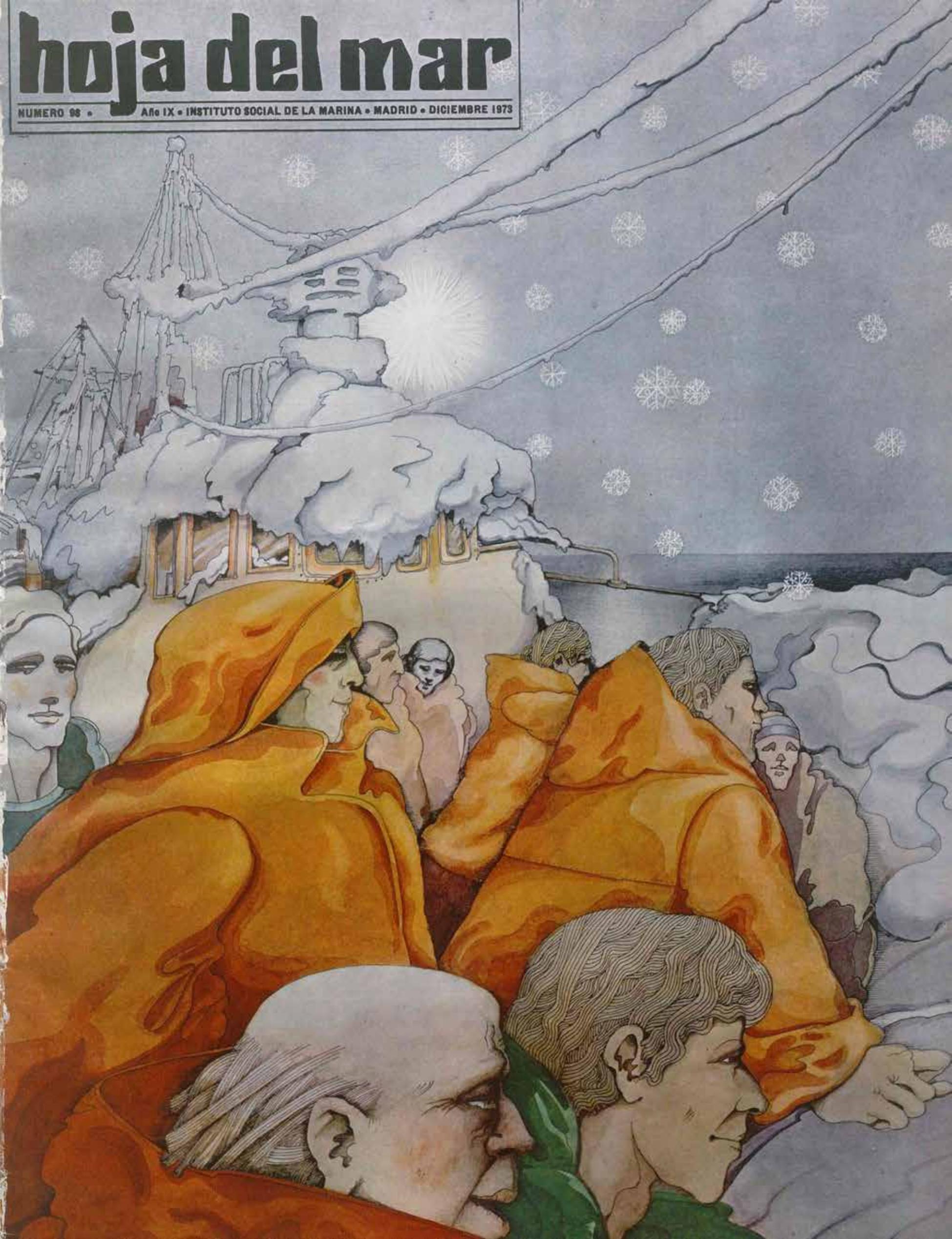


hoja del mar

NUMERO 98 •

AÑO IX • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • DICIEMBRE 1973



Radares **FURUNO**®



marcan cualquier blanco con exactitud

Los radares **FURUNO** marcan con exactitud cualquier blanco como barcos, líneas de costa, islas, etc. bajo cualquier condición atmosférica, tanto de día como de noche.



