadística que a continuación se inserta, así como la gama de problemas que plantea, motiva este trabajo que, en calidad de mero observador profesional del puerto de Gijón, al cabo de quince años, me honro en aportar a las columnas de este órgano de información del Instituto Social de la Marina.

MOVIMIENTO DEL MUSEL

En cifras concretas, el movimiento del puerto de Gijón desde 1965 hasta el presente, octubre de 1973, es el siguiente:

AÑO	Mercancías	Número de buques	TRB	Prom. TRB por buque
1965	3.266.594	4.274	3.101.596	726
1966	3.203.977	3.610	2.894.614	801
1967	3.313.061	3.334	3.048.424	914
1968	3.813.797	3.215	3.361.415	1.046
1969	4.524.953	2.611	3.817.111	1.462
1970	6.145.201	2.175	3.023.940	1.390
1971	6.428.418	2.275	3.318.207	1.458
1972	8.027.936	1.958	3.597.872	1.838

En ocho años, el puerto de Gijón ha pasado a multiplicar por 2,5 su movimiento del año 1965.

En este mismo período se registra un incremento importantísimo en el índice promedio de TRB/buque, que en 1965 estaba representado por 726 Tm/u., cifrándose en 1972 en 1.838 Tm/u.

En octubre de 1973, a su día primero, las mercancías movidas por el puerto de Gijón se cifraban en la suma de 8.032.891 Tm., es decir, se había superado en sólo tres trimestres del año en curso el movimiento total del ejercicio de 1972; lógica es, pues, la previsión de que al término del año este puerto habrá superado ampliamente los diez millones de toneladas por mercancías movidas.

Este crecer del puerto de Gijón, que ha sido seguido con todo interés por el Ministerio de Obras Públicas, a través de estos años, indudablemente ha planteado serios problemas y aún los seguirá planteando.

● De puerto exportador de carbón ha pasado a ser importador de diversas materias.

Otro grave problema que se presentó con el crecer del puerto de Gijón fue el de la escasez de tierra para su segunda alineación, ya que el macizo de torres corta la posibilidad de expansión al establecimiento portuario en dirección a tierra; una hábil política de rellenos, ganando terrenos al mar en las áreas costeras de escaso calado (cuatro o nueve metros), ha venido a resolver el problema en su totalidad.

Los planes expansivos de la Campsa, que representan una inversión superior a los mil millones de pesetas, por ejemplo, han sido posibles gracias a esta anexión de tierras firmes que se está logrando en el puerto gijonés.

Otra obra importante ha sido la de construcción del dique de la OSA, obra que quizá en la actualidad no se valora debidamente, pues le falta el indispensable complemento de la creación de muelles comerciales adosados al mismo; pero es indudable que se trata de la obra básica para que el puerto

gijonés pueda, en un futuro próximo, acoger cómodamente otros tráficos diversos a los de graneles, tales como los de carga general, así como la salida de los hierros comerciales de nuestra siderúrgica integral.

DADO SIDERURGICO

El puerto de Gijón, por su estrategia en la costa cantábrica, no puede agotarse en la funcionalidad de puerto granero al servicio de la siderúrgica asturiana. Un crecimiento armónico del establecimiento portuario sólo puede lograrse si sus rectores o la iniciativa privada acometen la creación de muelles comerciales a partir del dique de la OSA, tales como los resultantes del contradique exterior y del llamado "dado siderúrgico".

Respecto a este último, existe un anteproyecto cuya redacción fue autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, que representa la incorporación a las dársenas del Musel de unas nuevas hectáreas de muelle comercial y de unos ochocientos a novecientos metros de línea de atraque, con calados superiores a los doce metros y perfectamente a cubierto de los vientos y mareas de mayor frecuencia en la zona.

No debe olvidarse tampoco a un usuario importante del puerto gijonés, cual es el complejo cementero del valle de Abono, Tudela-Veguín, Cementos del Cantábrico, así como tampoco los tráficos de productos petrolíferos y gases licuados, que en 1985 deberán responder y adecuarse a las necesidades de un área, "hinterland del puerto de Gijón", que se sitúa más allá de los siete millones de toneladas, pero que para 1980, es decir, a la vuelta de la esquina, ya supondrá un índice superior a cinco millones de Tm/año.

Con estos problemas, propios de un crecimiento disparado, vive y se orienta hacia el futuro el puerto de Gijón, cuyo interés, desde el punto de vista nacional, se acredita cada vez más, presentando unas posibilidades para el mañana verdaderamente alentadoras, si en ese mañana vislumbramos la proyección exterior de nuestro país hacia Centro y Noroeste, por las vías o fuera de las vías del Mercado Común Europeo. Ese fenómeno socio-económico y diplomático se producirá, antes o después, de manera inexorable. ■ PEDRO GARCIA-RENDUELES AGUADO.

PUERTO IMPORTADOR

Gijón, antes de 1965, era un puerto de signo exportador, fundamentalmente al servicio de nuestras cuencas mineras, para posibilitar la salida de sus carbones hacia el resto de la Península.

Las sucesivas ampliaciones de Ensidesa y la implantación de Uninsa, así como la disminución de los tráficos carboneros, son los factores que explican el rotundo cambio de sentido de nuestro establecimiento portuario, que se convierte, de la noche a la mañana, en un puerto fundamentalmente importador, con una clara polarización en mineral de hierro, carbones coquizables procedentes del extranjero y chatarras.

Se presenta así, de repente, la necesidad de habilitar zonas de atraque e incorporar al puerto equipamientos que le permitiesen un rápido tratamiento de los grandes "bulk-carriers", que en tráfico frecuentemente transoceánico habían de ser los portadores de estas primeras materias para la alimentación de los altos hornos asturianos y de sus acerías.

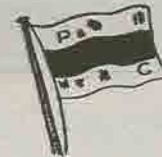
El dique Norte, tradicionalmente una andana o dique de espera, se convierte en un muelle comercial en toda su extensión, a través de cuyos dos tercios extremos hacia el mar, se registran calados capaces para buques de hasta cien mil toneladas. Para ello hubo de realizarse una obra ingente para situar la manga de aquel dique, hoy muelle comercial, en cincuenta metros.

Sobre este muelle comercial se ha construido un cargadero de graneles, con capacidad para operar a un ritmo de dos mil toneladas/hora, que mediante un sistema de cintas hace llegar las mercancías al valle de Abono, desde el cual, por ferrocarril, se redistribuyen hacia los complejos de Ensidesa-Uninsa.

Acometer decididamente el derribo de viejas instalaciones no rentables, inadecuadas ya a los ritmos del presente, fue otra tarea del puerto gijonés. Los cargaderos denominados "Los Calderos" y "El Embudo" fueron demolidos, liberando a las correspondientes alineaciones de atraque de la rémora y servidumbre que representaban.

DIQUE EXTERIOR: ABRIGO DEL ANTEPUERTO

Pero la obra decisiva para el futuro del puerto de Gijón ha sido, sin duda, la del dique del Oeste o dique exterior, que representa, nada más y nada menos, que el otorgar suficiente abrigo de los tiempos del nw. a un amplísimo antepuerto, en donde se registran calados uniformes entre 20 y 25 metros que lo capacitan para la recepción y fondeo de barcos de hasta 200.000 toneladas.



PEREZ Y COMPAÑIA, S. A.

ARMADORES
CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENCIA DE I. A. T. A.

Fletamentos — Agencia de Aduanas — Transitarios
Seguros — Cargas, descargas, estibas y desestibas
Alquiler calabotes — Lubricantes marinos CEPISA

Agentes de: CIA. TRASATLANTICA ESPAÑOLA, S. A.
NAVIERA EXPORTACION AGRICOLA, S. A.
NAVIERA ASON, S. A.
GOLFO LINE
NAVIERA MARITIMA DE AROSA, S. A.
SERVICES EUROPE ATLANTIQUE SUD, de París
EMPRESA MAMBISA Y CUFLET, de La Habana

Delegados Generales para Asturias de la
COMPAÑIA NACIONAL HISPANICA ASEGURADORA, S. A.

Teléfonos 34 13 40 y 34 65 71
Calle Instituto, 8
Télex 37347
GIJON

Telegramas: GELPEREZ

OFICINAS: Asín (Sahara) · Alicante · Barcelona · Bilbao · Cádiz · La Coruña · Madrid · Marín · Sagunto · Santander · Sevilla · Valencia · Vigo · Villagarcía de Arosa.

Calle Dr. Graña, 29 entlo.
Teléfono 56 19 68
AVILES



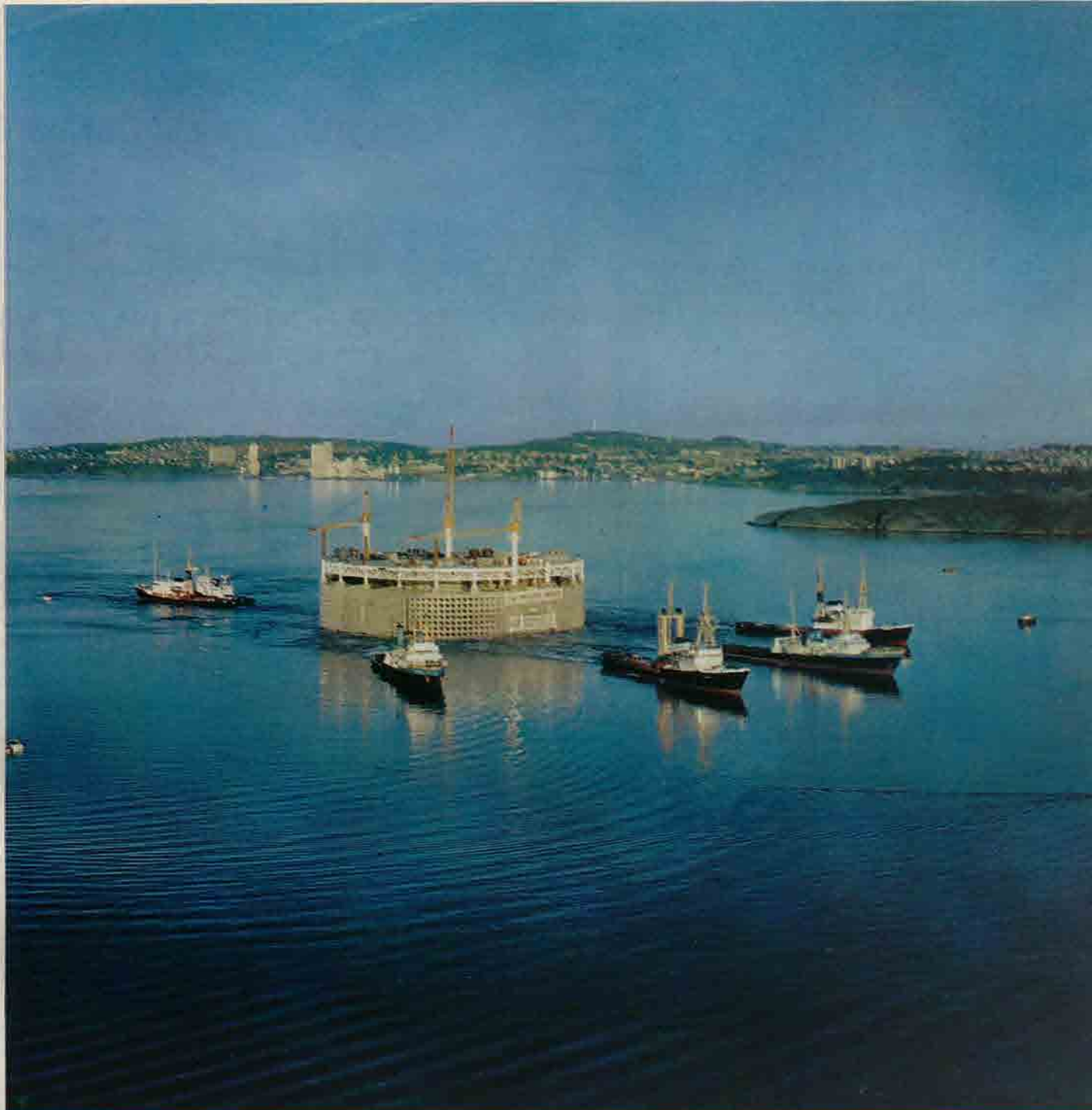
FUE UNA MISTERIOSA EXPLOSION

El tanque de 96.191 toneladas "Philippine Leader" se hunde frente a las costas de East London, en África del Sur, con su parte trasera partida por la mitad, después de que sufriese una misteriosa explosión en la que murieron el capitán y varios miembros de la tripulación. El barco se dirigía al golfo Pérsico y quizá no fue sino la electricidad estática la causa del siniestro.

FUEGO

El petrolero italiano "Ceile Azzurro", de 12.290 toneladas, que se incendió cerca de la costa holandesa, a dos millas Sudoeste del puerto holandés de Imjuiden. La tripulación se vio obligada a abandonar el barco. Los remolcadores están dispuestos mientras se combate las llamas.





EL ALMACEN DE PETROLEO MAS GRANDE DEL MUNDO



STAVENGER.
Un enorme
almacén
de petróleo
que se
ha construido
en la localidad
noruega
de Stavenger,
ha sido
transportado
desde
el lugar
que se ha
construido
hasta
la localidad,
en el mar
del Norte,
en el que irá
emplazado;
en el viaje
se tardará,
aproximadamente,
una semana
y media.
Se espera
que esta refinería
produzca
gran cantidad
de barriles
cuando se encuentre
en pleno
rendimiento.

NAVIERA DEL NALON, S. A.

ARMADORES - CONSIGNATARIOS

MOTONAVES:

	TONELADAS
MINA ENTREGO.....	6.200
MINA COTO.....	6.200
JUAN NESPRAL.....	4.500

Marqués de San Esteban, 8
Teléfonos: 34 31 05 al 09

GIJON

Dirección Telegráfica: NALON
Número Telex: 37375 NPRAL E
Apartado de Correos 156

Servicios Sanitarios del ISM

ACTIVIDADES CIENTIFICO- EDUCACION Y DIVULGACION

MADRID (De nuestra Redacción).—Durante el primer semestre del año en curso se ha desarrollado, por los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, un amplio programa médico-científico, así como de divulgación y educación sanitaria.

CICLOS DE CONFERENCIAS Y MESAS REDONDAS

Dicho programa se desarrolló en el siguiente orden:

Febrero.—En la Casa del Mar de Cádiz se dictaron dos ciclos de conferencias. El primero, dedicado a urología, se realizó en tres sesiones, y en él intervinieron los doctores Valdés Gómez, jefe del Servicio de Urología Infantil de la residencia La Paz, de Madrid; Gordón Laparte, jefe del Servicio de Urología de la residencia Zamacola, de Cádiz, y el doctor Alcima del Cuvillo, jefe del Servicio de Urología del ISM de Cádiz.

El segundo ciclo estuvo dedicado a patología digestiva, y en él participaron los siguientes doctores: doctor Pérez Cielo, vicepresidente de la Sociedad Andaluza de Patología Digestiva y jefe del Servicio Médico Quirúrgico de Patología Digestiva del ISM; doctor Ruiz Perales, jefe del Servicio de Radiología del hospital de San Carlos, y el doctor Rodríguez Alvarez, jefe del Servicio de Cirugía Digestiva de la clínica Puerta de Hierro, de Madrid.

Marzo.—En la policlínica de la Casa del Mar de La Coruña pronunciaron sendas conferencias los doctores Iglesias Díaz, profesor adjunto de la cátedra de Obstetricia y Ginecología de Santiago de Compostela, y el doctor Larripa García, jefe de la Sección

de Nemopediatría del Hospital Regional de Galicia.

El día 23 del mismo mes se celebró, en el salón de actos de la Casa del Mar de Vigo, una sesión clínica bajo el lema "Insuficiencia mental", en sus aspectos médico, humano y social.

Abril.—En Cádiz se celebró el tercer ciclo de conferencias dedicadas a nemociología. Lo inició el doctor Obrador Alcalde, de Madrid, e intervinieron también los doctores Lamas Grego, de la Ciudad Sanitaria Virgen de las Nieves, de Granada, y López Escobar, del Servicio Médico del ISM de Cádiz.

Mayo.—En la Casa del Mar de Vigo, el doctor Palazón de la Barreda, traumatólogo, jefe coordinador del Servicio Central de Accidentes de Trabajo del ISM, disertó sobre "Complicaciones traumatológicas". Sobre el mismo tema pronunció otra conferencia el doctor Alonso Arrieta, cirujano plástico.

En la Casa del Mar de Almería, pronunció una conferencia sobre "Tratamientos de fracturas" el doctor Gómez Angulo, médico cirujano y traumatólogo.

Junio.—Sobre "Algunos aspectos de la cirrosis hepática" pronunció una conferencia, en la Casa del Mar de Almería, el doctor Abad García, médico de la policlínica de Almería.

El día 28 del mismo mes, el Comité de Actividades Científicas de la Delegación Provincial del ISM en Vigo celebró, en la Casa del Mar de dicha ciudad, una mesa redonda sobre el tema "Problemas clínicos de casos fáciles", en la que participaron todos los doctores del cuadro asistencial de esa Delegación.

Julio.—En la Casa del Mar de Vigo pronunció una lección magistral el catedrático de Patología Médica de Santiago de Compostela, profesor Oya Salgueiro,



Clausura del curso de auxiliares de clínica, en la Casa del Mar de La Coruña.

MEDICAS Y DE N SANITARIA

titulada "Problemas del hombre en la mar, vistos por un médico".

FORMACION DEL PERSONAL AUXILIAR SANITARIO

En sesiones semanales, el director de la policlínica de Almería, doctor don Manuel de Oña Iribarne, ha desarrollado en esa ciudad un Curso de Información Sanitaria para los auxiliares de clínica, con el fin de adiestrarlos en el trabajo y colaboración que prestan al personal sanitario.

Durante los días 10, 15, 16 y 17 de enero, en la Casa del Mar de Vigo, se celebró un cursillo dedicado a las comadronas, en el que se afrontaron temas de su competencia.

El 28 de febrero, en la Casa del Mar de La Coruña, y con asistencia de las primeras autoridades provinciales, se clausuraba un Curso de Auxiliares de Clínica, que, en colaboración con el PPO, se había inaugurado el 3 de noviembre de 1972.

ACCION FORMATIVA EN HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

En colaboración con el Plan Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo, la Inspección General de los Servicios Sanitarios tiene prevista, a través de sus Inspecciones Provinciales, la celebración de cursillos y otras actividades, con el fin de educar a los trabajadores en la prevención de enfermedades y accidentes en sus cotidianos quehaceres laborales.

La Inspección Provincial de Castellón, junto con el Gabinete de Higiene y Seguridad en el Trabajo de esa provincia, realizó una serie de charlas y proyecciones de películas en las poblaciones de Burriana, Castellón, Peníscola y Vinaroz.

En la Casa del Mar de La Coruña, durante el mes de febrero, en colaboración con el Servicio de Fomento Social, y dentro del Curso de Competencia Marinera, se celebró un cursillo de Higiene y Seguridad en el Trabajo. Otro curso de las mismas características se impartió en Camariñas.

EDUCACION Y DIVULGACION SANITARIA

No podía quedar a un lado —en estas numerosas e interesantes actividades— la importante faceta de la educación sanitaria, tan necesaria para el mejor desarrollo del bienestar de la comunidad. Así, en el mes de enero, en la Casa del Mar de La Coruña, y en colaboración con el Curso de Promoción Social de la Mujer, se dictaron dos conferencias a cargo de médicos de la policlínica que versaron sobre "Problemas del adolescente" y "Alimentación en la edad preescolar".

En el mes de enero, la Inspección Provincial de Vigo, en contacto con la Unidad de Fomento Social, inició una serie de clases sobre higiene y puericultura en La Guardia, Vigo, Villajuán, Bueu, Campela, Portonovo, Marín, Cangas y Bayona.

Durante la semana del 21 al 26 de mayo, en la Casa del Mar de Vigo, se dictó un cursillo sobre "Maternidad y preparación al parto", dirigido a las esposas de los trabajadores del mar.

Y ya, para terminar, sólo señalar que en estos momentos están preparados otros numerosos cursos que comenzarán tras el paréntesis veraniego, y que vendrán a orientar la educación sanitaria de nuestros hombres de la mar y sus familias. ■ JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN.



En la Casa del Mar de Vigo, el catedrático doctor don José Carlos Oya Salgueiro pronunció una conferencia sobre "Problemas del mar vistos por un médico".



El doctor Cadarso, en un momento de su disertación sobre "Drogas y embarazo".



El doctor Abad García pronunciando una conferencia en la Casa del Mar de Almería.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA, S. A. ARMADORES

Apartado n.º 51 - Teléfono 35 32 40/45 - Telex 34374

GIJON

BUQUES

T. P. M.

M. N. Mosquitera	3.676
M. N. Antonio Lucio	3.693
V. Carlos Tartiere	2.545
M. N. Felguera	510
M. N. Sotón	510
M. N. Barredos	330



El Hogar del Jubilado.



Vista de un dormitorio.



Detalle del vestíbulo de la residencia.

APERTURA DE LA RESIDENCIA PARA TRABAJADORES DEL MAR Y DEL HOGAR DEL JUBILADO, EN BARCELONA

BARCELONA.—Ha entrado en servicio la residencia para trabajadores del sector marítimo-pesquero y el Hogar del Jubilado de esta capital.

Ambas instalaciones están ubicadas en la Casa del Marino, sede de la Delegación Provincial del ISM, en el barrio marino de la Barceloneta.

La residencia, sencilla, aunque muy dignamente montada, consta de recepción y diez habitaciones, con un total de treinta camas y todos los servicios complementarios correspondientes. La decoración ha sido muy cuidada, con motivos náuticos, cuadros, grabados, cerámicas, etcétera.

El Hogar del Jubilado, instalado en un gran salón, tiene área de juegos, entre ellos, de billar, lectura, televisión y tertulia, y un servicio de bar y de comidas rápidas.

Se ha constituido una Junta provisional que estudia un plan de actividades de los jubilados, de carácter cultural, turístico, recreativo, etcétera.

Ambas instalaciones han sido muy bien acogidas por los trabajadores del sector y por los jubilados.



El bar del Hogar del Jubilado.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18
Edificio CACITSA, 2.º
Apartado 327
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65
Telegramas: FRUCASA
Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

CUATRO TRIPULANTES DEL «REINA VICTORIA» Y EL «LOPEZ SUEIRAS», CON TODA SU DOTACION (ONCE HOMBRES), DESAPARECIERON EN EL MAR

BURELA (Lugo) (De nuestro corresponsal).—La blanca villa costera lucense de Burela se ha vestido de luto. La trágica noche del Pilar ocasionó el hundimiento y desaparición de dos pesqueros de Burela: el "Reina Victoria" y el "López Sueiras". Consecuencia de este suceso han sido cuatro tripulantes desaparecidos del barco citado en primer término y la totalidad de la dotación del segundo, compuesta de once hombres.

El "Reina Victoria", hundido por un golpe de mar en el golfo de Vizcaya, salvó parte de la tripulación. Nueve han sido los supervivientes y cuatro los desaparecidos.

El tremendo temporal de la trágica madrugada del día 13 de octubre se cebó en las embarcaciones que por aquellas aguas faenaban y, lo que es peor, con los hombres. Toda la tripulación del "Reina Victoria" había logrado situarse en una de las balsas —la de seis plazas—, pero un golpe de mar se llevó a tres hombres: patrón, segundo patrón y un marinero. Más tarde, al zozobrar de nuevo la balsa, otro marinero desaparecía en medio del océano, sin que sus compañeros pudieran hacer nada por salvarle. Ocho horas en la balsa salvavidas y por fin, cuando las esperanzas de salvación para los naufragos no eran muchas, un pesquero francés el "Lobo de los

Mares", con base en Duarnenez, en la Bretaña francesa, les recogió en medio de la tremenda tempestad.

Según manifestaciones de los supervivientes, el mismo mal tiempo produjo la deriva del barco salvador y, haciéndose notar con señales improvisadas con trozos de la capota de la balsa, los nueve tripulantes del "Reina Victoria" eran milagrosamente salvados.

Aquí finalizaba la trágica aventura de los pescadores bureleses, con la tremenda impresión del peligro pasado y, sobre todo, con la pena honda de los compañeros desaparecidos.

DESAPARICION DEL "LOPEZ SUEIRAS"

A este naufragio se unía la desaparición de otro pesquero con base en Burela: el "López Sueiras". Se temía lo peor, pero durante quince días las esperanzas de localización del barco se mantuvieron vivas.

Las autoridades militares de Marina ordenaron inmediatamente la búsqueda del barco desaparecido. Del puerto de El Ferrol del Caudillo se hicieron a la mar las fragatas rápidas "Oquendo", "Roger de Lauria", "Gravina" y "Churrua", así como un hidroavión del SAR. Los trabajos de exploración de la zona en donde se estableció contacto por úl-

tima vez con el "López Sueiras" no dieron resultado positivo, pero Burela, los hombres de mar de Burela, dando muestras de una impresionante solidaridad, montaron un servicio de salvamento para rastrear la zona y, sin pensarlo más, capitaneados por el "Brisas del Cantábrico", último barco que estuvo en contacto con el pesquero desaparecido, se hizo a la mar una flotilla compuesta por diecisiete unidades que, a toda máquina, se dirigieron a la zona donde faenaba el "López Sueiras" cuando se produjo la desaparición. El "Ciudad del Sacramento", "Jesús José", "Pepín", "González Ben", "Olimpico", "Puerto de Burela", "Nuevo Marivi", "Gran Sagrada", "Atilano Juan", "Ruiz González", "Dina", "Nuevo López Sueiras", "Basanta Fra", "Flor de Lis", "Reina del Carmen", "Nuevo Bellavista". Todos con el mismo objetivo y el mismo afán: localizar a los compañeros desaparecidos. Cinco días en la mar con resultados desesperanzadores, pero que ayudan a conocer la triste realidad. Las dos balsas del "López Sueiras", la tapa de la nevera y otros utensilios del barco, delatan el hundimiento del barco, sin que se sepa si los tripulantes llegaron a utilizar las balsas.

LOS MARINEROS DESAPARECIDOS

Salvados nueve de los trece tripulantes del "Reina Victoria", los desaparecidos son los siguientes: Ernesto Rey Fra, de veintiocho años de edad, casado y con un hijo; patrón del barco. Joaquín Rey Fra, hermano del anterior, de veinticinco años de edad, casado; mecánico. Dionisio Leal Fernández, de treinta y cinco años de edad, casado, con tres hijos; marinero. Enrique Salgueiro García, de treinta y seis años de edad, casado, con un hijo; marinero.

La tripulación del "López Sueiras", todos desaparecidos con el barco, estaba compuesta por los siguientes hombres: José Ramón López Sueiras, patrón, cuarenta y nueve años, casado, con dos hijas también casadas. José Sánchez Gómez, de treinta y cuatro años de edad, mecánico, casado, con un hijo. Manuel Alonso Labaen, de treinta y dos años, marinero, casado, con dos hijos. Emilio Fernández Rodríguez, de cuarenta y cuatro años de edad, marinero, casado, con un hijo. Jaime Fernández Rodríguez, de treinta y nueve años de edad, marinero, casado, y con un hijo. Jesús Fiallega López, de veintinueve años de edad, marinero, soltero. Juan González Pérez,

Diecisiete barcos de Burela se hacen a la mar para rastrear la zona donde se supone pudo ocurrir el naufragio del "López Sueiras", en la noche del 12 al 13 de octubre. (Fotos: SERGIO.)

de diecisiete años de edad, marinero, soltero. Luciano Martínez Pedre, de treinta y dos años de edad, marinero, soltero. Emilio Sánchez Gómez, de veintitrés años de edad, marinero, soltero. Federico Fernández Gómez, de quince años de edad, oariner, soltero. José Villares Mon, de diecisiete años, marinero, soltero.

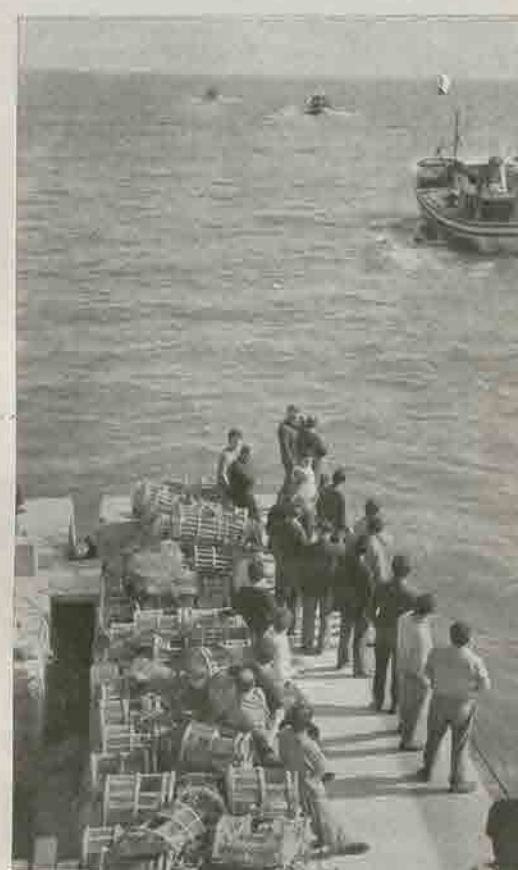
Hay que señalar que entre los tripulantes del "López Sueiras" figuran tres hermanos y un hermano político de éstos.

HONRAS FUNEBRES

En Burela tuvieron lugar el pasado día 21 solemnes honras fúnebres por las víctimas del "Reina Victoria". El acto, emocionante, estuvo presidido por las primeras autoridades de la provincia de Lugo y oficiado por el obispo de la diócesis de Mondoñedo-El Ferrol. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.



Los nueve supervivientes del "Reina Victoria", durante la ofrenda de coronas que se hizo en alta mar, como homenaje a sus compañeros fallecidos.



EL «UJE» SE INCENDIO
EN EL PUERTO DE AMBERES

FALLECIERON DOS TRIPULANTES ESPAÑOLES

AMBERES (De nuestro corresponsal).—Triste noticia para España, en especial para diversas familias de la región gallega, la que se produjo a finales del pasado mes de septiembre con el incendio en este puerto del buque bandera panameña, de 10.000 toneladas, "Uje". En dicho suceso se produjo la desaparición de dos de sus marineros, ambos de nacionalidad española: José María Dorrego Pérez, nacido en El Ferrol en 1955, y Luis César Seijido Basanta, de la misma localidad y nacido en 1956.

El suceso fue provocado al originarse un incendio en la sala de máquinas del "Uje", cuando se encontraba en el puerto. El barco quedó muy dañado, aunque parece posible su recuperación.

En el momento del incendio, los marineros fallecidos se encontraban en las máquinas y no pudieron salir. Tampoco fue posible, a pesar de su continua llamada de socorro, prestarles ningún auxilio, debido a que no se dispuso de máscaras de gas y ropa adecuada para hacer frente al humo tóxico que se produjo, hasta que llegaron los bomberos a los cuarenta y cinco minutos de originarse el incendio.

En la tripulación del "Uje" había otros doce marineros españoles que, afortunadamente, no sufrieron daño alguno.

De la defensa de los intereses de los marineros españoles desaparecidos se ha hecho cargo la delegación social del Instituto Español de Emigración en esta ciudad de Amberes. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.

LAS CATASTROFICAS RIADAS DE OCASIONARON IMPORTANTES MATERIALES A LOS PESCADORES D

MALAGA (Especial para "Hoja del Mar").—La noche del día 18 se cerró amenazadora, anunciando lo que habría de padecer el pueblo de La Rábida. Estaba el cielo amenazado de lluvia tras un día gris. Quizá ello, y dada la intuición meteorológica del hombre de mar, ciertamente evitaron un número más elevado de víctimas, precisamente la de los pescadores y sus familiares. A las cinco de la madrugada descargó una torrencial tromba de agua, con potencia incalculable, sobre las partes oriental y occidental de este pueblo, a cuyos extremos se encuentran enclavados dos cerros con pendientes verticales. La riada de Occidente cobró un gran número de vidas y quizá aún más de las que hasta ahora se conocen; la oriental, que afectó de forma total al núcleo de viviendas de los pescadores, enterrando totalmente en agua y barro las casas, si bien no pudo cobrar ninguna vida, porque expertos en distinguir el mal tiempo, estaban en guardia y sin dormir, lo que les salvó la vida.

El balance tras la catástrofe es desolador. Primero, la muerte de tantos seres y el pesar de sus familiares, aumentado por desconocer en muchos casos el paradero de los cadáveres, lo que hace al pueblo triste y desorientado, dada su baja moral.

Después, las pérdidas materiales:

se han perdido dos botes, siniestrados dos barcos de cerco y pérdida de pertrechos de los 17 botes restantes, que componían en total la flota pesquera.

La totalidad de las viviendas han sido afectadas total o parcialmente.

La pérdida de ajueres se estima en varios millones de pesetas.

Este es un balance general que no puede recoger nada más que esta estimación de valoración de pérdidas a primera vista, pero que irán en aumento a medida que se descubran los efectos secundarios.

Quizá el pescador, dado su alto espíritu de sacrificio de siempre, puede afrontar esta adversidad con el tesón a que su vida de mar les tiene acostumbrados. Gran falta ha de hacerles, pues este pueblo, hasta que no transcurra un largo período de tiempo, no volverá a la normalidad.

También digamos que se le ha prestado al pueblo una ayuda a todos sus problemas por parte de las autoridades, organismos y parti-

culares, y ello, con entrega y efectividad.

El Instituto Social de la Marina ha estado presente a raíz de la catástrofe. El día 20, el delegado provincial de Málaga y el delegado local de Motril mantuvieron contacto en el Ayuntamiento de Motril y con las autoridades encargadas del suministro de víveres y evacuaciones. Durante la noche se esperaron a las embarcaciones con evacuados, entre los que se encontraban algunas familias de pescadores, y a continuación se realizaron visitas al Colegio Menor de Motril, donde entre las numerosas familias recogidas se encontraban cuatro de pescadores. Una vez casi restablecido el paso por carretera para autoridades de organismos oficiales con destino a La Rábida, se mantuvo contacto con el gobernador civil y autoridades de Granada, estando presentes en el recibimiento de Sus Altezas Reales los Príncipes de España y ministros del Gobierno.

Representantes del Instituto Social de la Marina visitaron todas

REVISTAS DEL MAR EN ESPAÑA

HOMBRES DEL MAR STELLA MARIS

SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1973 - Núm. 107

Guadiana, 10

Teléfono 261 72 00 - MADRID-2

Verdades como puños. O puños mayores que verdades. Depende.

Bien presentada. Pocos medios —nos parece— pero mucha entrega —creemos— al servicio del objetivo de la revista, por parte de quienes la realizan.

Cara a los hombres de la mar, se resiente de revanchismo; crónica negra y sermones (de la técnica sermonil de avanzadilla al uso).

Apreciamos al colega, no obstante.

Y si se trata de otra cosa, cuando queráis (mas tirad vosotros primero).

Los principales
avitallamientos
a La Rábida
llegaron por mar,
y en la operación
se distinguieron
los pescadores
almerienses,
principalmente
los procedentes
de Adra.



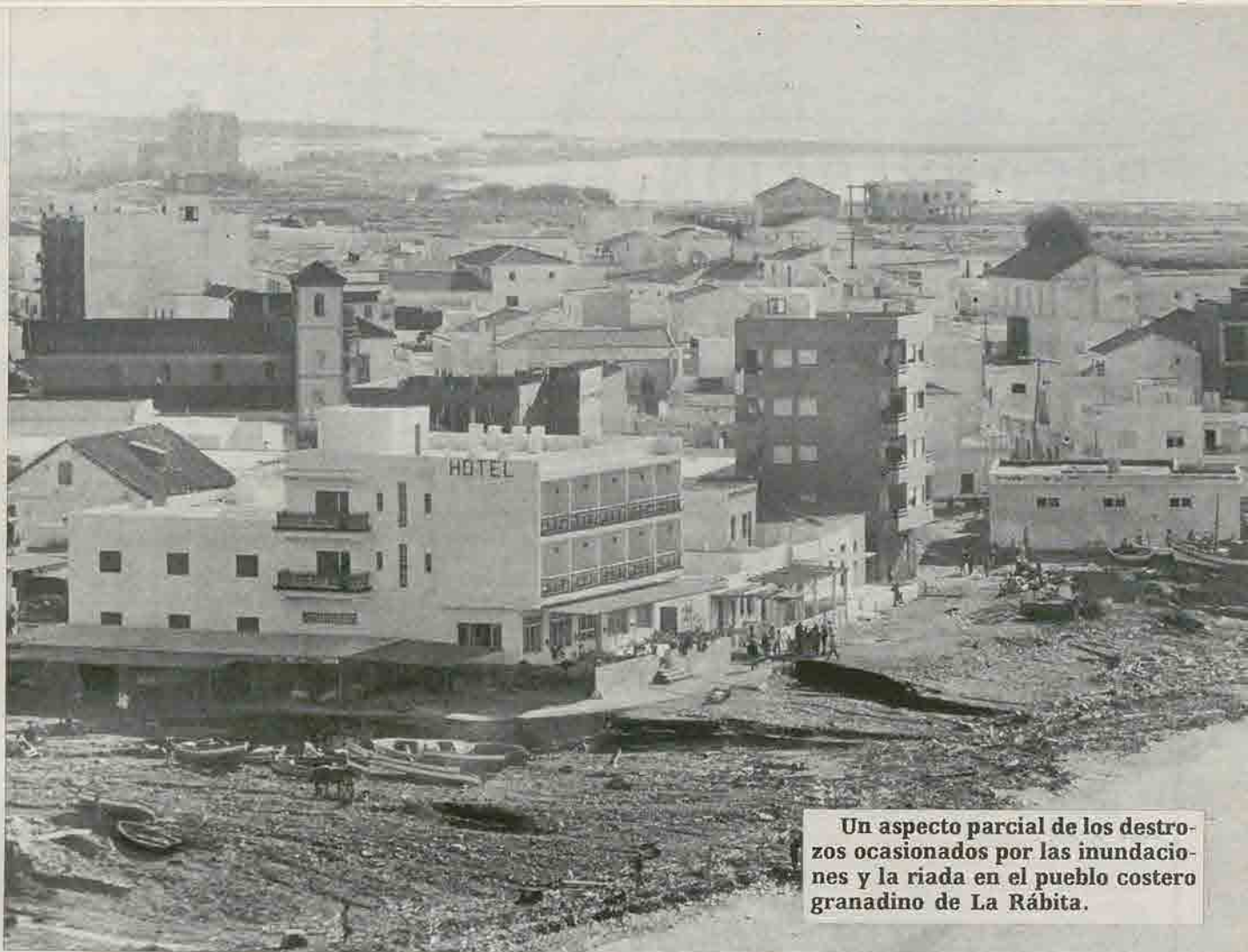
L SUDESTE PERDIDAS E LA RABITA

las viviendas siniestradas, así como las embarcaciones.

La situación del pueblo de La Rábita es completamente catastrófica, como a podido observarse por las informaciones de prensa y televisión.

En la actualidad se están gestionando, y se han llevado a cabo con la máxima rapidez, auxilios económicos y ayudas necesarias para lograr un total restablecimiento de las condiciones de vida de las familias de los pescadores, así, como de sus medios de producción. ■

FELIPE PEÑA.



Un aspecto parcial de los destrozos ocasionados por las inundaciones y la riada en el pueblo costero granadino de La Rábita.

EL I. S. M., EN AYUDA DE LOS DAMNIFICADOS

MADRID.—El pasado día 25 de octubre, la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, a la vista de la situación catastrófica ocurrida en nuestro Sudeste, ha acordado que, con independencia de las ayudas establecidas por el Ministerio de Trabajo a los asegurados en general, aquel organismo conceda, con cargo a los fondos que administra, procedentes de ingresos no imputables a la gestión de la Seguridad Social, diversas ayudas tendientes a la más amplia reparación de los daños sufridos.

A PESAR DE LOS CUANTIOSOS DAÑOS PRODUCIDOS EN ADRA Y GARRUCHA, LAS POBLACIONES MARINERAS RESPECTIVAS NO FUERON AFECTADAS EN EXCESO

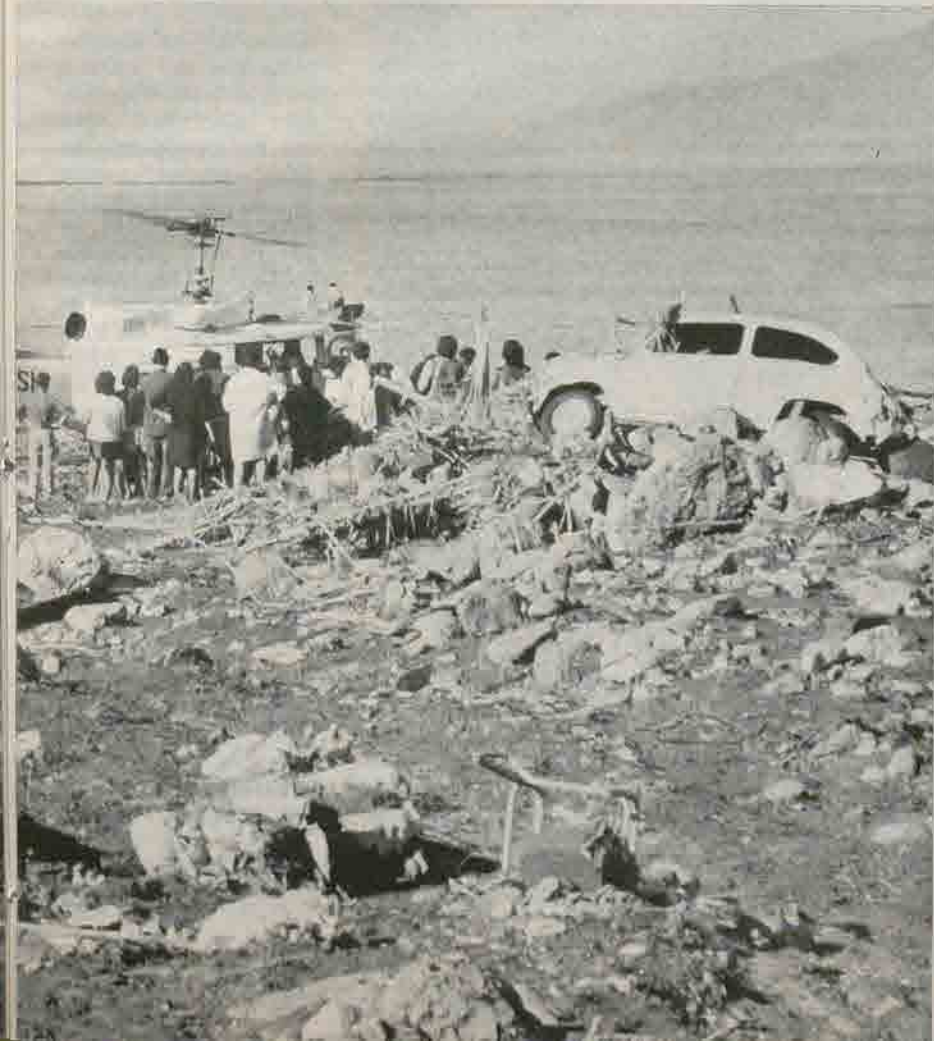
ALMERIA (Crónica de nuestro corresponsal).—Por una vez, los hombres de la mar de Almería están ausentes de la crónica negra de este mes luctuoso para la provincia.