FRC-40/40 W

Su potencia de salida de 20 Kw. asegura una perfecta discriminación hasta 64 millas. Cuenta con PPI de 10 ó 12 pulgadas y puede estar equipado con o sin guía de ondas. El anillo de distancia variable entra en el equipo standard.



FRS-24/48

Radar compacto diseñado especialmente para barcos pequeños y medianos. Gracias a la aplicación de los últimos adelantos de la técnica electrónica, **FURUNO** puede ofrecer este radar, de fácil manejo y óptimo rendimiento bajo cualquier condición metereológica. Con un alcance de 24 ó 48 millas según el modelo, es un radar sin rival en su género.

 **FURUNO**®
ayuda a la navegación

Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1 Tel. 225 74 83 TELEX 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.



NOCHEBUENA EN LA MAR

El mayordomo habrá hecho algo especial y seguro que no faltará el turron, pero más seguro todavía es que nadie hará a la cena honores especiales; bueno, tal vez alguno, el más nuevo seguramente, estará algo más locuaz que de ordinario y en popa se oiga más bulla que lo corriente, habiéndose visto por la tarde trasiego de botellas, pero, por lo demás, será igual que todos los días, que todas las noches. Las guardias mandan, qué remedio. Los que la tienen a las doce se habrán ido, como siempre, zumbando después de cenar, a ver si pueden descabezar antes un sueño, mientras el tercero sube a la suya, a las ocho, y el viejo, que todavía no se fia de él, subirá a echar una ojeada, y los demás seguirán en la sobremesa, dándole vueltas a los temas de siempre, a las millas que quedan para llegar, al tiempo que se avecina, a dónde nos enviarán luego, a lo que cobraremos esta vez de soborno, a la suerte que tienen algunos, mientras el más decidido va y descarga una botella de coñac, prevista para ser vendida a buen precio en el destino. Pero, ¡qué diablos!: una noche es una noche, ¿no? Aunque nadie la llama por el nombre, hay como un convenio tácito de no aludir para nada a ella, de no citarla, como si no nombrándola pasase inadvertida, se olvidase; como si todo fuese normal, y es que todo el mundo quiere hacer la cosa lo más fácil posible, aunque eso precisamente sea lo más difícil. Sólo en las inmediaciones de la cabina del telegrafista se notará mayor actividad que de ordinario. Quién más, quién menos, quiere poner un telegrama a casa y, naturalmente, recibirla.

—¿Nada para mí?

—No, todavía no, pero espera, que tengo que recibir el segundo parte.

Las entradas y salidas, sin embargo, son furtivas, procurando cada uno que los demás no le vean, y los otros, si le ven, se hacen los distraídos.

Nochebuena en la mar. Nunca la mar es tan mar como esta noche; quiero decir, tan sola, tan implacable, tan atadora. En verdad que de buena, la noche, tiene muy poco. Es una de las peores, la peor; uno no está de humor para nada, no se aguantan bromas, lo que más se toleran son sonrisas, y eso si son compasivas. Cada quisque anda metido en sus recuerdos y uno no quiere que se le distraiga. A fin de cuentas, es lo único que le queda a uno, ¿no?

Y casi es mejor que coja en el Atlántico Norte, con tiempo perro de verdad, arreando de firme, para que haya algo de que maldecir; uno de esos tiempos que no dan margen para nada, que no deja pensar, ni descansar, nada; que exige todas las fuerzas y concentración para resistir, para que la comida no se salga de los platos, para no caerse de la cama, para mantenerse incluso en pie y hacer lo que cada uno tiene que hacer, sin ocuparse de otras cosas. Porque si es en el otro hemisferio, con la mar mansa, un cielo estrellado y la Cruz del Sur encima, con todos los minutos y segundos de la guardia para los recuerdos, la nostalgia, que queman como un hierro al rojo, es peor, mucho peor, maldiciendo la suerte, la hora en que se le ocurrió a uno, prometiéndose que esta será la última vez, que las próximas Navidades no me pillarán a mí aquí, encerrado, de ninguna manera, aunque sabiendo en el

fondo que todo es inútil, que sí, que me pillarán, y las otras, y las otras, y todas las que vienen.