Es verdaderamente milagroso que no haya habido en Adra una verdadera catástrofe para los pescadores de aquel puerto. Cuando el sábado 20, día siguiente al de la riada, se desplazó este cronista a aquel puerto para comprobar directamente lo que pudiera haber sido de nuestros hombres de la mar, llevaba el ánimo dispuesto a superar todo cuanto pudiera haber, pero conforme iba penetrando en el pueblo desgraciado, a lo largo de los tres kilómetros de carretera bordeada de magníficos castaños y plátanos de Indias, de lo que habían sido feraces huertas, se le fue encogiendo el corazón al comprobar que era toda una planicie donde no quedaba ni una señal de cultivos, donde a trescientos o cuatrocientos

metros había vehículos que las aguas habían arrastrado, donde las cañas, árboles tronchados, malezas y fango, alcanzaban más de dos metros de altura sobre los troncos de aquellos árboles, pensó que los pescadores de Adra tenían que haber sufrido, en sus vidas y en sus haciendas, gravísimos daños.

Como pudo, con el vehículo rompiendo el fango que alcanzaba casi la totalidad de las ruedas, llegó a la Casa del Mar, donde no había más que un funcionario de la Cofradía, ya que todos los demás estaban trabajando en limpiar sus casas, las de sus familias y las de sus vecinos. Este funcionario le dijo que creía no había sucedido nada importante entre los pescadores, pero que, no obstante, y dada la imposibilidad de llegar a las viviendas de la mayoría de ellos, creía más conveniente esperar algún día más para poderlo comprobar.

(Pasa a la pág. siguiente)



RECONVERSION DE LA FLOTA PESQUERA DEL SUR

El Consejo de Ministros celebrado el pasado 19 de octubre adoptó importantes acuerdos en relación con la renovación de la flota pesquera que ejercía habitualmente la pesca en aguas conflictivas marroquíes.

Por parte del Ministerio de Hacienda se establecieron medidas económicas excepcionales a favor de los propietarios de embarcaciones que se desgacen para ser sustituidas por otras que permitan, por su arqueado y demás características, continuar en el ejercicio de la actividad pesquera en otras aguas.

Se facilita también la financiación de compra de barcos de nueva construcción, en forma verdaderamente generosa, así como la compra de barcos usados en condiciones totalmente favorables para los armadores.

En el orden social, por el Ministerio de Trabajo se regulariza la forma en que podrán ser autorizados los ceses de personal, como consecuencia de la reestructuración de la flota pesquera y de los beneficios que en estas circunstancias podrán percibir, en orden a subsidio de desempleo, aquellos que coticen por esta contingencia.

En tanto en cuanto la renovación afecta a los tripulantes, se adoptan las medidas oportunas para cubrir los riesgos de pérdida de salario, previéndose la formación profesional y jubilación anticipada, y asimismo la asistencia por los cambios de residencia que puedan derivarse con motivo del desempeño de nuevos puestos de trabajo en embarcaciones con base en otras regiones.

LAS RIADAS EN ADRA Y GARRUCHA

(Viene de la página anterior)

El martes siguiente volví a Adra y constaté que aquellas gratas noticias se habían confirmado. Únicamente en la barriada de La Juana, distante algo más de quince kilómetros de Adra, a un pescador, que vive en unión de su madre anciana de ochenta años, le había desaparecido la vivienda y estaba recogido en el viejo cuartel abandonado de la Guardia Civil. Se le hizo entrega de un socorro de diez mil pesetas, que había ordenado el secretario general del ISM, para que pudieran reponer, en la medida de lo posible, los daños sufridos y advirtiéndoles que daría cuenta de su situación a la jerarquía nacional para vieran de paliar el grave quebranto.

Los pescadores de Adra pusieron sus barcos al servicio de la población de La Rábida, próxima a Adra, en la provincia de Granada. Fueron, si no los primeros, sí los más decididos y los que con mayor espíritu han colaborado en los trabajos de avituallamiento y ayuda material y moral a los habitantes de aquel pueblo, que lo han perdido todo.

La costa ha cambiado de perfil. A la salida de cada rambla, por pequeña que sea, se han creado playazos, que en algunos casos superan los dos kilómetros cuadrados. Se han hundido montes, otros se han levantado por las aportacio-

nes de piedra y arena, la carretera ha desaparecido totalmente en grandes tramos y en otros el paso se hace por unas angosturas entre fango y piedras, por las que escasamente cabe un coche. Para bajar a La Juana hubimos de descender por una rampa, cuyo primer tramo tiene una pendiente superior al 20 por 100, y el resto, de más de un kilómetro, no inferior al 15 por 100.

El miércoles día 23 nos desplazamos a Garrucha, donde, golpeado por la fuerza del agua y atraído por la gran resaca que produjo, el barco "Serafín Quero", que se había refugiado en aquel puerto, se estrelló contra el muelle, quedando empotrada la proa en el mismo y de medianía para atrás hundido en el agua y muy escorado a babor. Los hombres-rana están trabajando para poder taponar las brechas ocasionadas, achicarlo y volverlo a poner a flote. El resto de la flota amarrada sufrió ligeras averías por el golpeteo entre ellos mismos y contra el muelle.

El paseo marítimo ha quedado prácticamente destrozado. Garrucha es una ciudad que está al pie de una serie de lomas, no muy altas, pero sí con una gran cuenca de recepción, y cada calle del pueblo se convirtió en una torrentera que, al desembocar todas en el paseo marítimo, ocasionaron esos daños. ■
JOSE EGUIZABAL

DESDE EL 1 DE OCTUBRE, «MAREA» DE MARISCADORES EN LAS PLAYAS Y RIAS GALLEGAS

VIGO (De nuestro corresponsal).—Cuando el mes de octubre aparece en el calendario, surge en las playas y rías gallegas una singular marea, de carácter anual. Marea de hombres y mujeres, que no de agua salada. Hombres y mujeres que, a bordo de modestas barquichuelas o a pie firme, en la arena de las playas, tratan de arrancarle al mar sus riquezas en forma de moluscos y crustáceos. Es, al fin y a la postre, una auténtica cosecha marina.

Con el día primero del décimo mes, las autoridades de Marina levantan la veda que ha afectado a moluscos y crustáceos desde principios del mes de mayo.

Antes, mejillones, almejas, berberechos y ostras, siguiendo su ciclo vital, se han reproducido y crecido para luego, con la veda levantada, pasar a las barquichuelas y a las cestas de los mariscadores, con destino al consumo.

Una verdadera marea de hombres y mujeres, no siempre con conciencia y criterio racional suficiente para sacarle el máximo fruto y la máxima duración a la cosecha marina, escarban la tierra en busca de su riqueza.

Familias completas se dedican esos primeros días de octubre al marisqueo en las playas de Arosa, Pontevedra y Vigo, cifrando en la tarea buena parte de sus economías.

Pero, como decíamos, no siempre lo

racional preside estas faenas, que suelen durar poco tiempo, tras haber desnudado las arenas, sometidas a un exhaustivo rastreo, perjudicial a todas luces.

MAS BERBERECHO Y MENOS ALMEJA QUE AÑOS ANTERIORES

Durante la primera semana de marisqueo, la tónica de la campaña llevada a cabo en la zona de rastreo más próxima a Vigo —la ensenada de San Simón, al fondo de la ría— indicaba un aumento de las capturas de berberecho y un decrecimiento en las de almeja, con relación a años anteriores.

Concretamente en esa primera semana se habían extraído alrededor de mil toneladas de berberecho y de diez a quince de almeja, según nos informaron en la Cofradía de Pescadores San Juan, de Redondela.

El promedio de cotización del berberecho en esa primera semana osciló de 900 a 1.000 pesetas por cajón de 50 kilos, mientras que el de almeja se elevó entre 3.500 y 4.000 pesetas.

UNA SITUACION AUN DECEPCIONANTE

Realmente, la situación actual del marisqueo sigue siendo decepcionante si la comparamos con las demás actividades pesqueras o con el ritmo de progreso que, desde hace más de un siglo, ha marcado la

tónica de cultivos en países europeos similares al nuestro.

Son dos los aspectos frenadores del desarrollo marisquero más sensibles: el social y el científico-técnico.

Las dificultades de orden social son complejas y tienen como origen la explotación de los bancos naturales en régimen comunitario. La idea del "mar libre" está tan enraizada que es difícil arrancarla de la mente de los mariscadores ribereños, a pesar del plausible esfuerzo de las autoridades de Marina, de las Cofradías de Pescadores y del PPO. Problema que fue superado hace tiempo en otros países.

638 MARISCADORES MENTALIZADOS POR EL P. P. O. EN LO QUE VA DE AÑO

Nos referíamos antes a la labor realizada por el PPO en nuestra provincia, concretamente en lo que atañe a mentalización marisquera, cursos que por primera vez se desa-





SE INICIO LA «COSECHA» DEL MAR

rollaron en Pontevedra y que actualmente gozan de la estima de todos los mariscadores de la provincia y del pláceme de las Cofradías de Pescadores y autoridades de Marina.

Concretamente en lo que va de año se han celebrado en la provincia 24 cursos de mentalización marisquera y dos de mejillonero de batea. En total, 638 alumnos formados.

Los cursos se desarrollaron en Poyo, Cambados, Campelo, Lourido, Aldán, Villalonga, Corbillón, Combarro, Corón, Villanueva, Santo Toné y Dena.

El programa del curso contenía materias teóricas y prácticas, tales como legislación del Plan Marisquero, medio marino, biología de crustáceos y moluscos, iniciación al cooperativismo, cultivo en playas de las especies de berberecho, almeja, ostras y otras, cosecha, poscosecha, almacenamiento y transporte, seguridad, higiene y socorrismo. ■

JOAQUIN ROLLAND.



Fotos: MAGAR

GUMERSINDO JUNQUERA, S. A.

Fletamentos - Consignaciones

MARITIMA ASTUR, S. A.

Naviera

FLOTA:

Motonave «EL PISON»	5.500 TPM.
» «GAVIOTA»	5.700 TPM.
» «GAVION»	5.700 TPM.

En construcción:

Motonave «FULMAR»	3.800 TPM.
-------------------	------------

Calle Linares Rivas, 6, 1.^o
Teléfonos 34 17 00-01-02
Apartado de Correos n.º 176
Telex n.º 37.356 JUNSA E
GIJON



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»	5.208 » »
«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



LA RIA DE AROSA, MARISQUERA VIVE JORNADAS DE INUSITA

VILLAGARCIA DE AROSA (De nuestro correspondiente).—Septiembre dice adiós. Coincidiendo con sus últimos días, se va notando en las localidades costeras de la ría de Arosa un movimiento desacomunado: hay mucha más gente que de ordinario en las zonas próximas al puerto; el número de "gamelas", "dornas" y demás embarcaciones se va multiplicando por veinte o treinta, unas fondeadas, varadas las más de ellas.

Por todos sitios se respira una febril actividad: huele a pintura..., a pez...; las embarcaciones se visten de limpio para el gran momento.

¿Qué son esas varas largas, como pértigas, que llevan de acá para allá?; se ven a cientos. Es el "rastreo". Con su ayuda, una vez más, los brazos y pulmones de los hombres harán parar la riqueza de esta ría del fondo de la mar al vientre de sus embarcaciones.

El ambiente de expectación es continuo. A la caída de la tarde, en las tabernas de Carril, de Cambados, de la Isla de Arosa, de Puebla del Caramiñal, Rianjo..., entre tazas de ribeiro y "pais", hay comentarios y opiniones para todos los gustos. La conversación ya se sabe de qué va: el berberecho..., día primero... ¿Habrán más marisco este año en el "Xarrido"? ¿Cómo estará el Bao? Yo sigo yendo al Lombo...

Por otra parte, los compradores también se preparan. Los camiones están aprestados. Las fábricas de conserva tienen abiertas las bocas de sus hornos... Es la movilización general de la ría, en espera ansiosa de un nuevo año marisquero.

¿TORREMOLINOS?
¿LLORET DE MAR?
NO. ¡CARRIL!

Al fin, amanece. Es día primero. La veda del marisco ha sido levantada. A la hora de la bajamar, sobre el mediodía, nos acercamos a Carril, uno de los puertos más marisqueros de la ría más marisquera. En las calles

un poco apartadas del puerto sólo vemos personas muy mayores y niños pequeños. Todos están mariscando, familias enteras. Los hombres, a bordo de su gamela, con sus rastros; las mujeres, junto con los niños, van a la playa con su "sacho"—pequeño azadón—y su cesto.

Desde el puerto de Carril, la playa aún no se ve, está oculta por una punta que se adentra en la mar. Nos aproximamos y, al coronar un pequeño cerro, se nos presentó el gran espectáculo.

Los que por primera vez vivimos este momento, ya hemos hecho anteriormente nuestro marisqueo imaginario comentando con los pescadores: ya verás cómo se pone la playa...; son muchos los barcos...; el año pasado...

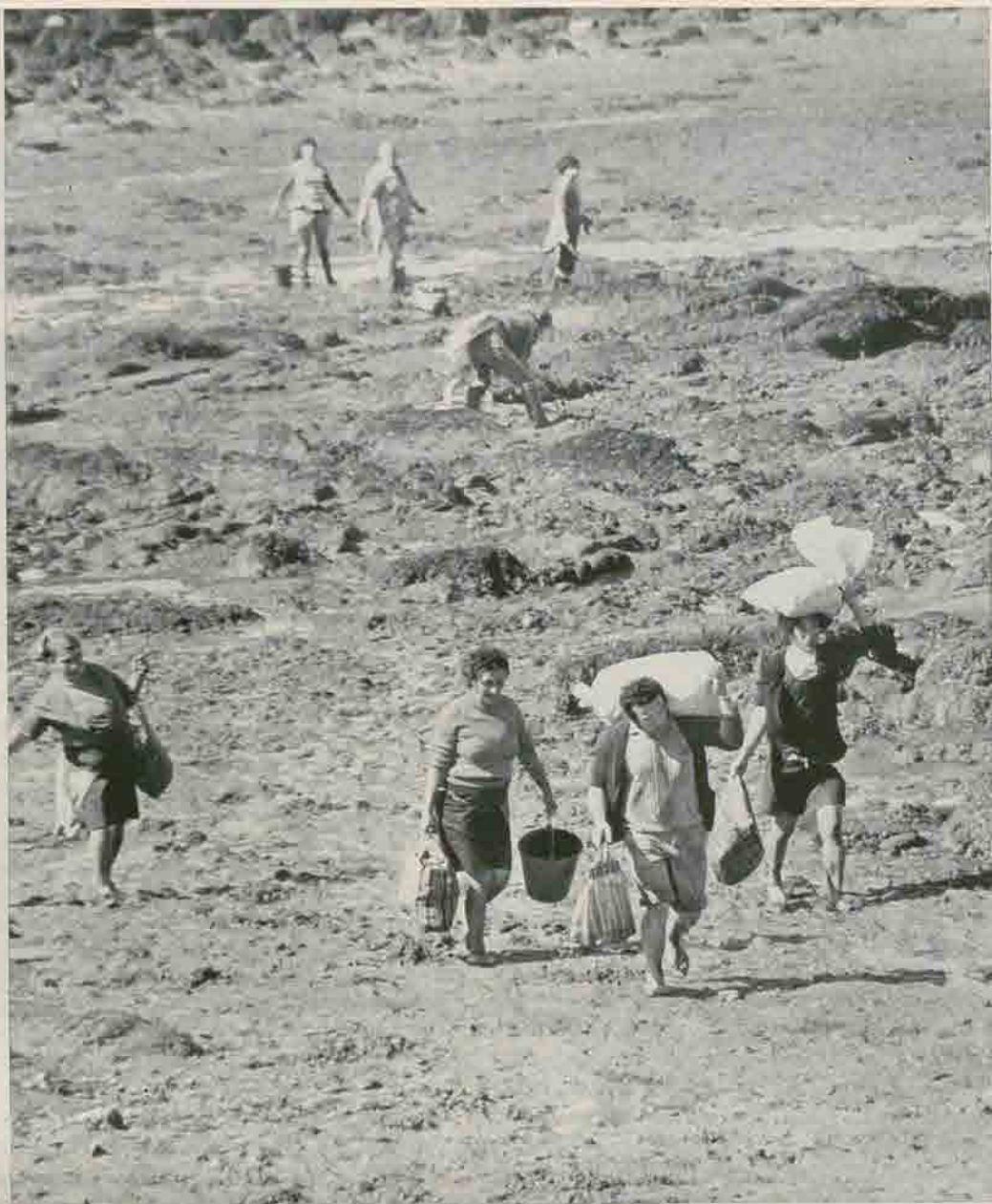
Lo que estamos viendo no se puede imaginar de oídas, hay que presenciarlo. Si, por un momento, no hubiese sabido dónde estaba y hubiese abierto los ojos, creería estar delante de una playa de última moda en un domingo agosteo.

Pronto se vuelve a la realidad; no es Torremolinos, no Lloret, estamos en la ría de Arosa, en Carril. Las miles de criaturas, mujeres en su mayoría, llevan aquí ropa de abrigo, botas altas de goma, pañuelo a la cabeza, y con su sachó buscan afanosamente, febrilmente, el berberecho y la almeja.

Más adentro, donde las aguas son más profundas, la flota más numerosa que se pueda imaginar. Son miles las embarcaciones de todo tipo, a motor y remo, de todos los portes, las que están faenando. Es un espectáculo grandioso el que ofrece este puente multicolor entre ambas bandas de la ría. Si, puente, pues hay momentos en que saltando de gamela en gamela se podría cruzar la ría.

DECENAS DE CAMIONES

Mientras tanto, ya desde la noche anterior, decenas de camiones de todos los tonelajes esperan la vuelta de las embarcaciones para proceder, después de la com-



POR EXCELENCIA, DA ACTIVIDAD

pra, al traslado del marisco a las ya humeantes fábricas de conservas.

Los muelles de Carril parecen una feria, una gran fiesta. Vemos un alocado ir y venir..., un ansia indescriptible de comprar y vender. Los cajones —medida común de 50 kilos— se llenan por cientos. Hombres y mujeres de todas las edades llevan a la espalda sacos de 50 y 60 kilos desde la gamela al camión; siempre hay fuerzas, no se desmaya..., es como una fiebre. Muchos, en esta misma jornada, pasarán de los 15 cajones.

Los compradores, lápiz y libreta en mano, tasan el marisco y cuentan los cajones. El pago es rigurosamente al contado. La mercancía se compra directamente al mariscador.

MAS DE VEINTE MILLONES

El primer día, el berberecho se ha cotizado entre 1.500 y 2.000 pesetas el cajón, calculándose en unos 15.000 cajones el berberecho recogido. Esto nos da una cifra, en el primer día de la temporada, de 750 Tm. de marisco, que alcanzó un valor superior a los 20 millones de pesetas. ¡En un solo día! Esto nos da idea de la inmensa riqueza natural de esta ría.

En quince días, el valor del marisco recogido, solamente en Carril, supera los 100 millones de pesetas. Si meditamos un momento sobre esta suma, de la que se benefician miles de familias, nos daremos una perfecta cuenta de su alcance. Otro tanto ocurre en Cambados, El Grove, Villanueva, Isla de Arosa, Boiro, Puebla, etcétera.

Esta riqueza natural de la ría hay que conservarla a ultranza. Son miles de millones los que produce anualmente (solamente el mejillón produce 1.500 millones de pesetas anuales), viviendo más de 10.000 familias de la ría del producto del marisco.

Pero esta riqueza no solamente hay que conservarla, hay que aumentarla. El mariscador debe tener conciencia del bien que la Naturaleza le ha otorgado. No



debe limitarse a la actitud pasiva de recoger lo que la ría le ofrece sin pensar en el día de mañana, en ese mañana que puede ser que la ría caiga extenuada de tanto ofrecer, porque no se le ayuda en nada.

El mariscador debe ir pensando en ello. Debe prepararse técnicamente, profesionalmente; tomando una conciencia verdaderamente marisquera;

preparando la ría; poniendo, durante todo el año, ese granito de arena que luego puede hacer montañas. Esos miles de millones que, sin duda, están peligrando, podrían muy bien multiplicarse en muy pocos años, en vez de desaparecer, con el esfuerzo y el trabajo de los hombres de la ría. Ya lo dice el refrán: siembra y recogerás... ■ GENEROSO MARTIN.

JORNADAS DEL
MAR EN BALEARES

SE CELEBRO EN PALMA LA V REUNION DE LA COMISION PERMANENTE DE PESCA DEL MEDITERRANEO

PALMA DE MALLORCA (Especial para "Hoja del Mar").—En la semana del 22 al 27 de octubre pasados se han celebrado en esta ciudad una serie de actos de trascendencia marítimo-pesquera, pudiéndose adjetivar como "semana grande" en el mar balear.

El día 22, en la sala de conferencias de la Delegación Provincial de Sindicatos tuvo lugar el acto de apertura de la V Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, presidida por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante don Pascual Pery Junquera, al que acompañaron el director general de Pesca, gobernador civil de la provincia, presidente de la Diputación y alcalde de Palma, con numerosas jerarquías civiles y militares.

Iniició el acto el delegado provincial de Sindicatos, señor Celorrio Ruiz, quien dio la bienvenida ofreciendo las instalaciones de la Casa Sindical y su personal para el mejor desarrollo de la importante reunión. A continuación, el secretario de la Comisión Permanente, señor Nasip, expuso las circunstancias de la industria de la pesca y su problemática en relación a la reducción del esfuerzo de pesca en nuestro litoral mediterráneo, señaló los esfuerzos que se están realizando para llegar a acuerdos que puedan ordenarse debidamente en nuestra legislación.

Cerró el acto el almirante Pery Junquera, quien expuso la conveniencia de convertir las flotas del litoral en unidades de altura, lo cual se conseguirá gracias a disposiciones del Gobierno y a los créditos oficiales. Se refirió también a la preocupación de la Subsecretaría de la Marina Mercante por conseguir una legislación pesquera eficaz. Finalmente dio por inaugurados los trabajos de la V Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo.

A continuación, las personalidades citadas, acompañadas por el director del Instituto Nacional de Oceanografía, don José María Turnay Bernal, visitaron las obras de construcción del

Laboratorio Oceanográfico de Palma, el cual está dotado de los mejores elementos técnicos en su especialidad.

Posteriormente en el muelle del Club de Mar, se procedió a la bendición del buque oceanográfico "Jafuda Cresquesz", adscrito al mencionado laboratorio.

Durante la tarde del mismo día 22 y los días 23 y 24, mediante comisiones nombradas al efecto, se procedió, en el seno de la citada Comisión Permanente, al estudio y concreción de temas diversos, de importancia para la pesca de arrastres y de cerco del litoral mediterráneo.

El día 23 se inauguró el Symposium Internacional del Ichthyoplankton, que con la concurrencia de representantes de casi todos los países ribereños del Mediterráneo occidental, llevan a cabo estudios sobre la conservación y el desarrollo de las especies pesqueras de este mar, que es rico depósito de proteínas. En la tarde del propio día 23, y con la asistencia del capitán general de Baleares, don Juan Herrera López, y demás autoridades civiles y militares, y de todos los miembros de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, tuvo lugar, en los salones del Club Náutico de Palma, la inauguración de una exposición de realizaciones del Instituto Social de la Marina, la cual produjo grata y extraordinaria impresión entre las gentes directamente relacionadas con las actividades del mar.

La clausura de los actos y sesiones de trabajo de la V Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo se celebró el día 24, con la lectura de las conclusiones que elaboraron y presentaron las distintas comisiones nombradas al efecto.

El día 25, la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares obsequió a los asistentes a esta semana de mar con un recorrido turístico, en el que se visitaron los más bellos enclaves de la isla, y el grupo de viviendas construido en Cala Ratjada por la Cofradía de Pescadores. ■
LUIS VENTURA

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

ASTILLEROS LA PARRILLA

BASILIO FIDALGO ARNALDO

CONSTRUCCION DE BUQUES PESQUEROS DE MADERA

REPARACION DE TODA CLASE DE BUQUES VARADEROS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA (ASTURIAS)

TELEFONOS 128 y 90

OFICINA CENTRAL:
AVDA. DE MADRID, 1
TELEFONOS
27 38 58 - 27 28 62 - 27 38 66
GRANADA

FABRICA:
CARRETERA MONTEFRIO
TELEFONO 329
ALCALA LA REAL

DEPARTAMENTO EXPORTACION:
MADES, 51-4.
EDIFICIO MINISTER
TELEFONOS 234 28 43 - 234 32 22
MADRID-3

UNA COSTERA DEL BONITO INSOLITA

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Esta costera del bonito, ya en su final o poco menos, a la fecha de redacción de estas líneas, ha dejado una estela de preocupación entre nuestras gentes, que no han conocido, o no lo recuerdan quizá, situaciones semejantes, aunque posiblemente no tan acentuada entre la primera y última fase. Porque si bien la perspectiva en sus comienzos, más anticipados que las precedentes costeras partiendo del Cantábrico, a la primera y óptima calada le sucedió casi de inmediato "el nivel a cero absoluto". "Ni un pexe de mar", se decía en cada arribada, localizado por una flota de centenares de barcos de todo tipo y pertrechamiento navegando a todos los rumbos en una mar en la que debía haber todavía el pescado que buscaban y que no era posible que se hubiera acabado con él, en ese escaso mes del punto de partida que marcó el comienzo de la campaña.

Coincide el "bajonazo", deprimente por supuesto, con la aparición en la mar de barcos con cebo vivo a bordo. Unos, al querer localizar algunos pequeños bancos o "xabrones" de bonito soltando por el costado algo de cebo (parrocha, chicharrillo... quizá bocarte) para facilitar el caceo. Otros, al paio, atraer el banco para utilizar la caña, todo esto todavía dentro del periodo de prohibición de esta modalidad. Cae en los mismos días un poco de tiempo. Desanimados los de la gran flota en su mayoría, regresan a puerto aprove-

POCAS CAPTURAS Y EL PROBLEMA DEL "CEBO VIVO"

chando lo que fue pausa para repostar y hacer espera hasta mejor ver y, al mismo tiempo, manifestar su disgusto ante quien corresponde por la infracción. Se crea por un momento un clima apasionado, pero en verdad es apabullamiento por esa desaparición inusitada y prolongada del bonito. Las raquíticas capturas que se obtienen por los que se mantienen firmes tras mucha mar por medio, pese al "reajuste", naturalmente en alza, del precio en la subasta de aquéllas, no compensa ese andar por la mar. No pocos pierden la paciencia de forma definitiva, dando así por liquidada la costera, y cambian a otra actividad, arrastre, volantas, palangres..., como si lo que se pronostica para un tiempo más o menos corto, pero medido en años, se hubiera producido de repente. Todo esto aún en el mes rey de la costera, julio en su mitad.

Si se revisa la memoria aparecerá el recuerdo de parecidas costeras a ésta, pero eran otros tiempos, es cierto. Los barcos de entonces no tenían tantas posibilidades de cambio de actividad, de pertrechos, que facilitan un tanto las cosas según convengan.

Pues bien, pasan los días, bastantes

es verdad, y el pescado vuelve paulatinamente y en medida creciente. Se llegan a obtener y se repiten "mareas" del volumen económico como la primera que marcó el punto más alto de la costera. Hay quien, sin embargo, en su empeñamiento, continuó con el cambio efectuado en su desánimo, pero los "ases", como intuyendo que la cosa no tenía por qué ser distinta a aquellas temporadas de crisis más o menos pasajeras de la especie en su corrida por el Cantábrico, tuvieron una vez más el galardón. Y en esta recuperación ya nadie se detuvo a discutir si el cebo vivo influyó o pudo influir utilizado a "destiempo" en aquel periodo en blanco, o bien la especie la produjo como un respiro a tanto asedio sin tregua ni estación.

Puede decirse que quien continuó preparado y reanudó su andar por la mar al bonito después de la fase negativa, no se ha visto defraudado. Menos cantidad de kilos en conjunto, pero también de menos barcos y un mayor valor de cotización en lonja ha dado ocasión no sólo de nivelar lo obtenido en campañas anteriores, sino de superarlas los más. Claro que, en esto, "los de siempre" a la cabeza del pelotón. Saludos. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

En Santander

MIL TONELADAS, BALANCE DE LAS CAPTURAS DE BONITO

SANTANDER, 17.—Más de un millón de kilogramos de bonito, que alcanzaron un valor superior a ochenta y ocho millones de pesetas, han sido las capturas logradas por la flota pesquera del litoral santanderino.

Cuando está finalizando la costera del bonito, en la que han participado unas cuarenta embarcaciones de este litoral, se considera que la campaña no ha sido de las buenas en cuanto al volumen de las capturas, aunque la ley de la oferta y la demanda ha determinado un alza notable en relación con el pasado año.

UN TRONO PARA LA VIRGEN



MARBELLA.—Sobre un trono plateado, costado totalmente por suscripción popular, los pescadores de Marbella portan sobre sus hombros a su Patrona y Protectora, Nuestra Señora la Virgen del Carmen. Esta bonita imagen de devoción por la Señora fue captada durante la celebración de la procesión marítima que, como en todos los puertos de España, se celebró en Marbella el día de la festividad de la Virgen del Carmen.

La Hermandad que organiza dicha procesión en la mencionada ciudad malagueña fue creada por iniciativa conjunta de la autoridad de Marina y de la Cofradía de Pescadores, en 1950, a fin de fomentar el fervor religioso que los hombres de la mar sienten por la Virgen.



70 oficinas al servicio de la provincia de Almería

monte de
piedad y
caja de
ahorros de
almería



ASTILLEROS OJEDA Y ANICETO, S.A.

SAN JUAN DE NIEVA
TELEFONOS 56 74 91 - 92 - 93
(AVILES)



- **CONSTRUCCION
DE BUQUES**
(ESPECIALIDAD
EN BARCOS PESQUEROS)
- **RAMPAS
DE REPARACION**
- **VARADERO**

Con motivo del Día del Hombre de la Mar

CARTA PASTORAL DEL OBISPO-PROMOTOR DEL APOSTOLADO DEL MAR

DE nuevo nos encontramos celebrando el DIA DEL HOMBRE DE LA MAR. Este año precisamente con una leyenda desafiante y retadora, que a primera vista puede parecerse exagerada, ya que España es una nación eminentemente marítima. En más de 3.000 kilómetros de costa, el mar baña y besa tierra española; nuestra Historia se halla muy estrechamente vinculada a empresas navales; por vía marítima tienen lugar el ochenta por ciento de nuestras importaciones y exportaciones; al sol y al mar se debe prácticamente el fenómeno turístico y tantas y tantas resonancias entre nosotros. Manejando el frío lenguaje de los datos, recordamos también que España es la tercera potencia mundial pesquera en tonelaje y la tercera igualmente en capturas en el ámbito europeo, además de ocupar en el mundo el segundo lugar por lo que a la industria de astilleros se refiere.

VISION SUPERFICIAL O INCOMPLETA Y DEFORMADA

Pero a pesar de este amplio y profundo maridaje de España con la mar, es muy posible que la visión que tenemos de ella no sea demasiado correcta ni ajustada a la realidad: una visión forjada en la imagen de películas, novelas y folletos publicitarios, que suelen rezu-mar tópicos y colores de tarjeta postal, la mar escenario de aventuras en que triunfan los viejos "lobos" de la mar... O tal vez una visión e idea del mundo de la mar influida por la propaganda de los Salones Náuticos, de las exposiciones y semanas navales, de las ferias marítimas, la mar como palestra para el deporte, el descanso y la diversión.

En el mejor de los casos, se puede llegar a tener una visión muy concreta de un pequeño sector de la mar (un puerto pesquero por ejemplo), sin abarcar la compleja realidad de ese mundo y achicando o deformando consecuentemente su imagen.

INTENTO DE APROXIMACION REALISTA AL MUNDO DE LA MAR

Nos duele que esta presentación parcial e incompleta pueda deformar y falsear la imagen y la problemática de ese mundo tan nuestro. Naturalmente, los aspectos históricos, patrióticos y comerciales tienen indudable importancia; mas a nosotros nos interesa sobre todo conocer la "mano de obra", el cañamazo y los nudos de las redes que entretienen ese mundo vivaz y apasionante de los hombres de la mar. Porque la mar son puertos, barcos, costas y rutas marítimas; pero, principalmente, hombres, personas de carne y hueso que trabajan en campos y sectores muy particularizados y definidos.

Esta preocupación por ayudar a que todos tengamos un conocimiento más correcto es la que participaba el año pasado con motivo del DIA DEL MAR. En esta ocasión os hablaba también de la realización de un estudio sociológico que deberá servir de base para abordar con realismo y profundidad la difícil problemática humana de la mar. Este se ha realizado ya a través de una encuesta efectuada con 2.300 marinos. Utilizaré algunos datos de este estudio para intentar hacer una aproximación lo más realista posible.

CASI 200.000 ESPAÑOLES TRABAJAN Y VIVEN EN LA MAR

Doscientos mil hombres que, en unión de sus familias, representan casi un millón de personas. Doscientos mil hombres enmarcados en sectores muy definidos dentro del mundo de la mar: Marina mercante, pesca de altura y pesca de bajura.

La Marina mercante.—La componen unos 50.000, que navegan y trabajan en buques mercantes nacionales y extranjeros. Se trata de un sector muy afectado por transformaciones técnicas constantes, que inciden no sólo positiva, sino también negativamente sobre las personas. Los marinos mercantes tienen que adaptarse a una difícil convivencia a bordo que ellos mismos señalan: el 67 por 100 no comparte sus problemas a bordo; para el 62 por 100 constituye un grave problema el aburrimiento; un 48 por 100 considera excesivas y duras las distancias sociales existentes a bordo. Por otra parte, más de la mitad de estos marinos españoles navegan en buques extranjeros, con lo que se multiplican las tensiones y problemas de convivencia a la vez que de índole laboral. Pero tal vez el marchamo que más les marque sean las grandes ausencias del hogar, excesivamente prolongadas, que incluso hacen más tensos los encuentros familiares, ya que cuando toman a casa desean apurar al máximo el resplando familiar.

Pesca de altura.—Cerca de 60.000 pescadores trabajan en aguas de Terranova, Irlanda, Africa, etcétera. Son largas campañas que duran de seis a diez meses, en los que hay que "vivir" embarcado, sin más estancia en tierra que la imprescindible para hacer gas-oil o reparar alguna avería. Se "vive" en barcos que se han concebido como fábricas de producción y en unas condiciones de trabajo (jornadas de doce, catorce y más horas seguidas) tremendamente duras.

Pesca de bajura.—Ochenta mil pescadores de bajura. Son los pequeños pescadores de nuestras playas y litorales cercanos, reducidos a sus limitados medios de pesca: pequeños barcos y botes; fal-tos en ocasiones de refugios y muelles.

Se mueven a niveles artesanales y su situación es de un auténtico desfase en cuanto a los sistemas de pesca, venta, etcétera. Su economía es insegura e incierta. En la encuesta reseñada, un cincuenta por ciento señalaban los malos contratos, las jubilaciones y la Seguridad Social como problemas de la bajura. Se trata de un sector que se mueve claramente en niveles de subdesarrollo económico, social y cultural.

LOS HOMBRES DE LA MAR SE CONFIESAN

Quizá todo esto pueda parecer exagerado leído así de corrida y sin reflexionar. Aquí están, de todas formas, las respuestas incuestionables de 2.300 hombres de mar:

Un 65 por 100 de los consultados considera que están en peores condiciones laborales que en tierra.

Un 60 por 100 dice que no les gusta trabajar en la mar. Están simplemente por razones económicas.

Un 65 por 100 considera que un marino no puede llevar una vida familiar normal.

Un 65 por 100 piensa que sus mujeres no están de acuerdo con su profesión.

Un 50 por 100 opina que en su casa lo miran como a un extraño. A un 70 por 100 no les gustaría que sus hijos fueran marinos.

LA CARA DEL HOMBRE DE LA MAR

Es indudable que todo esto constituye la *cruz* del mundo de la mar. Pero para conocer o intentar conocer al hombre no basta con desplegar el abanico de sus condicionamientos y dificultades, de sus conflictos y miserias. So pena de ofrecer una imagen distorsionada, tenemos que describir los valores y virtudes, los esfuerzos y posibilidades que representan la *cara* de estos hombres: su apertura a horizontes más abiertos, su solidaridad a la hora del riesgo desgraciadamente frecuente en la mar, su madurez forjada en las serias responsabilidades de a bordo, su valoración de lo familiar (lo económico como un factor más de lo familiar), la unidad y la potencialidad social que presenta el conjunto de los hombres de la mar, la capacidad de desarrollo técnico, etcétera.

PERSPECTIVA CRISTIANA

En este mundo tejido de luces y sombras, de angustias y esperanzas tiene que ser anunciado y vivido el Evangelio de manera que sus hombres puedan acoger el mensaje cristiano y dar una respuesta de fe, es decir, una respuesta cristiana. Semejante respuesta supone una forma de vida que haga posible conocer el misterio de Dios y de su manifestación amorosa al mundo, celebrar con aire de fiesta y de gozo la fe y comportarse en conformidad con el estilo de vida de Jesús de Nazaret.

Y aquí surgen de nuevo nuestras dudas e inquietudes, al volver el corazón y la mirada a los hombres de la mar. Porque su educación se encalla en mil imponderables que le impiden seguir un plan de formación religiosa, escuchar o leer comunitariamente la Palabra de Dios, revisar a la luz del Evangelio los acontecimientos de su vida..., porque la celebración de la Eucaristía le resulta prácticamente imposible, los grandes acontecimientos cristianos (Pascua, Navidad, Pentecostés, etcétera) les pasan inadvertidos. Finalmente, porque el testimonio cristiano de la palabra y de obra resulta enormemente duro en esas situaciones. Y a todo esto hay que añadir las dificultades evidentes que la propia vida de la mar plantea a cualquier tipo de organización apostólica en la que se encuadrasen los compromisos y acciones de los marinos cristianos.

HOY ES TODAVIA POSIBLE

No podemos, sin embargo, dejarnos sobrecoger y paralizar por esta situación, ya que hemos entrevisto grandes valores y posibilidades en ese complejo mundo de la mar. Ellos nos gritan que allí, entre barcos y pertrechos, también está Dios, con su corazón y brazos de Padre dispuesto a acoger y abrazar a todos los que luchan y no se dan por vencidos; allí está Cristo amándonos, sufriendo y muriendo en todos sus hermanos de raza y de espíritu; allí está el Espíritu Santo inspirando y dando fuerzas para arrostrar sacrificios e incomprendimientos, en servicio de los más abandonados y los más pobres.

Para ayudar a tomar conciencia de ellos y hacer cada vez más intensa y visible la acción de Dios en ese mundo de la mar, la Iglesia quiere y debe estar presente por medio de cristianos que sepan luchar dentro de ese mundo; para que las mejoras técnicas estén fundamentalmente al servicio de la persona; para favorecer las inmensas posibilidades de fraternidad que el trabajo y la convivencia a bordo entrañan; para ayudar a todos, sea cual fuere su situación, a vivir como hombres libres y capaces de crear un ambiente en el que todos puedan comportarse a la altura de su dignidad humana.

CONOCER ES EMPEZAR A AMAR

Todo esto es lo que queremos decir, aunque en forma deshilvanada y con interés apasionado, en este DIA DEL HOMBRE DE LA MAR. Quedamos al principio en que tal vez no conocíamos a estos hombres, y ahora abrimos la ilusión de que al menos habremos empezado a desear aproximarnos al mundo de la mar descrito con trazos tan gruesos y hondos.

Esto indica que ya hemos empezado a amar también, aunque todavía en forma superficial. Confío en que este amor nos impulse y nos aguijonee en aras de un conocimiento más realista y profundo. De esta suerte, en virtud de la oración que en este día dirigimos a Dios, en virtud de la lectura de los datos e informes que los hombres de la mar nos ofrecen, y en virtud de los contactos amistosos que hemos de entablar con ese millón de personas que trabajan y viven de la mar, nos será posible tachar con una equis grande y profunda el cartel que ese año nos grita desafiadoramente la existencia de tantos hermanos desconocidos.

Porque hoy hemos de dar gracias a Dios por ello, ya hemos comenzado a conocerlos, puesto que ha nacido en nosotros el amor por ellos y su mundo. **JAVIER AZAGRA, obispo promotor del Apostolado del Mar.**

EXPO 75

EN OKINAWA

PRIMERA EXPOSICION INTERNACIONAL OCEANICA

EN 1975 se celebrará la primera Exposición Internacional Oceánica, en Japón. El recinto de la Exposición, de 1.000.000 de metros cuadrados, estará ubicado en la península de Motobu, en la costa occidental de Okinawa.

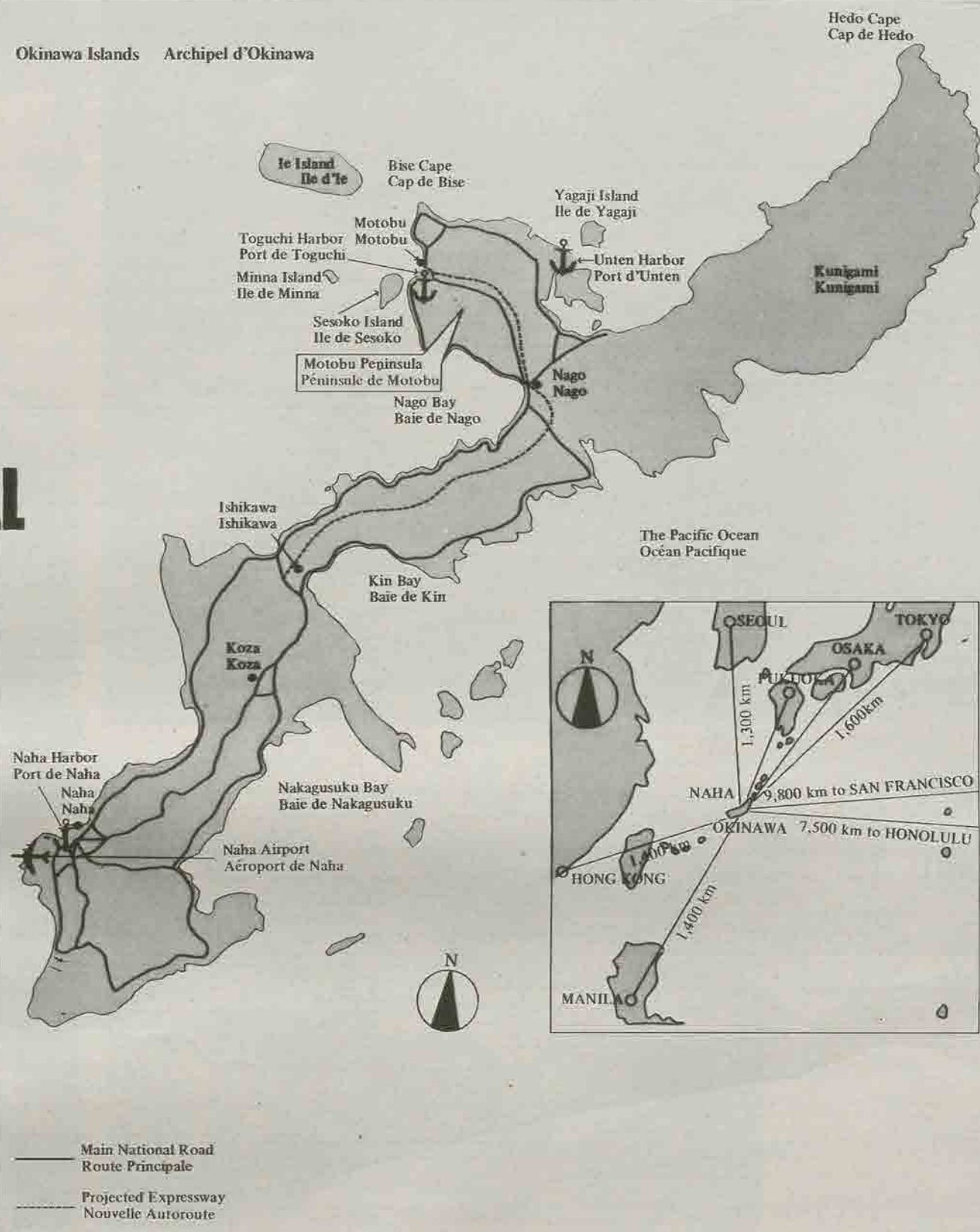
El lema de la Exposición será: "El mar como nos gustaría verlo", y su símbolo, la Aquópolis, prototipo de una ciudad marina del futuro que consiste en una estructura flotante cerca de la costa. Para su construcción se utilizará la más moderna tecnología, a fin de asegurar su resistencia a todas las inclemencias climatológicas, marítimas o terrestres. La Aquópolis ocupará una superficie de 10.000 metros cuadrados y será semisumergible. En el interior figurarán un "hall" de exposiciones, sala de conferencias, cápsula habitable, instalación de conversión de agua del mar y, en general, todos aquellos elementos indispensables para una ciudad marina.