Pero peor aún es si le coge a uno en puerto. Este tanto da, de Europa o de América, del Norte o del Sur. No hay diferencias. Todavía el día es pasadero, divertido incluso, pero cuando anocchece y empieza a desaparecer la gente, a quedarse las calles desiertas, la entera ciudad más fría, las puertas más cerradas, las ventanas con luz más atractivas; nosotros más inútiles que nunca, dejados al margen de la gran corriente, sin saber qué hacer, meterse en un cine, en un bar, en una misión, en un Stella Maris, a compartir la soledad con otros, muchos o pocos, igual da, de las más diversas nacionalidades. La soledad es idéntica, no discrimina, para beber unas copas, ver la "tele", gritar y terminar todos bastante cargados, abrazados tal vez. Es noche para hacer amistades súbitas, intensas, de grandes confesiones, que viven sólo unas horas, como ciertos insectos estivales o algunas flores del desierto.

No, nunca la mar es tan mar como en Navidad, ni la Navidad lo es tanto como en la mar, aunque nadie se atreva a decir "Feliz Navidad". Hasta el punto de que si llega el día en que la Navidad desaparezca, arrrollada por la sociedad de consumo, los viajes al Caribe y la desintegración de la familia, que dicen está en marcha, la Navidad seguirá existiendo en la mar, pero como un vacío, como un hueco, como un boquete, incerrable, inllenable, insaciable.

JOSE MARIA CARRASCAL
Nueva York, diciembre



¿CONOCE USTED SUS DERECHOS Y OBLIGACIONES? ¿SABE QUE PRESTACIONES LE CORRESPONDEN?

SEGURIDAD SOCIAL
DEL **MAR**
INSTITUTO SOCIAL DE
LA MARINA

P. V. P.: 100 pesetas

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del
Instituto Social de la Marina.- Génova, 24.- Madrid-4.

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

- Una obra editada por el Instituto Social de la Marina en la que se recopilan todas las disposiciones de mayor importancia relacionadas con el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Índices cronológico y sistemático para el mejor manejo de la obra.
- La Ley reguladora del Régimen Especial.
- El Reglamento General de la Ley.
- La Ley de 1941, por la que se reorganizó el ISM.
- Y once disposiciones complementarias.



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

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA
Apartado 2053
Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86
Telegramas: FRUCASA
Telex: 95059 FRUCA E
LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64-4.^o C.

Teléfonos 259 43 61-457 65 71
Telegramas: FRUCASA
Telex: 23114 FRUCA E
MADRID-16

UN EXTRAORDINARIO DIA CUALQUIERA

Hoy ha sido un día verdaderamente extraordinario a bordo, un día distinto de los demás.

Durante la guardia de la mañana hemos tenido la isla Vierge al Sur verdadero, cosa normal en un barco que había recalado en Ouessant tres horas antes y se adentra en el canal de la Mancha. El timonel, un gallego silencioso, tampoco ha despegado los labios, bien atento a la proa y a mantener el N 85 E en la bitácora. A las nueve y media subió al puente el capitán y sólo comentó ese "buen tiempo" que siempre se dice cuando hay buen tiempo. Comprobó el rumbo y salió después a pasear por cubierta. Le vi apoyado en la regala luego, como de costumbre, contemplando la tranquila mar.

A las once apareció el contramaestre preguntando por el "viejo". Traía una botella en la mano izquierda y una navaja abierta en la otra. Con un gesto, le indiqué al hombre pensativo de la amura de estribor. El "nostramo" no es tipo de muchas palabras. Se limitó a levantar la botella y enseñarme el pequeño velero de madera metido dentro, con los palos y velas caídos hacia la popa. Visiblemente le habían fallado las medidas para conseguir que el bergantín navevara airosamente por las invisibles aguas de cristal. Sonrel. El se limitó a encoger los hombros y fue en busca del capitán a mostrarle el encargo fracasado. Seguro que volvería a intentarlo por cuarta o quinta vez.