Si la Aquópolis será el símbolo de la Exposición, existen otras construcciones dignas de ser destacadas.

Complejo "Pescados": Varios edificios cuya finalidad específica es la divulgación de la fauna marina de todos los mares. Destaca un aquarium gigante, de 8.825 metros cuadrados.

Complejo "Etnia e Historia": Se exhibirá todo lo relacionado con las culturas oceánicas mundiales. Destaca el Museo de la Cultura, del Gobierno japonés, con una superficie de 18.000 metros cuadrados.

Okinawa Islands Archipel d'Okinawa



Plano de comunicaciones de la isla de Okinawa.

Complejo "Ciencia y Tecnología": En él se mostrarán los más recientes logros de la maquinaria naval. Los pabellones extranjeros ocuparán una superficie de 10.000 metros cuadrados.

Complejo "Barcos": En él se mostrará una historia de la navegación a través de los barcos, desde el remo y la vela a nuestros días.

Japón, pues, se prepara para una exposición del mar en la que se tratarán todos o casi todos los aspectos que configuran el mundo de lo marítimo: cultura, historia y ciencia unidos por un anhelo común de conservar la enorme riqueza que la mar supone. ■

A. S. H.

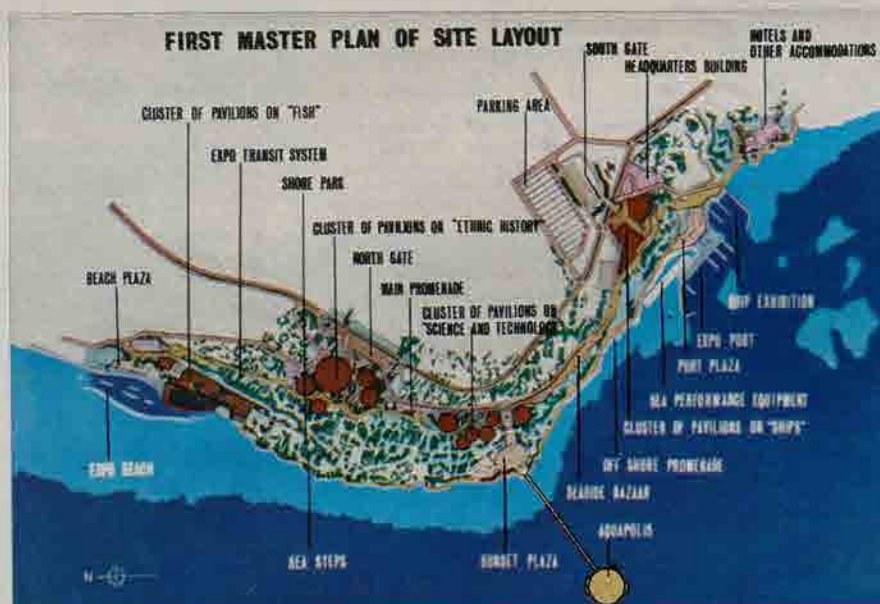
● **PESCADOS, ETNIA E HISTORIA, CIENCIA Y TECNOLOGIA Y BARCOS SON LOS CUATRO GRANDES TEMAS DE LA MAGNA EXHIBICION.**

● **LA AQUAPOLIS SERA SU SIMBOLO.**

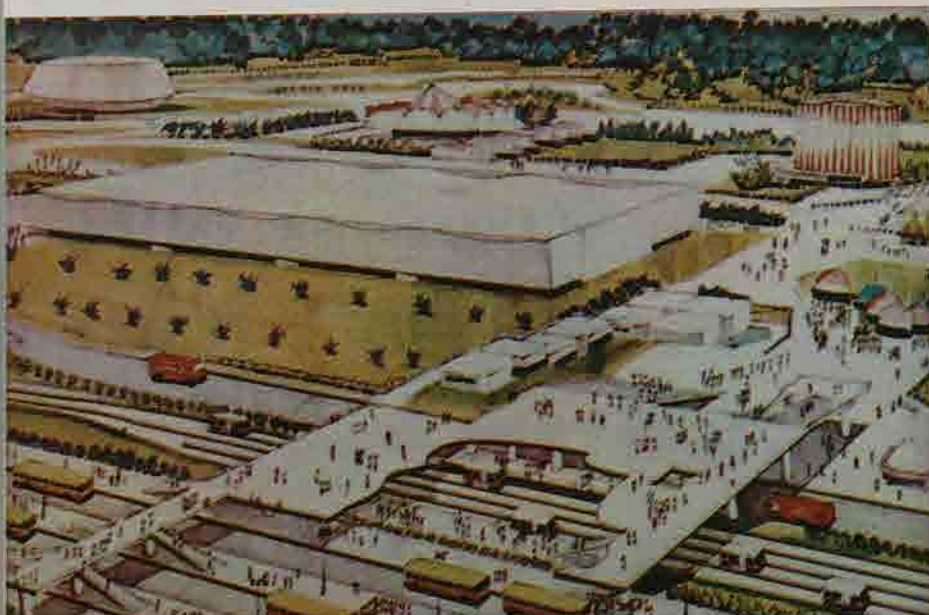


La Aquópolis, ciudad marina del futuro y símbolo de la Expo 75

OKINAWA EXPO 75



Plano de la Expo 75.



El transporte en el recinto de la Expo 75 se ha solucionado ateniéndose a los más modernos sistemas.





Península de Motobu, Okinawa,
emplazamiento de la Exposición
Internacional Oceánica.

EP

EXCLUSIVAS PARDO

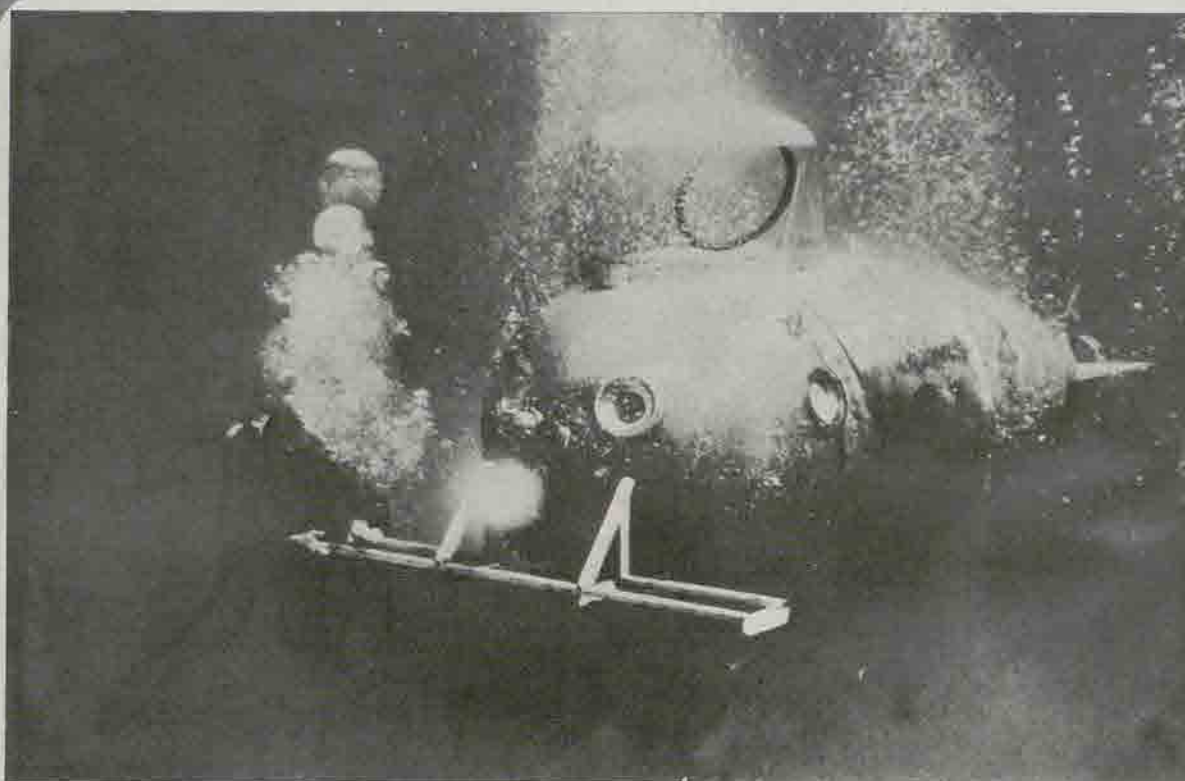
MAQUINARIA
INDUSTRIAL Y NAVAL

MARQUES DE SAN ESTEBAN, 18
TELEFONO 34 19 49

GIJON

SECCION NAVAL:

- MOTORES MARINOS, IMPORTACION Y NACIONALES.
- MAQUINILLAS ARRASTRE, HIDRAULICAS, MECANICAS Y ELECTRICAS.
- TIMONES HIDRAULICOS.
- MOLINETES PARA ANCLA.
- ALADORES.
- GRANALLA CHORRO ARENA Y ELEMENTOS.
- VALVULERIA Y GRIFERIA.
- EMPAQUETADURIA.
- ROPAS AGUA.



Trabajos futuros de investigación

LA CIENCIA Y EL DEPORTE EN LA ARQUEOLOGIA SUBMARINA

Por GEORGE F. BASS

El "Asherah" (que ha recibido este nombre de una diosa fenicia del mar) es un vehículo submarino de dos plazas, movido por la electricidad, construido en 1964 por encargo del Museo de la Universidad de Pennsylvania. Este primer submarino especial, construido con fines de investigación arqueológica, mide casi cinco metros de longitud, pesa 4,5 toneladas y puede sumergirse hasta una profundidad de más de 150 metros y fotografiar e investigar detenidamente bajo el agua los lugares explorados. Dos cámaras situadas en la parte delantera de la nave permiten la obtención de fotografías exactas del punto del hallazgo arqueológico, y una cámara de televisión transmite las imágenes de los objetos que se encuentran bajo la nave a la tripulación.

PRIMERO HAY QUE DESCUBRIR LOS RESTOS CON LA SONDA ACUSTICA

Una vez que los aparatos acústicos han descubierto un objeto de forma semejante a una nave, hay que poner en juego la cámara de televisión para su examen y para estudiar su antigüedad y valor. Con este fin, la cápsula ha de descender todavía más, hasta el radio de acción de la televisión, es decir, hasta unos 10 metros del lugar donde han sido localizados los restos del naufragio.

Cualquier sedimento existente es arrastrado con ayuda de lanzadores de agua a presión y el casco puede ser después observado y fotografiado. El trabajo que se dedicará a los restos depende de su valor en comparación con otros restos ya anteriormente investigados.

Si se hace preciso izar objetos pesados, se coloca debajo de la cámara de televisión un instrumento adecuado —puede ser una red, una máquina cogedora o unas grandes tenazas—. De este modo pueden izarse la mayoría de las piezas individuales, tanto pequeñas como grandes, de unos restos, como cañones, anclas y hasta columnas de mármol. Con las fotografías y observaciones resultará posible preparar buenos planos de los restos encontrados.

En ciertos casos, incluso unos pequeños restos podrán

ser izados a la superficie con uno o varios empujones. Las partes de madera han de ser sumergidas inmediatamente en agua dulce para evitar que se desintegren.

TREINTA KILOMETROS CUADRADOS DE FONDO MARINO INVESTIGADOS EN UN DIA

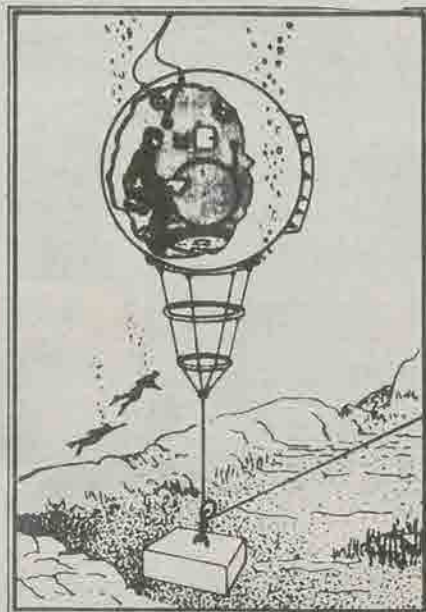
Con este método, la arqueología del fondo de los mares puede en un solo día investigar hasta 30 kilómetros de fondo. Finalmente, gracias al nuevo procedimiento, parece estar a nuestro alcance la obtención de descubrimientos de tesoros tal vez importantes, de los antiguos y de los tesoros que yacen en el fondo del mar Mediterráneo.

Por el momento nos ocupamos de la investigación de los restos de naufragios con una antigüedad hasta de trescientos años, en Norteamérica. Esperamos con ello obtener experiencia sobre la supervivencia de la madera trabajada, del modo de identificar los restos, cómo pueden ser éstos investigados mejor y de qué manera pueden extraerse los objetos encontrados, aunque sean de gran tamaño.

Si tenemos éxito aquí, iniciaremos a continuación un programa de investigación semejante en el mar Mediterráneo.

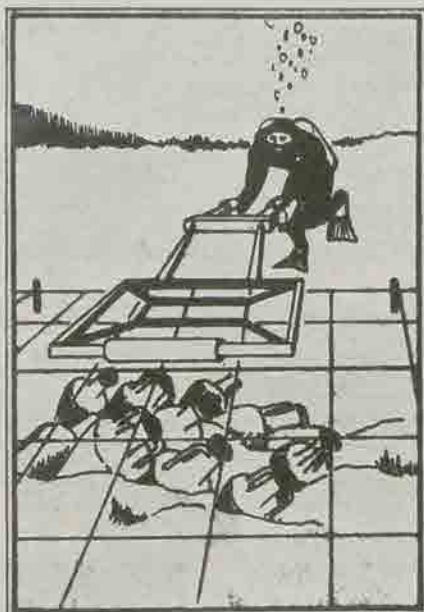
UNA NUEVA CIENCIA

En los últimos veinticinco años ha surgido una rama enteramente nueva de la arqueología, que se ocupa del estudio sistemático de los depósitos arqueológicos en el fondo de los mares, de los lagos y los ríos. Para atender a la necesidad creciente de información en este campo, la UNESCO ha publicado, con el título "Arqueología submarina... Una nueva disciplina de la investigación", un trabajo especial dedicado a este tema. El libro está destinado también a los profanos interesados y resulta fácilmente comprensible, por lo que promete convertirse en un best-seller de la UNESCO. Su título oficial es: "Manual de Arqueología Submarina" ("Underwater Archaeology"). Se ha publicado en inglés y francés. ■ AZ.



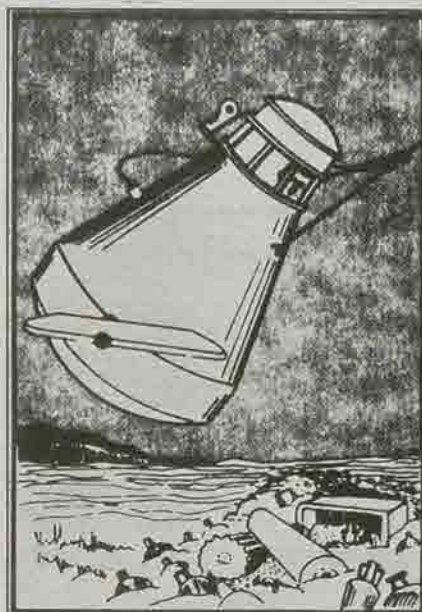
**CAMARA SUBMARINA
DE DESCOMPRESION**

Esta esfera de acero, de unos dos metros de diámetro, en la que los buceadores pueden penetrar por una escotilla situada en la parte inferior, ofrece espacio para cuatro hombres. Los buceadores, en la esfera, durante el largo período de descompresión, pueden hacer anotaciones o hablar por teléfono con la tripulación que se encuentra en la superficie.



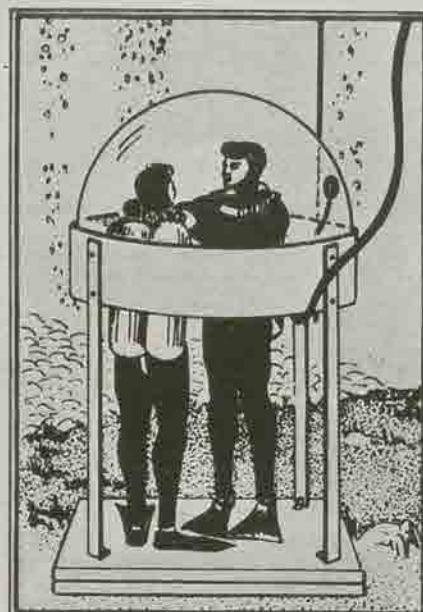
DETECTOR DE METALES

Este aparato, basado en el principio de los detectores de minas, muestra la existencia de piezas mecánicas (mediante un sonido en los auriculares del buceador o la oscilación en el aparato de medida). El detector de metales ha resultado útil en la búsqueda de restos romanos junto a la costa turca y en las investigaciones arqueológicas en las proximidades de Chipre.



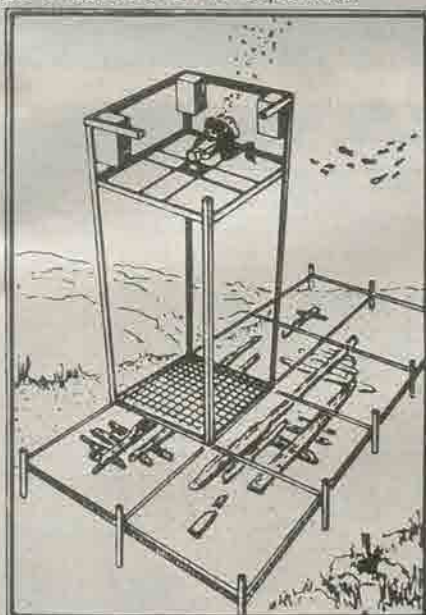
CAPSULA DE OBSERVACION

La cápsula de acero es remolcada por un barco. Gracias a un círculo de plexiglás, el observador que se encuentra en la cápsula tiene un campo de visión de 360 grados. La cápsula puede ser dirigida por el observador, mediante un dispositivo direccional lateral. Resulta adecuado en ensayos de inmersión hasta una profundidad de 100 metros, en lugares en los que el agua es clara.



CABINA TELEFONICA

Sobre cuatro patas de hierro se encuentra una semiesfera de plexiglás de 1,2 metros de diámetro, en la que se bombea aire desde la superficie. Ofrece espacio para cuatro buceadores que, con la parte superior del cuerpo en seco, pueden hablar entre sí o con la tripulación que se encuentra en la superficie. En caso de necesidad, la cabina constituye una reserva de aire.



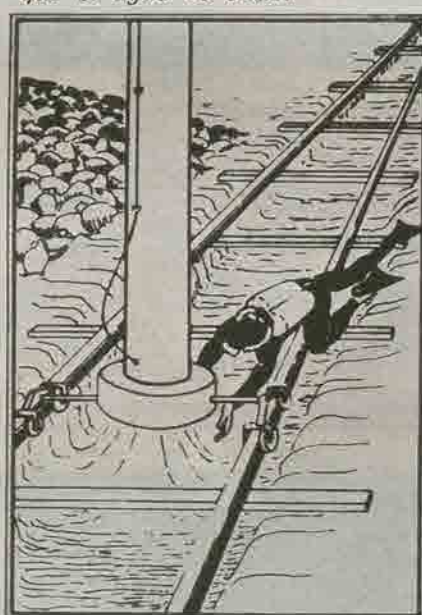
TORRE FOTOGRAFICA

Esta torre, de 4,5 metros de altura, se alza sobre un andamiaje horizontal y permite obtener fotos de estereoscópicas moviendo la cámara sobre los travesaños, en lo alto de la torre, o moviendo toda la torre sobre el punto donde están los restos.



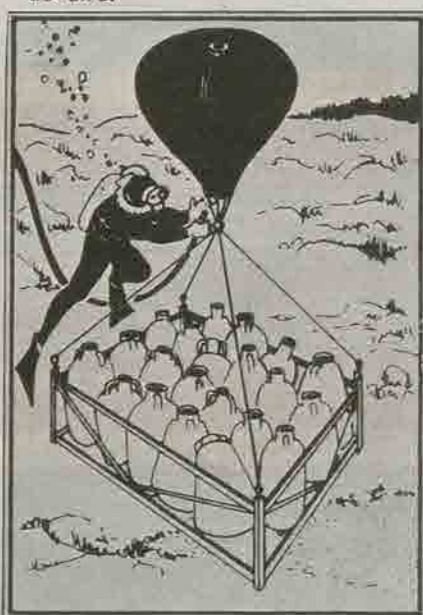
LANZADOR DE AGUA

Este lanzador de agua a presión sirve para arrastrar la arena y otros materiales depositados sobre los restos. Las toberas impiden que el buceador sea lanzado hacia atrás con fuerza por el chorro de agua. El aparato ha de ser manejado con cuidado para no causar daños al objeto investigado.



ASCENSOR DE AIRE

Un simple tubo de goma, en el que se bombea aire por debajo. El ascensor de aire absorbe agua, arena y barro, depositados sobre los restos, con lo que deja al descubierto las partes ocultas. Para facilitar al buceador la manipulación de este pesado tubo pueden tenderse vías.



**TRANSPORTADOR
DE ANFORAS**

La mayoría de las ánforas descubiertas entre los restos antiguos resultan de difícil transporte a causa de su peso. Una simple balsa, unida a un globo (que se llena de aire por medio de un tubo de goma), permite elevar a la superficie objetos descubiertos, con un peso hasta de media tonelada. En la imagen vemos a un buceador transportando veinte ánforas.

LA R



HAY MUCHOS BARCOS DE LAS ISLAS AMARRADOS POR FALTA DE TRIPULACION, MIENTRAS QUE BUQUES DE LA PEN-INSULA AFECTADOS POR EL PROBLEMA DE MARRUECOS SE DESPLAZAN HASTA EL BANCO PARA EFECTUAR SUS CAPTURAS.



RESERVA PESQUERA DE ESPAÑA ESTÁ EN EL BANCO CANARIO-SAHARIANO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro director, enviado especial).—La ciudad va para arriba. En realidad, todo el archipiélago canario va para arriba. El viajero lo observa espléndido, con un paso adelante en cada nueva ocasión. El aspecto de Canarias—por lo menos el aspecto externo—es floreciente. Los hoteles nacen y crecen a ojos vista, para dar cabida a la multitud de extranjeros que llegan a estas islas con el fin de disfrutar de su clima privilegiado. El clima privilegiado no es un eufemismo: es un rico patrimonio de Canarias.

El aspecto de las calles no desdice en absoluto el magnífico ambiente de las islas. Animación. Los comercios siempre están a tope. Los indios hacen su agosto en todo mes del año, y más aún en la temporada de verano, que en Canarias empieza por octubre. El aeropuerto internacional es internacional, sobre todo, para los vuelos "charter" de los países nórdicos. Día a día, más aún diríamos hora a hora, va dando entrada a legiones de turistas rubios de toda edad y condición.

Pero este movimiento queda reducido a anécdota si lo comparamos con el mare magnum portuario. El gran espectáculo canario, y más concretamente de Las Palmas, es el puerto. Siempre fue un puerto de primera magnitud, pero desde el cierre del canal de Suez, y más ahora con motivo de la guerra en Oriente Medio, las arribadas y recaladas de buques de cualquier porte rebasan todo lo imaginable. A cualquier hora del día pueden verse los muelles ocupados por buques de todas las nacionalidades; la bahía cuajada de barcos, fondeados, en espera de que haya un

PERO QUIENES MEJOR LO APROVECHAN SON LAS FLOTAS DEL RESTO DEL MUNDO.

hueco y les den entrada. Mientras un petrolero japonés, inmenso, cruza la barra rumbo a un nuevo destino, un pequeño mercante italiano de línea estilizada se le acerca por babor para atracar en los muelles; mientras maravilla la mole descomunal de un petrolero liberiano, un portaaviones francés apenas si destaca (o ni se ve), amarrado en sus aledaños; cargueros, barcos de pasaje, buques oceanográficos, pesqueros llegados de todas partes... Los prácticos del Puerto de la Luz no paran. Es algo importante ser práctico del Puerto de la Luz.

Y luego están las tripulaciones que estos barcos vierten a tierra. Lo raro es que uno se tome un café al lado de un canario. El vecino de barra puede ser un oficial ruso, o un marinero polaco, o una millonaria sueca, o una estudiante inglesa, o un coreano, o un japonés... ¿Coreano, japonés? ¿Quién los distingue? Pero a los coreanos les molesta mucho que les confundan con los japoneses.

—¿Cómo puedes confundirme con un japonés? —y jura en coreano, que es un discreto jurar—. ¡Los coreanos somos más altos, más fuertes!

Efectivamente, también en el Extremo Oriente hay diferencias. Los coreanos, más altos y más fuertes. Y los japoneses —nos

parece—, más laboriosos, más imaginativos, más listos.

Si, este es el aspecto espléndido de Las Palmas. Otra cosa sería conocer si esta es la realidad de Las Palmas. Porque también existen problemas. Por ejemplo, nos dicen sus habitantes (no los turistas ni los viajeros) que la vida está muy cara en Canarias.

—A vosotros os da una idea equivocada todo esto de las tiendas y de los indios. Efectivamente, las cámaras fotográficas, los mecheros, los transistores, el "whisky", están más baratos que en la Península. Pero la cesta de la compra es otra cosa. La comida está muy cara. Y la verdad es que si un aparato de radio se compra una vez y ya está, en cambio hay que comer todos los días...

Pues sí, es un problema.

Pero vayamos a lo que ahora importa: la mar. Aquí mismo, alrededor de las islas, está el banco canario-sahariano, sin duda la gran reserva pesquera española, y seguramente una de las más importantes del mundo. Por eso en el banco se encuentran flotas pesqueras de todas las nacionalidades.

—Es algo impresionante —nos decía un armador de los más acreditados—. Quizá no habrá país que no mande o no haya mandado aquí sus barcos. Es más: yo no he perdido la esperanza de ver pescadores suizos; aún no han venido, pero vendrán...

Resulta entonces, aun dejando aparte la humorada del armador, que a lo mejor nuestra gran reserva se la están comiendo los extranjeros. A no ser que el banco sea inagotable. Pero no es el caso, según todas las opiniones: armadores, patronos, marineros, conserveros, opinan con absoluta unanimidad que el banco ha pegado un bajón espectacular en los últimos tiempos.

—Hace cinco años —manifestaba otro armador—, nuestros barcos capturaban unas cinco toneladas diarias de pescado, y ahora, esos mismos barcos no llegan a la tonelada y media.

Pero aún hay pesca. El banco sigue siendo rentable, a pesar de que su futuro se presenta problemático. Cabría suponer, por ello, que la flota canaria se beneficiaría de su proximidad, por supuesto con las limitaciones lógicas de tonelaje y medios de extracción, porque no es lo mismo echar la zarpa con esas redes que utilizan los potentísimos arrastreros rusos, japoneses, cubanos, polacos, etcétera, que pescar (exactamente: pescar) con las artes clásicas y perfectamente legales que llevan nuestros barcos. Pero tampoco se beneficia, al menos con los márgenes que parecerían lógicos, por la realidad de uno de los más graves problemas que tiene planteados esta flota: la falta de tripulantes.

Hemos visto en el muelle pesquero del Puerto de la Luz a numerosas embarcaciones de pesca, amarradas por falta de tripulación. La causa quizá esté en lo que antes decíamos: el turismo, el comercio, la hostelería. Hay en tierra puestos de trabajo bien remunerados y naturalmente más cómodos que en la mar. Los albañiles —nos dicen— no vienen a salir por menos de quinientas pesetas diarias. Algunos, y por supuesto los especializados, salen por más. Nadie nos lo ha contado, pues lo hemos visto nosotros: en Arrecife, algunos de los trabajadores llegaban a la obra en su Ford Taunus flamante, comprado a plazos, desde luego, pero comprado.

Ahora bien: en otros lugares de España, las oportunidades de trabajo no son tan buenas ni en tierra ni en mar. Ahí está, por ejemplo, el problema planteado, con la extensión de las aguas jurisdiccionales marroquíes, a tantísimas embarcaciones y tripulaciones de las costas Sur y Oriental de la Península. El contraste parece ser éste: en Canarias, donde faltan pescadores, hay un banco riquísimo; en la Península, donde falta un buen caladero, existen pescadores que lo son a ley. ¿No sería lógico que éstos se trasladaran al banco canario-sahariano?

De hecho ya hay muchos barcos alicantinos, onubenses, gaditanos, etcétera, que se van a buscar la sardina a las costas españolas del Sahara. Hemos hablado con algunos de los tripulantes y nos dicen que les va bien.

—Por supuesto era mejor cuando íbamos a Marruecos. Allí, por ejemplo, en Tan-Tan, pescábamos en cantidad y calidad, y además los días de navegación eran menos. Pero ahora no nos va mal, no nos podemos quejar.

También hemos visto barcos vigueses, a los que es rentable tan dilatada singladura, porque se sabe que el banco es rico. Las tripulaciones estaban contentas.

Ahora bien, no todo es de color de rosa en estas aguas. Volvemos a la presencia de buques extranjeros. Hay otra unanimidad en las gentes que conocen bien el banco, porque lo frecuentan: los pesqueros de todas las nacionalidades no sólo esquilman las especies y los pastos por la utilización de mallas anti-reglamentarias, sino que molestan, físicamente molestan, y hasta hacen la navegación peligrosa. Nos contaban que con mucha frecuencia pasan tan cerca de los barcos españoles que se llevan por delante las artes. "Hasta el bote de popa se me llevaron una vez a mí", se quejaba un patrón lanzaroteño. Y no es que actúen por el mar libre, más allá de las doce millas, sino que, por el contrario, se meten en las aguas españolas, en la zona de seis a doce millas —reservada para la pesca de los españoles— y hasta en la de seis a cero, que ésa, a efectos de determinadas capturas, ya no está permitida para nadie.

Hay que admitir que nuestros pescadores también se meten en esta zona, y hay que admitirlo porque ellos mismos lo reconocen. Pero lo que les extraña es que las lanchas de vigilancia capturen y multen por este motivo a más barcos españoles que extranjeros, a pesar de que los extranjeros son más numerosos que los españoles. Evidentemente es porque aquéllos tienen más potencia, más medios de detección; en definitiva, más posibilidades de burlar la vigilancia, cuyos medios, a su vez, son insuficientes.

—Yo creo —nos decía un caracterizado armador, y luego abundaron en la misma opinión patronos y marineros— que si a los extranjeros les interesan las especies del banco, no habría inconveniente en que se las llevaran, pero capturadas por nosotros. Ellos podrían venir aquí con sus buques-factoría y nosotros nos encargaríamos de llenar sus bodegas. Y si pescan, que lo hagan en todo caso fuera de las doce millas, en aguas internacionales, para lo cual habría que intensificar la vigilancia, no sólo por mar, sino también por aire.

Pero la cuestión de la escasez de tripulaciones sigue en pie. ¿Cómo hacer proyectos si faltan hombres? Por ejemplo, las fábricas conserveras de Lanzarote están a medio ritmo, pues no cuentan con materia prima y operarios suficientes. Un fabricante hacía cuentas para demostrar el atractivo económico que tendría para cualquier familia de pescadores trasladarse a Lanzarote.

—Supongamos un matrimonio con dos hijos, mayores de dieciséis años. El padre y el hijo podrían ganar en la mar unas quince mil pesetas mensuales, como mínimo; entre los

(Pasa a la página siguiente)



LA FLOTA LANZAROTEÑA DE LA CORVINA Y EL TASARTE ATRAVIESA DIFÍCILES MOMENTOS POR LA ESCASISIMA RENTABILIDAD DE SUS CAMPAÑAS.

(Viene de la página anterior)

dos, treinta. Y a la madre y a la hija yo les pagaría diez mil en la fábrica. Es decir: que entre los cuatro ganarían al mes un mínimo de cincuenta mil pesetas, las cuales constituyen un ingreso muy bueno para cualquier hogar, no sólo de la mar, sino de tierra e incluso en cualquier sector.

Vista sí, desde luego, la cuenta no está mal. La pregunta está en saber si es una cuenta hipotética, y donde no, si estaría garantizada de algún modo. Porque la idea de este hombre de empresa va a más: a la construcción (por quien corresponda) de un poblado marinero en Lanzarote, un buen poblado, bien hecho, atractivo en sí, con los servicios suficientes. Se trataría de afincar en Arrecife (otros opinan que aún sería mejor en Puerto del Rosario, en la isla de Fuerteventura) a familias pescadoras que tienen verdaderas dificultades de ocupación y de remuneración en la Península.

Ciertamente, si en Las Palmas existe un problema de tripulación, en Lanzarote se acentúa. El empujón turístico es fortísimo en esta isla insólita. El sol, la tranquilidad, más el atractivo sin parangón en el mundo que constituyen la Montaña de Fuego, los Jameos del Agua, la Cueva de los Verdes, la Geria, etcétera, la convierten en un centro de específico interés turístico presente y futuro, seguramente garantizado. La consecuencia es que los lanzaroteños encuentran ocupación fácil y bien remunerada dentro de la industria que de todo ello se deriva.

No se puede olvidar, sin embargo, al hombre de mar de vocación, que existe en esta isla y en todos los enclaves de nuestras costas; al hombre de mar que lo es y seguirá siendo por naturaleza y a despecho de cualquier señuelo que le venga de tierra. Pero este hombre de mar lanzaroteño está atravesando momentos verdaderamente difíciles. Las tradicionales zafas de la corvina y del tassar, que se hacen en aguas de Mauritania, tampoco son rentables.

—Queremos ser pescadores, queremos pescar; pero nos estamos hundiendo irremisiblemente.

Esta es una cuestión espinosa. Armadores —a su vez patronos— de esta flota nos exponían sus dificultades. Según su versión, se encuentran en un callejón sin salida. Remontémonos años atrás: la pesca la venían haciendo, como ahora, en la bahía del Galgo, en aguas de Mauritania, y vendían a industriales afincados en Port-Etienne (hoy Nouadhibou), o enviaban a Canarias el pescado salpreso para su comercialización en las islas.

Durante décadas fueron los lanzaroteños los que, en solitario, se trasladaban hasta cabo Blanco para capturar la corvina, el cazón y el cherne. Nunca pudieron enriquecerse. Las artes y las características de las embarcaciones no les permitían más que ganar para ir viviendo. Y a cambio tenían que realizar un trabajo duro, practicando la pesca de bajura a lo largo de un litoral peligroso e inhóspito. Su única ventaja era que podían faenar libremente, por los derechos que les reconocía el Convenio de París. Sin embargo, al independizarse Mauritania, aquel convenio quedó sin efecto. Los lanzaroteños ya no podían pescar en aquellas aguas donde se habían venido procurando el sustento.

Para paliar esta situación, el INI creó, con su capital, IMAPEC (Industrias Mauritanienas de Pêche, S. A.). Se trataba de que en esta factoría tuvieran entrada las capturas de la flota lanzaroteña, de tal manera que se garantizaba la venta, y a un precio remunerador. Para potenciar la flota y facilitar su actividad, IMAPEC hizo préstamos a los armadores, en algunos casos importantes en su cuantía. Pero ocurre ahora —nos dicen los armadores— que los precios establecidos por IMAPEC son bajos; de un lado, los mismos que rigen en las factorías francesas de Nouadhibou y, de otro,

notablemente inferiores a los que se pagan en Las Palmas. Al propio tiempo, los lanzaroteños no pueden hacer las ventas en Las Palmas, como parecería lógico y han venido haciendo durante tantos años con el salpreso, pues por la legislación del país lo que se pesca en Mauritania hay que venderlo en Mauritania. Y además, en cada venta, IMAPEC descuenta cantidades por la deuda de los préstamos, de tal manera que en la mayoría de las ocasiones —siguen hablando los

armadores a quienes entrevistamos— el saldo final de las operaciones es cero.

—Y por cero —dicen—, ¿podemos ir a pescar, con los riesgos que supone, la inversión que comporta, etcétera?

Nos han dicho que la deuda global de los lanzaroteños a IMAPEC se hizo cargo la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, si bien las amortizaciones no las hacen directamente a la Caja los lanzaroteños, sino que las hace IMAPEC, mediante los descuentos a que nos referíamos.

En definitiva, aquel clima, aquella animación, aquella afluencia turística, aquella hermosura de hoteles y de caprichos electrónicos fácilmente asequibles en las tiendas de los indios, sólo es una parte de la realidad de Canarias. La otra realidad, la de la pesca, tiene problemas, pese a que no debería tenerlos por la proximidad del riquísimo banco canario-sahariano. Sin tripulantes, no se puede pescar; con tripulantes pero con barcos viejos, a todas luces insuficientes, tanto por su tonelaje como por la potencia de sus

motores, como por las artes y los elementos electrónicos de ayuda a la navegación y a la detección y captura de las especies, como por las instalaciones de frío, etcétera, la actividad pesquera no puede tener la rentabilidad adecuada; y si a todo esto unimos la competencia de flotas de todo el mundo, que convierten el banco en una aglomeración y que además esquilman los fondos, la pesca ya es más problemática, y el futuro, incierto. Las soluciones quizá estén, efectivamente, en la afluencia de embarcaciones y tripulantes peninsulares, en la renovación y reconversión de la flota y en la mano que detenga al límite de las doce millas a los extranjeros, como está mandado. O en aquella sugerencia de pescar para los extranjeros (sabemos que los rumanos admitirán en sus bodegas y pagarán bien lo que para ellos pesquen los españoles). Y luego queda ese asunto, que aún no hemos podido entender bien, de los lanzaroteños, Mauritania, IMAPEC, Caja de Ahorros, etcétera, que alguna solución tendrá... ■

JOAQUÍN VIDAL

EL BOU GIGANTE SOVIÉTICO «NATALIA-KOVSHOVA» HA REALIZADO NUEVE CAMPAÑAS DE PESCA EN SIETE AÑOS

El señor Hubert, director comercial de los astilleros de Nantes, ha presentado en nuestro último número un balance de la explotación de los bous-fábricas gigantes construidos por la URSS, en número de tres y salidos de los astilleros de Nantes en 1966, 1967 y 1968. Penetremos hoy en el universo cotidiano del barco en el trabajo. Es un mundo cerrado, perfectamente autónomo, un pueblo flotante donde la pesca adquiere una dimensión excepcional. El "Natalia-Kovshova" es verdaderamente un complejo industrial en torno a una comunidad humana. A bordo del "Natalia-Kovshova", el personal, al acabar sus ratos de ocio, va a la fábrica, pues la organización interior ha delimitado las funciones de trabajo y de reposo para hacer casi la imitación de una vida normal.

CIEN MUJERES

En la pesca, el bou soviético tiene una tripulación de 228 personas, de las cuales 100 son mujeres, todas empleadas como obreras para la conserva. Todos los equipos necesarios para campañas largas están a disposición de la comunidad, muy especialmente en lo que se refiere a la asistencia médica. Un hospital con una unidad operatoria se encuentra a disposición del equipo médico, que comprende un médico, un ginecólogo y un dentista. Este servicio médico está, además, a disposición de los otros barcos de cualquier nacionalidad. La sección de recreos se halla cuidada especialmente en estos barcos, cuyas campañas duran de tres a cinco meses y medio. A disposición de la tripulación hay salas de juego, de música y de espectáculos, y un cine que proyecta ciento veinte películas por campaña, con una orientación cultural, existiendo además una biblioteca.

NUEVE CAMPAÑAS

Desde su puesta en servicio hace siete años, el "Natalia-Kovshova"

ha estado nueve veces en campaña trabajando, sobre todo, entre las Canarias y Mauritania. No recordaremos los resultados expuestos por el señor Hubert. Sólo hemos de mencionar que el tonelaje de pescado tratado oscila alrededor de 4.500 toneladas, y en especial por los dos barcos gemelos del "Natalia-Kovshova": el "Maria-Polivanova" y el "Anatoli-Khalin", cuyas campañas son a veces más largas.

DEL ARRASTRE A LA LATA DE CONSERVA

El arrastre soviético se interesa más especialmente por la sardina, la caballa y la merluza. En buenas condiciones no transcurren más de dos horas entre la virada de la red y la salida del pescado... en latas de conserva. En efecto, el pescado es seleccionado y puesto en refrigeración en las tolvas durante hora y media antes de su pase a la fábrica, de donde sale el producto acabado con una frescura excepcional.

El equipo de pesca del "Natalia-Kovshova" está formado por doce hombres que trabajan en dos equipos de seis, mientras que la conserva moviliza 130 personas (de ellas, 100 mujeres) en dos guardias de 65. En la conserva se elabora en latas la sardina y la caballa, así como sopas de pescado. Los residuos de la fabricación se

emplean para producir harinas destinadas a la alimentación de las aves y para abonos. El bou no almacena toda su producción durante su campaña, sino que los barcos transportes van y vienen, transbordando la producción en la mar alrededor de un mes, es decir, haciendo de tres a cuatro transbordos por campaña, yendo todo a parar a Sebastopol, que además es el puerto base del bou gigante, como el de todos los otros barcos-fábrica soviéticos. Los tres bous "nanteses" son las unidades más modernas.

En la actualidad, el "Natalia-Kovshova" se encuentra en Nantes para permanecer dos meses sufriendo transformaciones, tanto del casco y de instalaciones de la conserva y frigoríficos, así como en la máquina. Para terminar, recordaremos y citaremos el balance presentado por el señor Hubert: "Se puede asegurar que la amortización (de los tres barcos) se logrará en un plazo más corto que los diez años previstos..."

~ Ello es también la recompensa de los esfuerzos del astillero nantés en los contactos tomados por los soviéticos para construcción de tres o cuatro unidades nuevas. Si todavía no se decide otra cosa, Nantes es en todo caso el único astillero propuesto por el Comité de Pesca de la URSS. (De "La Pêche Maritime".)

LA U. R. S. S. AYUDARÁ A LAS PESQUERÍAS DE MARRUECOS

Después de la extensión unilateral de las aguas de pesca a 70 millas, Marruecos ha estado preparando el desarrollo de su industria pesquera para nueva explotación de las aguas libres de barcos extranjeros.

El 14 de junio se firmó un acuerdo entre la Oficina Nacional de Pesca y una delegación soviética presidida por Vladimir Zafitsky, director del Instituto de Pesca de la URSS. En virtud de este acuerdo, la URSS enseñará a los marroquíes en Rusia y establecerá un centro de enseñanza en Marruecos. Los rusos también cooperarán en el trabajo de investigación pesquera frente a la costa de Marruecos.