El barco de la botella despertó en mi imaginación aburrida, cosa frecuente en las guardias sin novedad, el recuerdo de los antiguos navegantes. ¡Cuántos barcos habían cruzado aquellas mismas aguas en días como el de hoy!

"Twas a cold and dreary morning in December, all of my money it was spent...". El coro, cantando la vieja canción de maniobra de cabrestante, "Paddy Lay Back", me sonaba mentalmente desde algún momento del siglo XVIII. "Era una mañana fría y triste de diciembre; todo mi dinero se había acabado...". O aquella otra: "Oh, heave with a will and you heave loud and strong...". Si, había que izar no sólo las vergas, sino el corazón también. ¡Marinos de otros tiempos!... ¡Marinos de ahora!... Iguales.

El día ha sido extraordinario, aunque no resultase nada nuevo el tararear los cantos marinos de aquel disco que encontré en Bristol. Ni que Benito, el engrasador, viniera a airear la pústula de su pierna derecha, que trato de curarle con penicilina en polvo hace más de un mes. Es inútil repetirle que venga al comienzo de la guardia y no cercana la hora de comer. Directamente entra en el cuarto de derrota, se sube el pantalón hasta la rodilla y coloca el pie sobre la banqueta. He tenido tentaciones de cortársela. Pústula y estómago se avienen mal. No obstante, yo estudié Higiene Naval, y por mis menores desconocimientos de medicina casera me corresponde rociarle de agua oxigenada la maldita infección.

Las "gentes" han comido al aire libre, sentadas en las escotillas algunas y otras se fueron al castillo de proa, como apetece cuando sopla suave el viento y apenas riza el agua. Al bajar a la cámara, Antonio, el camarero, leía una carta.

—Mi hermana ha vuelto a quedar embarazada. Será el octavo —me anunció.

—¿Cómo has recibido noticias? Existen gaviotas mensajeras?

—Tiene fecha de la semana pasada. Me consuela ver la letra de ella... ¡Ocho hijos y el marido barrendero del Ayuntamiento de Sevilla!

Conviene pararle. De seguido cuenta las venturas —escasas— y desventuras —muchas más— familiares. Las conozco de memoria. En la mesa, el capitán habla poco y corta las conversaciones. Antonio compensa con creces el habitual silencio en la cámara, de entremeses a postres.

Tomé la comida todavía obsesionado con los "shanties" tradicionales del disco, que me venían continuamente.

"Oh, come all you sailors bold and when my tale is told, Oh, I know that you all will pity me For I was a bloomin' fool in the port of Liverpool...".

¿Cómo terminaría aquella Maggie May que le hizo sentirse un brillante imbécil en Liverpool a un marinero cantor? "Llevaba un vestido elegante como una fragata de línea...". Sin embargo, "she got every that was mine". ¡Se llevó hasta el último penique!

Ha sido un día extraordinario. Dormí la buena siesta de todas las tardes en mi camarote. Y no soñé con Maggie May ni con nadie.

A las cinco me llamó Antonio para la cena. Preferí tomar primero el aire. Hacía frío en cubierta. A sotavento, sentado sobre una estrecha adujada, el contramaestre probaba de nuevo a instalar el velero en la botella. Me fui hasta la popa y permanecí un largo rato mirando la estela, sin pensar en nada. Del rancho de marineros me llegaron voces alegres. Los vascos solían cantar al terminar cada jornada. Me acordé de otra canción en inglés. "Haul on the bowline, the bowline haul...". Los barcos ahora no usan velas. No se halan la bobina. Se mueve la palanca del telégrafo de órdenes y las máquinas se ponen al "toda avante" sin más.

Extraordinario día el de hoy. Al oír la campana señalando el cambio de guardia me calé la gorra y subí al puente. El capitán quiere la cabeza uniformada. "Así se piensa en marino", explica repetidamente.