Se creará una compañía entre la Oficina Nacional de Pesca y Sovrilot para adquirir y explotar "bous" bajo bandera marroquí. Se va a construir un complejo industrial en un puerto marroquí —probablemente Agadir— para enlazar, ahumar, salar y elaborar las capturas por otros diversos métodos. Se va a construir un depósito frigorífico y la nueva compañía venderá sus productos en la URSS y en el mercado internacional.

Una delegación de armadores de la flota pesquera marroquí visitó recientemente los astilleros de Francia, Dinamarca, Bélgica, Holanda y Noruega para investigar las posibilidades de adquisición de barcos nuevos. (De "Fishing News International".)

OCHENTA PAISES COMPARTEN LA TESIS PERUANA DE LAS 200 MILLAS MARINAS

LIMA, 6.—Edgardo Mercado Jarring, primer ministro del Perú, general de División y ministro de la Guerra, ex ministro de Asuntos Exteriores y artífice de la política internacional peruana, asistió a la IV Conferencia de los países no alineados de Argel hace un mes, representando al Presidente Velasco Alvarado.

—Se dice que la Conferencia se canceló con un "discreto fracaso". ¿Cuál es su opinión?

SOBERANIA

—No, no estoy de acuerdo. En realidad ha sido provechosa. Se avanza mucho en el campo económico. Nosotros siempre pensamos que el principal frente debería ser el económico y no el político. Y se ha conseguido bastante. Por ejemplo, hemos acordado la celebración de una conferencia de los países productores de materias primas para mejorar el comercio y regular los precios. Esta conferencia es necesaria; los países del "tercer mundo" cada día vendemos más barato y compramos más caro. También se han fortalecido algunas organizaciones, tales como la de países productores de petróleo. Perú obtuvo también un éxito al conseguir que su tesis sobre las doscientas millas marinas se impusiera.

—Según creo, la conferencia internacional sobre derecho del mar, que debía celebrarse en Santiago de Chile en abril de mil novecientos setenta y cuatro, se ha suspendido.

—Sí, pero esa suspensión no significa gran cosa para nosotros. La postergación nos da la posibilidad de avanzar más con nuestra tesis tradicional, y convencer a otros países. Hasta el momento son ochenta los países que apoyan nuestros puntos de vista y los comparten. Esperamos que en el futuro serán más. Por de pronto, el nuevo secretario de Estado norteamericano, Henry Kissinger, declaró hace poco ante el Senado de Estados Unidos que comprendía esta tesis. La China Popular acaba de solidarizarse con ella.

—¿Pero ustedes distinguen entre límites de pesca y aguas jurisdiccionales?

—No hacemos tal distinción. Las doscientas millas peruanas forman parte de nuestras aguas territoriales y de nuestra soberanía. Nuestra tesis reivindica la jurisdicción. Pero entendemos muy bien que otros países distingan entre ambos conceptos y al tiempo que exijan sus aguas jurisdiccionales, aumenten sus límites de pesca. Creemos que es un primer paso muy positivo.

(Resumen de "La Vanguardia Española", por ALBERTO MIGUEZ.)

CANADA RECLAMA 200 MILLAS MAS

CANADA pretende un límite de 200 millas y quizá incluso más. En un discurso en St. Andrews, New Brunswick, el doctor Jack Davis, ministro de Pesca del Canadá, alineó firmemente a su país en la parte de los que reclaman límites de 200 millas, e indicó que esto sería lo mínimo.

La reclamación sería para zonas exclusivas de pesca y se extendería más allá de las 200 millas cuando éstas quedasen dentro del ancho de la plataforma continental.

El señor Davis dijo que Canadá ya había cerrado grandes zonas de mar basándose en su límite existente de 12 millas, sobre

las líneas-base más largas del mundo. Estas líneas han expulsado a los pescadores extranjeros de la bahía de Fundy, de la totalidad del golfo de San Lorenzo y de toda la bahía de Hudson, dando a las flotas canadienses el acceso exclusivo a las zonas nacionales de pesca más grandes del mundo.

Las flotas extranjeras han salido o estaban saliendo del gran golfo de Canadá, de las bahías y ensenadas. Pero también hubo que hacer algo en la pesca en su plataforma continental. La primera medida importante ha sido mediante las cuotas convenidas entre 15 naciones miembros de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste (ICNAF).

La próxima actuación se realizará en la Conferencia del Derecho del Mar. "Allí —dijo el doctor Davis— juntaremos las fuerzas con las de otros Estados costeros del mundo. Iremos lisa y llanamente por una zona exclusiva de pesca que incluirá los bordes de nuestra plataforma continental".

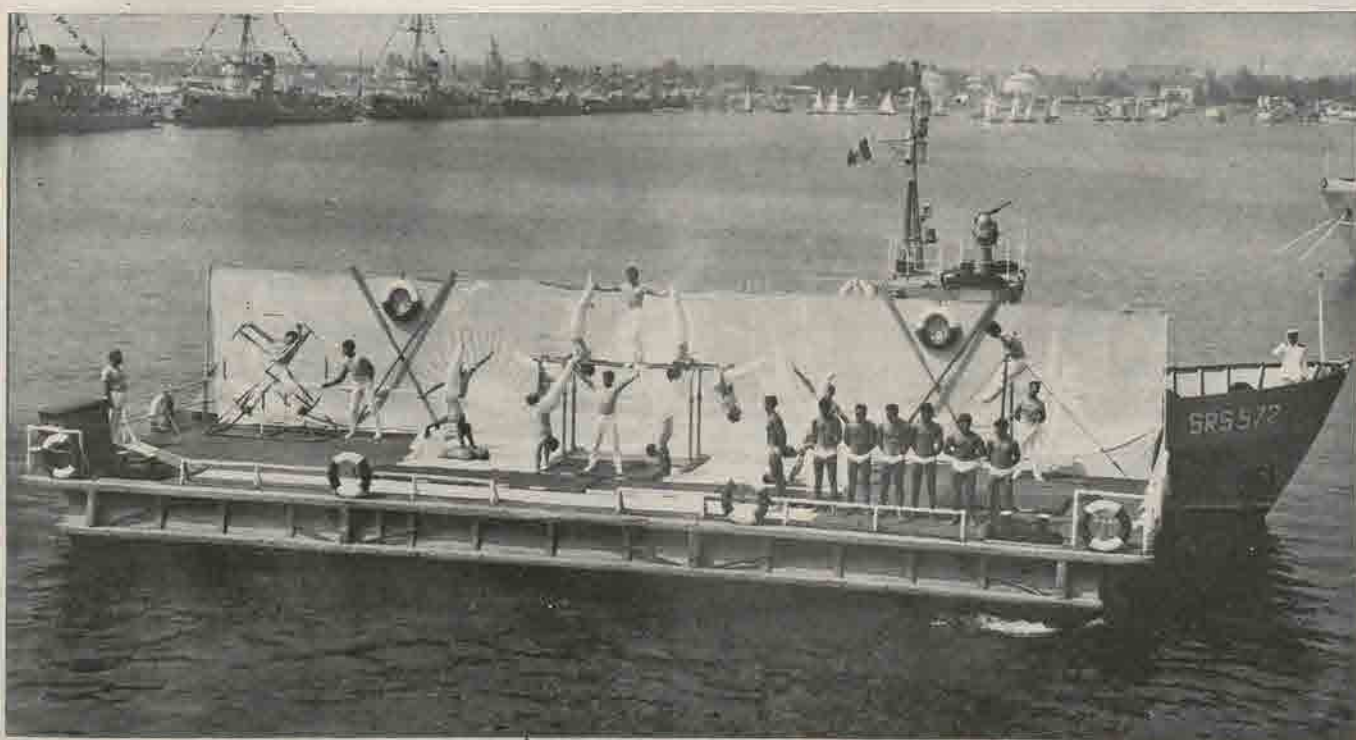
RESERVA

Canadá apoyará el límite de 200 millas con una importante reserva. Cuando su borde continental llegue a más de 200 millas de la costa, este borde constituiría el límite de pesca del Canadá. De este modo, los límites del Canadá se extenderían a 200 millas del cabo Sable en la punta meridional de Terranova, 200 millas frente a Labrador y frente a cabo Freels, en Terranova. Pero, debido a la inmensa extensión de los Grandes Bancos, "tendremos un saliente hacia el mar, en nuestro régimen canadiense". Esto incluiría todo el Gran Banco y todo el banco del cabo Flemish. En su punto más separado llegaría aproximadamente a unas 400 millas dentro del Atlántico Norte. ■ De "Fishing News".



NUEVO DIRECTOR DEL INSTITUTO OCEANOGRAFICO

Bajo la presidencia del subsecretario de la Marina Mercante, don Pascual Pery Junquera, ha tomado posesión de su cargo el nuevo director del Instituto Español Oceanográfico, don José María Turnay Turnay, que sustituye a don Dámaso Berenguer, fallecido hace tres meses. En la foto, el subsecretario de la Marina Mercante felicita al nuevo director.



DIA DEL MAR EN RUMANIA

Se ha celebrado en Rumania, según una antigua tradición, el Día del Mar, jornada dedicada a todos aquellos que dedican sus actividades profesionales al mar. En los distintos puertos se organizaron festejos y demostraciones alegóricas, como las que vemos en el puerto de Mangalia (FOTOFIEL).

ESPAÑA SE INTERESA POR LA EXPLOTACION DE LA PESCA EN ARGENTINA

La licitación internacional que acaba de convocar el Gobierno argentino supondrá una cuantiosa inversión extranjera para la industria de la pesca. Muchas han sido las empresas de varios países, incluso España, que se han interesado por la explotación de la pesca en Argentina, en colaboración con este país.

Se empleará tecnología avanzada. Se incrementará el trabajo de los astilleros nacionales e industrias conexas, puesto que, entre otras condiciones, se exige que el 90 por 100 del personal sea argentino, y argentina sea también la presidencia y una proporción del directorio que asegure la dirección y control de la empresa. La iniciación de los trabajos será, a más tardar, para el 1 de enero de 1974, y deberá entrar en producción el 30

de junio de 1975, con una captura anual mínima de 50.000 toneladas, y el año 1980 será elevada hasta 150.000.

Las inversiones comprenderán una flota de buques, del tipo "arrastreros", construidos en la Argentina, con bandera argentina y de 200 toneladas cada uno. Algunos de ellos poseerán instalaciones de semiprocesamiento y la empresa levantará en la costa plantas completas de procesamiento, incluyendo fileteado y harina de pescado, muelles, almacenaje, viviendas para el personal, etc. Se espera conocer cuáles serán las empresas en colaborar con la industria pesquera argentina que mantienen proporciones ya hechas, o las modifican, para entrar en las condiciones que se exigen.



PAQUET

EMPRESA EJEMPLAR AÑO 1962

ARMADOR - CONSIGNATARIO - FLETAMENTOS - TRANSITOS - ADUANAS - SEGUROS - ESTIBAS

GIJON: Muelle, 2. Apartado 90. Teléfonos 35 04 00 - 34 86 78 - 35 74 80. Telex: 37.372 y 37.399 PAQGI E. Dex. Teléfono 34 58 70. Servicio VHF Musel (Puerto). Edificio de Consignatarios. Teléfonos 32 18 23 y 32 36 07

AVILES: Calle Real Agrado, 4. Apartado 149. Teléfono 56 38 47. Telex 38.212 PAQAV E. Telegramas: PAQUET

JULIO PAQUET

Agente de Aduanas

GIJON

AVILES

RIBADESELLA

REMOLCADORES GIJONESES, S. A.

GIJON

Teléfonos: Oficinas: 34 21 01 - Puerto: 32 12 95

CASOCOBOS, S. A.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

AVILES

Generalísimo Franco, 33 - 1.º

Teléfono 56 26 22

GIJON

Linares Rivas, 5, 1.º

Teléfono 35 60 43

SAGUNTO

Calvo Sotelo, 21

Teléfono 47 29 92

¿Fin de la "guerra del bacalao"?:

ACUERDO PROVISIONAL ENTRE ISLANDIA Y GRAN BRETAÑA

LONDRES, 16.—Gran Bretaña e Islandia llegaron hoy a un acuerdo de "principio" en la guerra del bacalao mantenida desde hace trece meses por los barcos de ambos países debido a la ampliación unilateral de las aguas pesqueras islandesas de 12 a 50 millas.

Fuentes diplomáticas británicas se negaron a especificar el contenido del acuerdo para una solución "provisional" de la guerra del bacalao, pero el mismo incluiría limitaciones en el número de pesqueros que faenan en la zona, restricción de las áreas de pesca y una eventual limitación de las capturas.

Este último punto no ha sido resuelto hasta ahora. Durante los últimos doce meses Gran Bretaña pescó unas 160.000 toneladas en aguas islandesas e Islandia desea que esta cifra se reduzca hasta 114.000 toneladas.

El Gobierno británico no prevé más negociaciones a alto nivel sobre la disputa. Las propuestas aceptadas hoy por los dos primeros ministros tendrán, sin embargo, que ser precisadas por técnicos más adelante si el Gobierno islandés las acepta.

SUSPENDIDOS LOS CARGAMENTOS DE CRUDOS EN EL MEDITERRANEO ORIENTAL

- La mayor distancia a los puertos españoles y la fuerte cotización de fletes producirían un aumento sustancial por tonelada de crudo descargada en la Península, en el caso de importarlo del golfo Pérsico.
- Declaraciones del señor Figueras Dotí, director-gerente de Repesa.

MADRID, 16.—"La reanudación de las hostilidades en el conflicto árabe-israelí ha originado el cese de actividades en los puertos de carga de petróleo crudo situados en el Mediterráneo oriental (Trípoli, Banías, Sidón) —ha manifestado el director gerente de REPESA (Refinería de Petróleo de Escombreras, S. A.), señor Figueras Dotí, a preguntas de un redactor de Logos—. En consecuencia, han quedado suspendidos momentáneamente los cargamentos de crudos que venían realizándose en dichos puertos con destino a las refinerías españolas".

En opinión del señor Figueras, teniendo en cuenta las limitadas disponibilidades de crudos, resulta muy problemático compensar esta disminución en el aprovisionamiento mediante la adquisición de otros crudos que pudiesen ser suministrados directamente en el golfo Pérsico. Por otra parte, y dada la fuerte cotización en el mercado internacional de fletes y la diferencia de distancia media a los puertos españoles entre una y otra fuente de suministro, se produciría un encarecimiento sustancial en el coste de la tonelada de crudo descargada en la Península, en el caso, de muy difícil realización, de contratar un tonelaje a cargar en los países del golfo Pérsico equivalente al que nos está siendo retirado de los puertos del Mediterráneo oriental.

"El mantenimiento de las hostilidades —añade el señor Figueras— ha de representar, por consiguiente, con toda seguridad una disminución en el abastecimiento de crudos recibidos en las refinerías nacionales, si bien su cuantía es relativamente de menor importancia y la incidencia que esta disminución pudiera tener en el suministro de combustible al mercado nacional puede quedar moderada por una disminución de las exportaciones".

Preguntado sobre las medidas adoptadas por el Gobierno español de suspender nuestras exportaciones de petróleo, el director gerente de REPESA afirma: "Resulta perfectamente lógico, por lo anteriormente expuesto, que se hayan arbitrado medidas limitadoras a la exportación de productos, que venía realizándose desde las refinerías nacionales; si bien las repercusiones inmediatas del conflicto son de escasa magnitud, parece prudente adoptar una posición precatoria, en previsión de una prolongación de las circunstancias mencionadas. Medidas similares parecen haber sido adoptadas por otros países europeos".

ACTIVIDAD MARITIMA INTERNACIONAL

EUGENIO SANCHEZ GUZMAN



Durante mucho tiempo, los Estados plasmaron sus relaciones internacionales en acuerdos de contenido exclusivamente político, bajo la forma de tratados de alianza, coalición o de paz. Es en el siglo XIX cuando va a surgir en el ámbito marítimo una serie de interrelaciones entre los países, tendentes a la solución de problemas afines.

Fue en el sector pesquero donde primero se patentizó la idea de coordinar intereses comunes. Así, en 1839, un Convenio reglamentaba ya la pesca entre las costas de Francia y las de Gran Bretaña e Irlanda; en 1886 se establece un acuerdo franco-español sobre las actividades pesqueras en el golfo de Vizcaya; una Conferencia de La Haya regula la protección de focas en el Atlántico Norte, etcétera.

De la pesca, la idea de establecer reglas de protección concertada pasó a la navegación propiamente dicha, especialmente en lo que atañe a la seguridad. Así la prevención de los abordajes fue objeto de la Convención de Washington en 1899, y posteriormente de las Conferencias de Londres de 1948 y 1960.

En nuestros días, el movimiento a favor del establecimiento de una legislación marítima de orden internacional se acentúa de manera creciente. Cómo se ha desarrollado este movimiento y cuál es su panorama actual es el objeto de nuestra exposición.

LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (O. I. T.)

El florecimiento del internacionalismo en materia laboral que se produce en la posguerra de 1918 se plasma en el Tratado de Versalles, en el que los Estados firmantes se obligan, para "asegurar y mantener condiciones de tra-

bajo equitativas y humanas... a establecer y mantener las organizaciones internacionales necesarias". Dicho Tratado, en su parte XIII, creó la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con sede en Ginebra.

La misión de dicho organismo es la de mejorar aquellas condiciones de trabajo que por "el grado de injusticia, miseria y privaciones que entrañan para gran número de personas", y por el descontento que en consecuencia causan, "constituyen una amenaza para la paz y armonía universales".

La OIT formó primeramente parte de la Sociedad de Naciones, siendo en la actualidad un órgano especializado vinculado a las Naciones Unidas. La OIT se rige por su constitución aprobada en 1919, modificada en diversas ocasiones, y de la que forma parte como anejo la Declaración de Filadelfia de 1944, que modernizó los objetivos básicos de la Organización.

El órgano esencial de la OIT es la Conferencia General, en el que cada miembro está representado en ella por cuatro delegados, de los cuales, dos representan al Gobierno, uno a los empresarios y otro a los trabajadores. Existen también numerosas Comisiones especializadas, así como una Oficina Internacional del Trabajo (BIT).

Desde la primera reunión de su Conferencia (1919) hasta la 53 (1969), la OIT ha adoptado ciento treinta convenios internacionales de trabajo, de los cuales España, que ostenta la condición de Estado miembro, tenía ratificados en 1 de enero de 1970, cincuenta y cinco.

A raíz de la creación de la OIT en 1919, un Congreso Internacional de las organizaciones de la gente de mar

reclamó el establecimiento de una institución análoga para dichos profesionales. Sin embargo, no se consideró oportuna la existencia de dos organismos distintos, llegándose a la conclusión de que "las cuestiones particulares concernientes a asegurar un mínimo de ventajas laborales a las gentes del mar, debían ser objeto de una regulación especial en el seno de la Organización".

Los representantes de las organizaciones de la gente de mar retiraron su propuesta, exigiendo, no obstante, la creación de una Comisión Marítima Paritaria de armadores y tripulantes, y de una Sección marítima dentro de la Oficina Internacional de Trabajo.

Los temas marítimos, por lo tanto, son objeto de estudio y debate en sesiones especiales de la OIT, la primera de las cuales tuvo lugar en 1930, habiéndose celebrado en la actualidad siete reuniones de este tipo.

Estas Conferencias marítimas van precedidas, con un año de antelación, por una Conferencia Técnico-Marítima preparatoria, que realiza sus trabajos sobre la base de los proyectos presentados por la Oficina (BIT).

Los Convenios de la OIT se "aprueban y ratifican" en España por el Jefe del Estado, oída la Comisión de Asuntos Exteriores de las Cortes, publicándose a continuación en el "Boletín Oficial del Estado".

A continuación indicamos los Convenios de la OIT en la actualidad ratificados por nuestro país, que afectan a las actividades marítimo-pesqueras.

2.ª Reunión. Génova, 1920

- Convenio núm. 7. EDAD MINIMA (trabajo marítimo). Ratificado por España, 29-IV-24.
- Convenio núm. 8. INDEMNIZACIONES DE DESEMPLEO (naufragio). Ratificado por España, 29-IV-24.
- Convenio núm. 9. COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 23-II-31.

3.ª Reunión. Ginebra, 1921

- Convenio núm. 15. EDAD MINIMA (pañoleros y fogoneros). Ratificado por España, 29-IV-24.
- Convenio núm. 16. EXAMEN MEDICO DE LOS MENORES (trabajo marítimo). Ratificado por España, 29-IV-24.

9.ª Reunión. Ginebra, 1926.

- Convenio núm. 22. ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 23-II-31.
- Convenio núm. 23. REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 23-II-31.

12 Reunión. Ginebra, 1929.

- Convenio núm. 27. INDICACION DEL PESO EN LOS FARDOS TRANSPORTADOS POR BARCO. Ratificado por España, 8-IV-32.
- Convenio núm. 28. PROTECCION DE LOS CARGADORES DE MUELLE CONTRA LOS ACCIDENTES. Ratificado por España, 8-IV-32.

16 Reunión. Ginebra, 1932.

- Convenio núm. 32. PROTECCION DE LOS CARGADORES DE MUELLE CONTRA LOS ACCIDENTES. Ratificado por España, 3-VII-34.

21 Reunión. Ginebra, 1936

- Convenio núm. 53. CERTIFICADOS DE CAPACIDAD DE LOS OFICIALES. Ratificado por España, 16-II-71.
- Convenio núm. 55. OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD O ACCIDENTE DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 12-XI-71.
- Convenio núm. 56. SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 12-XI-71.

22 Reunión. Ginebra, 1936

- Convenio núm. 58. EDAD MINIMA (trabajo marítimo). Ratificado por España, 16-II-71.

28 Reunión. Seattle, 1946

- Convenio núm. 68. ALIMENTACION Y SERVICIO DE FONDA (tripulación). Ratificado por España, 16-VI-71.
- Convenio núm. 69. CERTIFICADO APTITUD COCINEROS DE BUQUE. Ratificado por España, 16-II-71.
- Convenio núm. 70. SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 21-XII-72.
- Convenio núm. 73. EXAMEN MEDICO DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 16-VI-71.
- Convenio núm. 74. CERTIFICADO MARINERO PREFERENTE. Ratificado por España, 16-II-71.

32 Reunión. Ginebra, 1949

- Convenio núm. 91. VACACIONES PAGADAS DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 29-III-71.
- Convenio núm. 92. ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION. Ratificado por España, 16-VI-71.

41 Reunión. Ginebra, 1958

- Convenio núm. 108. DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 16-II-71.
- Convenio núm. 109. SALARIOS, HORAS DE TRABAJO A BORDO Y DOTACION. Ratificado por España, 16-VI-71.

43 Reunión. Ginebra, 1959

- Convenio núm. 112. EDAD MINIMA (pescadores). Ratificado por España, 28-VI-61.
- Convenio núm. 113. EXAMEN MEDICO DE PESCADORES. Ratificado por España, 28-VI-61.
- Convenio núm. 114. CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LOS PESCADORES. Ratificado por España, 28-VI-61.

50 Reunión. Ginebra, 1966

- Convenio núm. 126. ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION (pescadores). Ratificado por España, 9-II-68.

55 Reunión. Ginebra, 1970

- Convenio núm. 134. PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR. Ratificado por España, 12-XI-71.

DESAPARECEN LAS MEJILLONERAS DEL PUERTO DE BARCELONA



La Comandancia de Marina de Barcelona ha desalojado, con carácter definitivo, las mejilloneras que durante muchos años estuvieron instaladas en el puerto.

TALLERES CABEZUELO

CONSTRUCCION Y REPARACION
DE MOTORES MARINOS

c/. General Luque, 28
Teléf. 21 20 76

ALMERIA



CONSIGNATARIOS

AVILES
Calle Rul-Pérez, 18, bajo

GIJON
Marqués de San Esteban, 17



COMPAÑIA NAVIERA

ASTUR-ANDALUZA, S. A.

ARMADORES-FLETAMENTOS-CONSIGNATARIOS DE BUQUES
EN GIJON Y SAN JUAN DE NIEVA (AVILES)

Motonave «REY PELAYO» 4.350 Tm.
Motonave «REY FAVILA» 4.350 Tm.
Motonave «REY FRUELA» 3.700 Tm.
Vapor «BENITO» 3.500 Tm.

Dirección postal: Carlos Bertrand, 2, entresuelo.
Apartado 120

Dirección telegráfica: «BERTRAND» - Telex: 37334 Berte
Teléfonos: 34 17 05 - 34 17 06 - 34 17 07 y 35 85 51

GIJON

OBTUVO EL PREMIO ESPECIAL VIRGEN DEL CARMEN «ANÁLISIS ECONOMICO DEL SECTOR PESCA MARITIMA ESPAÑOLA»

El premio dotado con 100.000 pesetas ha sido concedido en el año 1973 a un trabajador profesional de economistas de extraordinario interés, realizado en equipo por un grupo de alumnos del tercer curso de Ciencias Económicas y presentado por el doctor Ramiro Campos Nordmann, del Seminario de Estructura Económica del Colegio Universitario de San Pablo (CEU). Los alumnos que han merecido este galardón son:

Don Mariano Arroyo Merino, doña Isabel Casado Hernández, don Indalecio Corujedo de las Cuevas, doña María Escalada Millares, don Antonio Garardo Alcalde, don Francisco de A. Temes Lorenzo, don José Manuel Valverde Carvajosa y don José Antonio Zamora Rodríguez.

Es la segunda vez, que sepamos, que este importante premio se concede a trabajo en relación con la economía en el sector. La primera fue en 1963 al propio doctor Campos Nordmann, por su trabajo sobre la pesca marítima en la economía española. El que ha merecido el premio en el año 1973 es "Análisis económico del sector pesca marítima española", basado en el método "input-output", el más importante y perfeccionado, consistente, en esencia, en contrastar la relación de las entradas o compras (input) y salidas o ventas (output), en todos los sectores económicos de la actividad económica nacional, con sus interacciones en los distintos subsectores e incluso en el comercio exterior, que permite determinar aquellas características y constantes estructurales imposibles de precisar por otros métodos. El trabajo es de gran mérito, no sólo por ser la primera vez que se aplica este método en el sector pesquero, sino por su enorme complejidad, ya que conjuga relaciones e interrelaciones de 86 sectores productivos en función de las demandas iniciales y finales de las mismas. Tras estudiar, en el capítulo I, la agregación a la tabla operativa de este método, última publicada de la economía española en 1966, las agregaciones correspondientes, estudia en el capítulo II las relaciones intersectoriales de la pesca marítima y su industria derivada con los restantes

de la economía nacional; en el III analiza las demandas finales e inputs primarios; en el IV, la renta del sector pesca marítima en su distribución espacial y funcional; en el V, el poder generador de rentas del sector pesca, para dedicar el VI al estudio del sector pesquero como corrector del déficit proteico de la normal alimentación del pueblo español. Las interesantes conclusiones del análisis pueden resumirse así:

1.ª El coeficiente del valor añadido por el sector pesca es el más alto de entre los sectores de la FAO considerados.

2.ª El sector pesquero participa con el 11 por 100 en la total demanda de las economías familiares.

3.ª En relación con el comercio exterior, el sector es suficiente para las necesidades interiores, independiente del exterior y favorable a la exportación neta.

4.ª La productividad del sector, medida por la relación entre la población empleada y la regional bruta correspondiente, es elevada y superior en casi todas las regiones a las correspondientes a otros macrosectores.

5.ª El sector pesca es uno de los de mayor valor desde el punto de vista de renta generada en el exterior por cada unidad importada.

6.ª Al sector "industrias derivadas" le ocurre lo propio, tan sólo precedido por el sector bebidas alcohólicas y minero.

7.ª El índice de eficacia sectorial es el más acusado, sólo tras el de servicios.

8.ª Los sectores pesca e industrias derivadas son fuertes componentes de las normas alimentarias españolas, y sobre todo coadyuvante para paliar el importante déficit proteico actual y previsiblemente mayor en el futuro.

«ESPAÑA PESQUERA», NUEVA PUBLICACION

● PERTENECE A LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

MADRID, 29.—La Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca solicita la inscripción en el registro de empresas periodísticas de la publicación "España Pesquera", según resolución del Ministerio de Información y Turismo que hoy inserta el "Boletín Oficial del Estado".

La revista, que aparecerá mensualmente en Madrid, tendrá un formato de 22 por 28 centímetros, 80 páginas al precio de 100 pesetas y una tirada de 3.000 ejemplares.

"España Pesquera", que estará dirigida por el periodista José Luis Gutiérrez Suárez, inscrito en el registro oficial de periodistas con el número 5.386, comprenderá los temas estrechamente vinculados con las actividades de la pesca (técnicos y geográficos) y a la coyuntura por la que el sector atraviesa en un momento dado.

LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

La Subsecretaría de la Marina Mercante se crea en virtud de la Ley de 19 de febrero de 1942, que concreta las normas dadas con carácter provisional por un Decreto de 1938, regulador de las líneas principales de actuación de los Servicios de Comunicaciones y Pesca Marítima, y la Ley de 1939, que señaló normas referentes a la organización de servicios y al personal de la extinguida Subsecretaría de la Marina Civil.

La Ley del 42 encomienda a la Subsecretaría de la Marina Mercante la asunción de las funciones encomendadas a las Direcciones Generales de Comunicaciones y Pesca Marítima, haciéndola depender en tiempo de paz del Ministerio de Industria y Comercio y en caso de guerra, y en circunstancias especiales determinadas por el Gobierno del Ministerio de Marina.

El cargo de subsecretario había de recaer en un almirante o capitán de Navío de la Armada.

Después de señalar las competencias de la Subsecretaría, disponía la Ley que al frente de las provincias marítimas habría un comandante militar de Marina, nombrado por el Ministerio de este ramo, que ostentaría al mismo tiempo la Delegación del de Industria y Comercio para las materias de la competencia de la Subsecretaría.

Desdoblados en 1951 los Ministerios de Industria y Comercio en dos Departamentos distintos, la Subsecretaría de la Marina Mercante quedó adscrita a este último, segregándose de ella los servicios de carácter industrial y la inspección técnica de construcción de buques, que permanecieron en el Ministerio de Industria.

Sin embargo, el extraordinario impulso

adquirido por la industria naval y pesquera, originadas por las leyes de renovación de ambas flotas; el resurgir de las enseñanzas náuticas, así como otra serie de razones técnicas y administrativas, motivaron la publicación del Decreto de 11 de julio de 1963, que reorganizó la Subsecretaría estableciendo cuatro Direcciones Generales (Navegación, Pesca, Buques e Instrucción Marítima) y una Secretaría General. El Instituto Español de Oceanografía pasó a depender de la misma con su carácter de entidad autónoma.

Meses después —el 2 de diciembre—, una Ley modifica el artículo 2.º de la primitiva Ley del 42, estableciendo que el subsecretario de la Marina Mercante será nombrado por Decreto, previo acuerdo entre los ministros de Marina y Comercio y a propuesta de aquel de quien en dicho momento dependa la Subsecretaría. En caso de guerra, así como en circunstancias especiales, el nombramiento recaerá en un almirante o capitán de Navío de la Armada.

En 1968, la Subsecretaría de la Marina Mercante sufre una nueva modificación que afecta principalmente a las Direcciones Generales de Buques e Instrucción Marítima.

Coordinando el Decreto de 25 de enero de 1968 con la reciente Orden de 8 de enero pasado, la actual estructura orgánica de la Subsecretaría es la siguiente:

Dirección General de Navegación.—Tiene como finalidades la ordenación de la flota y registro de buques y empresas marítimas; líneas subvencionadas, puertos y tripulaciones; seguridad de la vida humana en el mar; relaciones con organismos internacionales

marítimos; transmisiones e inspecciones radiomárítimas y tráfico marítimo.

Dirección General de Pesca.—Abarca la ordenación de la pesca industrial y de recreo; ordenación marisquera; ordenación de la flota pesquera; relaciones con organismos internacionales pesqueros; tecnología pesquera y la coordinación e investigación sobre la misma.

A través de esta Dirección General se ejerce la dependencia del Instituto Español de Oceanografía.

Inspección General de Buques y Construcción Naval Mercante.—Tiene categoría de Subdirección General. Le corresponde el estudio técnico de los proyectos de construcción y reforma de los buques mercantes y de pesca y su autorización; concesión de primas a la construcción; valoraciones e informes técnicos en los expedientes de crédito; arqueos y reconocimientos.

Inspección General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas.—Con categoría también de Subdirección General, tiene atribuida la formación y perfeccionamiento profesional de los tripulantes de los buques mercantes y de pesca, el registro del personal marítimo, la ordenación de las enseñanzas en los centros técnicos y profesionales destinados a este fin, y el fomento de las actividades que contribuyan a la mayor preparación para su oficio de las gentes del mar.

El cuadro anterior queda completado con la Secretaría General (de la que depende la Secretaría del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima), la Intervención Delegada y las Asesorías (Jurídica, Jurídico-Militar, de Sanidad y Económica). ■ JOSE MARTINEZ FONS.

CRONICA DE NUEVA YORK

LA COMPLEJA ACTITUD ESPAÑOLA ANTE LA PROXIMA CONFERENCIA SOBRE DERECHO DEL MAR

TAN fácil es asegurar que los asuntos marinos van a constituir uno de los grandes temas de la política internacional en los años 70 como difícil orientarse entre ellos y fijar las posiciones de los distintos países. La XXVIII Asamblea General de las Naciones Unidas ha iniciado sus tareas bajo la incertidumbre de si podrá celebrar la anunciada Conferencia sobre Derecho del Mar en Santiago de Chile la próxima primavera, como estaba previsto, y, por si fuera poco, entre una enorme confusión de puntos de vista.

Hemos inquirido en el seno de la delegación española, presidida por el ministro de Asuntos Exteriores, señor López Rodó, sobre los planes que en ella se hacen para afrontar los debates sobre el tema y, a fin de no perdernos, cosa fácil, como pronto verán, les clasifico y ordeno las respuestas recogidas:

1. Trascendencia del mar y cuanto con él se relaciona para España. Esto no es sólo una frase para la galería, es una realidad insoslayable que se hará cada vez más apremiante conforme se vayan planteando las diversas cuestio-

nes marinas, ya que España se ve afectada por todas ellas. País que da a un océano abierto, el Atlántico, y a un mar cerrado, el Mediterráneo, en el seno de un continente, pero con archipiélagos importantísimos —las Baleares y las Canarias—, figurando entre los primeros en volumen de pesca y en construcción de buques, a la entrada del estrecho más importante de la Tierra y con la costa —quiere decir las playas— como primera industria nacional, puede decirse que, aunque la mayoría de los españoles no se percaten de ello, España vive del mar y nada de lo que en él ocurre puede serle ajeno.

2. Esta misma complejidad de intereses hace muy difícil fijar una postura española cara a las próximas negociaciones internacionales. España no ve el mar sólo desde un punto de vista, sino desde múltiples, y así ocurre que cualquier paso que se dé en una dirección puede repercutir desfavorablemente en otra. Sin ir más lejos: mientras los pescadores del Cantábrico estarían interesados en establecer las 70 millas como aguas juris-

dicionales, los del Estrecho no quieren oír hablar de ello. Tampoco coinciden los intereses de los pescadores de altura y bajura, y ni que decir tiene, el de los navieros con los de la industria turística. Los navieros quieren poder seguir limpiando las sentinas con la libertad que hasta ahora venían haciéndolo. Pero unas manchas de petróleo pueden arruinar una playa durante una temporada, y eso son millones de dólares en divisas de pérdidas. Repito: conjugar todos los intereses de un país tan y de tantas maneras ligado al mar es difícilísimo.

3. El caso especial con Marruecos, dentro del que, asimismo, deben hacerse distinciones:

a) Respecto a la ampliación de aguas territoriales de pesca, la impresión entre los delegados españoles es que poco puede hacerse, dada la tendencia general que existe en los países del Tercer Mundo, que, no olvidemos, tendrán mayoría en la Conferencia, a reformar el Derecho Internacional Marítimo en tal sentido.

b) La pretensión marroquí de

capturar dentro de esas 70 millas a los pesqueros españoles que regresan de sus faenas de pesca en el Sahara. Esto sí que no puede admitirse. Una cosa es que detengan en sus pretendidas aguas jurisdiccionales a un pesquero con las artes echadas y otra muy distinta que lo apresen cuando las lleva recogidas y marcha a buena velocidad hacia su base con las bodegas llenas.

Como ven, el panorama no puede ser más complejo ni las tesis españolas más complejas. Pues a todo ello hay que añadir el capítulo social de prestaciones de servicios, pagas, etc., que en una etapa posterior de la Conferencia saldrá. Lo que urge, y en eso coinciden todos los técnicos con quienes hemos hablado, es que empiece a funcionar cuanto antes la comisión interministerial creada a propósito para sopesar los variados y en algunos casos antagónicos intereses españoles respecto a la nueva legislación marítima que se prepara y decidir qué postura final se adopta, así como qué medidas conviene tomar en ayuda de los dañados por tal actitud. ■ CARRASCAL.

REMOLQUES- AGUADAS Y SALVA- MENTOS, S. A.

REMOLCADORES:

**ADELANTADO
ARAÑÓN
EZARO
JAUREGUIZAR**

**APARTADO NUMERO 14
TELEFONO 56 41 43**

AVILES

CRONICA DE TERRANOVA

ALGUNOS BACALADEROS SE REFORMAN PARA APROVECHAR SIMULTANEAMENTE OTRAS ESPECIES

SAINT JOHN'S, TERRANOVA (De nuestro corresponsal).—Ha llegado la primavera a esta tierra. Cuando cede el frío, la tierra se deshíela y la vegetación brota de golpe, en pocos días se viste la ciudad y el campo de verde. No tarda más de quince días en salir la hierba, brotar los árboles, aunque sea en forma retardada a causa de los citados hielos. He visto cavar una fosa con la perforadora de cemento porque la tierra helada tenía un espesor de 40 centímetros.

Los habitantes de esta ciudad, en sus zonas residenciales, miman sus plantas, sus jardines, sus árboles, porque precisamente no disponen y disfrutan de ello más que unos tres meses al año.

Las calles, las avenidas, los parques esmeradamente cuidados, dan a la capital de Terranova un aire de "costa verde" española.

VUELVEN DE ESPAÑA LOS UNIVERSITARIOS

Ha regresado de España el grupo de estudiantes universitarios canadienses que, dirigidos por el doctor Esteban Muzyska, director y profesor de Lengua Española en la Universidad de St. John's, realizó un curso en El Picacho (Sanlúcar de Barrameda), colegio del Instituto Social de la Marina. Este organismo les invitó y llevó a cabo todo el programa realizado. Fue un auténtico intercambio cultural y una unión entre dos pueblos de dos continentes: el viejo y el nuevo.

El programa, según las palabras de los propios alumnos, ha salido a la perfección en todos sus aspectos. Las atenciones han sido para con todos cotidianas, ganándose su reconocimiento. Hubo, incluso, quien quiso quedarse en España porque quería conocerla mejor al encontrarse con unas atenciones desconocidas, y sobre todo, porque les ha enamorado el clima y el ambiente de España.

MODERNIZACION EN LA FLOTA

Ha llegado a este puerto el buque bacaladero español "Santa Matilde", mandado por su capitán, don José Seoane. El buque ha sido reformado con instalaciones efectivas y adecuadas a las circunstancias pesqueras de la actualidad. Antes llevaba doce años a la pesca del bacalao, exclusivamente. Ahora dispone de tres túneles para congelación, aprovecha la platuxa, la cabra, el chipirón, etc., consiguiendo mayores beneficios. La empresa, Pebsa, está construyendo en Gijón seis nuevos buques-factorías dotados de los adelantos más modernos e imprescindibles para la pesca a fin de poderlos cambiar de plataformas pesqueras, según las necesidades del mercado. Así piensan actuar en Terranova en los meses del bacalao, y luego destinarlos a la merluza, calamar y marisco.

Esta modernización de la flota española (que la equipara a las flotas extranjeras) supondrá, sin lugar a dudas, que nuestros mercados nacionales estarán mejor surtidos, sin necesidad de importaciones.

Necesidades de reforma existían hace años y han llegado ahora, gracias a la ayuda económica del Gobierno a los armadores. ■ F. TORRE.

BOLSA DEL HOMBRE DE MAR

«Hoja del Mar» publicará

GRATIS

**Toda demanda u oferta de trabajo;
toda proposición de compra o venta
de embarcaciones, artes y elementos
marítimos.**

**Es un servicio exclusivo para trabaja-
dores del mar y armadores.**

COMPañIA DE NAVEGACION VASCO- ASTURIANA

**ARMADORES
DE BUQUES**

s/w. «ANTONIO DE SATRUSTEGUI» de 5.000 DW.

m/s. «ARAMIL» de 3.500 DW. - «CALEYO» 3.500 DW. - «MARIA DOLORES TARTIERE» 2.850 DW. - «MARIA COVADONGA» 2.850 DW. Y «MARIA ARANZAZU» 2.850 DW.

OFICINAS:

Generalísimo Franco, 33

Teléfonos 56 41 43 - 56 36 37

Telegramas «VASTURIANA» - AVILES

Telex 38211 «VASCO»

AVILES

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO DE OCTUBRE

«Van saliendo, van saliendo
los pataches; con sus velas,
la historia van reviviendo
de las viejas carabelas.

Como ellas, a la ventura
se entregan inermes, ciegos,
¡cantan en su arboladura
todos los vientos gallegos!

(Leídas verticalmente las letras iniciales de cada palabra obtenida con las definiciones dadas, deben decir: J. DEL RIO, «LOS PATACHES».)

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

DEFINICIONES

A. Costado del buque donde éste empieza a estrecharse para formar la proa.

15 52 95 67 35 103

B. Al revés, embarcaciones italianas dedicadas al transporte de mármol. De casco robusto y popa alterosa, llevan un aparejo semejante al de la balandra.

71 37 47 27 17 97 64

57 92 3

C. Violento chubasco de agua y viento, acompañado normalmente de descargas eléctricas (plural).

77 66 56 16 13 36 28

45 88 73

D. Cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero a la mesa de guarnición o a la cofa correspondiente.

55 65 24 79 84 43 72

96

E. Comienza la marea ascendente o descendente.

12 80 48 83 25 63 8

F. Al revés, gran isla del archipiélago filipino.

21 51 101 30 61

G. Tipo de ancla sin cepo y con los brazos independientes y unidos a la cruz por un eje, pudiendo abrir un arco de 45 grados con respecto a la caña.

58 93 11 31 86 1 60

70 81 22

H. Empujase el viento o la corriente a una embarcación hacia una playa, bajío o arrecife.

53 41 68 9 74 39 98

89 19

I. Cieno, lodo o barro pegajoso que dejan las aguas del mar en su reflujo.

76 40 59 20 91 75

J. Aparejos con un solo motón.

4 100 38 50 10 94

K. Amarra la extremidad de un cabo a un objeto que va a lanzarse al agua y la otra a la baliza que ha de señalar el punto bajo el cual se halla.

2 82 23 44 102

L. Señal internacional para la petición de socorro por radiotelefonía (y que se usa con la pronunciación francesa «m'aider»).

7 49 54 32 62 87

M. Toque un bajo con la popa o el codante al ir hacia atrás.

5 14 85 34 26

N. Golpes dados con un rebenque.

42 33 99 46 69 18 78

29 90 6

TOD EL MUND LA VE...

- Todo el mundo marítimo ve «HOJA DEL MAR».
- Más constantemente que el faro.
- Porque «HOJA DEL MAR» **QUEDA**; en el hogar, en el barco, en el despacho.
- Todos los meses, puntualmente, llega hasta el último rincón de las costas de España.
- Y a Terranova, Nueva York, Lima, Chimbote, Londres, Dakar, Luanda, Walvis Bay, Rotterdam, Hamburgo, Adelaida, Melbourne.



¡DONDE ESTE HOJA DEL MAR, ALLI PUEDE ESTAR USTED!