A estribor, lejos, el resplandor de una ciudad. Por el otro costado, una niebla anuncia las costas inglesas.

—Norte cincuenta y cuatro al Este —me transmite en el relevo el segundo oficial. Y la broma acostumbrada también—. A estas horas, muchas chicas salen de los grandes almacenes en tierra... sin rumbo fijo.

Los mamparos de su camarote están cubiertos de fotos de mujeres, recortadas de las revistas. Cuando su esposa viaja alguna vez con él, las quita. Entonces todos le llamamos el "multivideo". Ella nos mira, seria, sin comprender. ¡Estos marinos!...

A las diez marco la Polar en la magistral. La variación no ha variado: 8° NW. Muy cerca pasa un mercante sueco con todas las luces encendidas. Me saluda con las pitadas de rigor y contestando igual, como manda la buena educación de alta mar.

Fue a las doce, al acabar el día, cuando pensé que había sido una singladura extraordinaria, distinta de las demás. No había ocurrido nada fuera de lo corriente, desde luego.

Pero era Navidad. ■ VICTOR VADORREY.

MOTOR MARINO

PEGASO-CAFRAN

FORMADO POR DOS MOTORES PEGASO Y UN REDUCTOR HIDRAULICO CAFRAN-500 POTENCIAS DESDE 270-320-390 HP. Y MAS CON REDUCCION 1/4.5.



TENEMOS UNIDADES FUNCIONANDO. PIDANOS REFERENCIAS.

IMPORTANTE

El presente grupo es una novedad que se ofrece al hombre del mar, que le garantiza la seguridad de su pesca y la vuelta a puerto, ya que puede utilizarse un motor solo, bien por conveniencia o por avería de uno de ellos.

Con el REDUCTOR inversor CAFRAN-500 puede arrancar un motor a otro, lleva «ruedas libres», que le permite en caso de parada brusca de un motor, no afectar al reductor ni al resto de las partes móviles.

Es un producto totalmente NACIONAL, y sus repuestos son económicos y los tiene en cada puerto de España.

AGENTE OFICIAL DE VENTAS para la zona comprendida entre CARBONERAS (Almería) a SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona).

«CASA FRANCO», FRANCISCO FRANCO MUÑOZ. Floridablanca, 6-18. Tels. 41 10 00 - 41 10 04. AGUILAS (Murcia).

Venta para el resto de ESPAÑA.
Queda cubierto por la red de ventas de GUASCOR, S. A. Gran Vía, 61, 1.º BILBAO-11.

**FABRICA DE HIELO
SANTA MARIA DEL MAR
DE LA
COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES
DE
ALMERIA**

PUERTO PESQUERO

Teléfonos:
21 59 27
21 47 73
21 25 62 } Oficinas
21 25 62 Fábrica

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.

Fálico

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

VIUDA DE MANUEL RIPOLL LEONI

ASTILLEROS

**CONSTRUCCIONES
DE EMBARCACIONES
DE MADERA EN GENERAL**

Domicilio:

Marqués de Molina, 34
Teléfono 23 34 65

Astilleros:

Junto Estación de Murcia
Teléfono 22 56 15

ALICANTE



AVISOS Y COMUNICADOS

**A LOS FAMILIARES DE TRIPULANTES
ENROLADOS EN BUQUES NACIONALES**

Recordamos a familiares y amigos de tripulantes enrolados en buques nacionales, la conveniencia de que en la correspondencia que dirijan a los mismos a través de los consignatarios, citen claramente, y a continuación del nombre del destinatario, el nombre del buque en que se encuentra embarcado. Con dicho requisito, la correspondencia ganará en rapidez y seguridad en su entrega.

evitando el retraso o el extravío que por tal motivo pudieran sufrir, especialmente en aquellas casas consignatarias que manejan un número elevado de buques al mes.

Hacemos gustosamente este llamamiento en servicio a los marinos españoles, a solicitud de una casa consignataria que tropieza habitualmente con este problema.

COLABORACION ESPONTANEA

Nuevamente nos vemos precisados a poner en conocimiento de nuestros lectores que "Hoja del Mar" no se compromete a hacerse cargo de las colaboraciones espontáneas, sea cual fuere su firma o contenido, y tanto si son literarias como informativas o grá-

ficas, ni tampoco mantendrá correspondencia de ningún tipo sobre las mismas. Se sigue con este proceder una norma que ya viene siendo tradicional en todas las publicaciones del mundo, la cual no puede admitir excepciones.

SUSCRIPCION A «HOJA DEL MAR»

Dado el número verdaderamente elevado de cartas que recibimos en solicitud de suscripción a "Hoja del Mar", y en atención a las razones que en las mismas exponen, abrimos un nuevo plazo de suscripción (el anterior se cerró el pasado mes de febrero), el cual finalizará el 31 de enero de 1974.

Será condición indispensable que los solicitantes aporten los datos siguientes, escritos a máquina o en caracteres de imprenta: nombre y dos

apellidos, domicilio (calle o plaza, con su número), población y provincia, y profesión.

Todas las peticiones que nos lleguen a falta de alguno de estos requisitos serán rechazadas.

Importante: "Hoja del Mar" no mantendrá correspondencia para recabar datos incompletos del solicitante, ni admitirá solicitudes de suscripción que lleguen con posterioridad al 31 de enero de 1974.

**EMPLEO
¿DEMANDA?
¿OFERTA?**

UN SERVICIO EXCLUSIVO PARA LOS HOMBRES DEL MAR

«Hoja del Mar» publicará GRATIS sus necesidades de empleo. Del empresario que necesita personal, del tripulante que busca trabajo. Le bastará con escribirnos. No hay otros requisitos.

Dirigirse a «Bolsa de "Hoja del Mar"». Génova, 24. Madrid-4.

Los textos han de ser concretos. Toda comunicación ha de ir acompañada del nombre y apellidos y domicilio del remitente.

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: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

REDACCION

Corresponsales

En España: Alicante: Antonio Díez Martínez. Almería: José Eguizábal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Walvis Bay (Sudáfrica): Urbano Velaz. Bonn: «Angel». Amberes. M. A. Peña de la Torre. 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 Ángel Sánchez Harguindegay.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarias de Redacción: Juana 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

LA LECCION (NEGATIVA) DEL "THEODORE AS"

COMO muchos de nuestros lectores saben ya, pues la prensa se hizo eco de la noticia, y según informamos en páginas interiores, seis tripulantes españoles han desaparecido con el buque de bandera chipriota "Theodore A S".

Es una desgracia más de las que con excesiva frecuencia vienen produciéndose en el trabajo marítimo, y no por repetida menos dolorosa, sino al contrario. El mundo no puede insensibilizarse ante estas tragedias, como parece que ya está ocurriendo con la progresiva mortandad en carretera. Hay que buscar soluciones.

Pero ahora un nuevo dato se une a aquel dolor, porque la circunstancia laboral de los marinos fallecidos va a incidir gravemente en sus familiares: no tienen derecho a percibir los beneficios de la Seguridad Social.

Es sabido, y en estas mismas páginas hemos hecho las llamadas oportunas en diversas ocasiones, que los beneficios de la Seguridad Social se aplican también a los trabajadores del mar que prestan servicio en buques extranjeros: si estos buques están abanderados en países con los que existe convenio de reciprocidad en materia de Seguridad Social en razón del mismo convenio; si el enrolamiento se efectúa o tiene lugar para trabajar en barcos con bandera de países con los que no existe convenio nacional, mediante

convenio individual del marino emigrante con el Instituto Social de la Marina.

Está establecido así desde el 13 de julio de 1971 (más de dos años, evidentemente), y la correspondiente Orden Ministerial se dio a conocer con verdadera profusión en "Hoja del Mar" —como decíamos, donde, además, se vinieron publicando posteriormente diversos avisos relacionados con el tema—, por mediación de todas las Delegaciones del Instituto Social de la Marina, de los agregados laborales en el extranjero, de los asistentes sociales, de numerosos capitanes. Incluso la UOMM, por medio de su revista, y otros medios de comunicación social, difundieron amplios extractos de la Orden, a fin de que todos pudieran conocer su existencia y las ventajas que les podría reportar.

A pesar de todo —se ha visto— aún hay quien no pudo enterarse, o si se enteró no procedió a poner en regla su situación. El triste caso que comentamos es un ejemplo, pero más triste sería aún que a partir de ahora hubiera quienes continuaran aferrados a una postura de pasividad ilógica, por cuanto a ellos mismos perjudica y también a sus familiares.

Lo sucedido en el "Theodore A S", que tanto nos ha afectado a todos, puede ser también una lección. ¿Será posible que después de esto aún haya algún trabajador del mar emigrante que quiera desconocerla? ■

CONVENIOS ESPECIALES PARA MARINOS ESPAÑOLES EN BUQUES EXTRANJEROS

La Orden ministerial sobre aplicación de los beneficios de la Seguridad Social a trabajadores españoles emigrantes dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena es de 13 de julio de 1971, y se publicó en el "Boletín Oficial del Estado" del 16, haciendo coincidir expresamente con la festividad de la Virgen del Carmen, Patrona del mar.

Según dicha Orden, los referidos trabajadores pueden disfrutar de todos los beneficios de la Seguridad Social, para lo cual deberán suscribir convenio especial.

Las solicitudes se presentarán en las Delegaciones Provinciales del Instituto Español de Emigración, o en las del Instituto Social de la Marina, o en la sede central de este organismo en Madrid (Génova, 24).

Información sobre la forma de solicitar estos convenios y las características del mismo se facilitan al trabajador en todas las agregadurías laborales en el extranjero, en los aludidos domicilios del Instituto Social de la Marina, tanto en Madrid como en la costa; en el Instituto Espa-

ñol de Emigración, en la UOMM. También pueden informar los asistentes sociales y los capitanes de la Marina Mercante española.

En todo caso, información completa se remite por correo a

quien lo solicita de la Vicesecretaría Técnica del ISM, del Servicio de Fomento Social del mismo organismo o del servicio de consultorios de HOJA DEL MAR.

Artículo 1.º de la Orden ministerial de 13-VII-71.—Los trabajadores españoles emigrantes, asistidos por el Instituto Español de Emigración, que se hallen dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena a bordo de buques abanderados en países con los que no existe convenio de reciprocidad en materia de asistencia sanitaria de la Seguridad Social, o cuando en virtud del mismo esta asistencia no sea aplicable a sus familiares residentes en España, gozarán, para sí y sus familiares, en los desplazamientos temporales a España, así como para sus familiares o asimilados residentes en ella, de la asistencia sanitaria por enfermedad común, accidente no laboral y maternidad, en las condiciones establecidas en el Decreto 1.075/1970 de 9 de abril y en la Orden para su aplicación y desarrollo de 10 de junio siguiente...

Artículo 2.º de la referida Orden.—Los trabajadores españoles a que se refiere el artículo precedente podrán disfrutar de una situación asimilada a la de alta mediante suscripción del convenio especial que se regula en la Orden de 24 de septiembre de 1968 y en la de 6 de febrero de 1971, que adaptó dicha regulación a las circunstancias concurrentes en los trabajadores emigrantes, con las particularidades que a continuación se indican. Primera: Las referencias a las Mutualidades Laborales se entenderán efectuadas al Instituto Social de la Marina. Segunda: Las referencias al Regimen General de la Seguridad Social se entenderán hechas al Regimen Especial de los Trabajadores del Mar. Tercera: Las cuotas a satisfacer deberán corresponder, en cualquier caso, al primer grupo de los establecidos en el artículo 33 del Reglamento General, aprobado por Decreto 1.867/1970 de 9 de julio.



APERTURA DE CURSO EN EL COLEGIO-RESIDENCIA CARMEN POLO DE FRANCO

LA CORUÑA.—Se celebró la apertura solemne de curso en el Colegio Carmen Polo de Franco, del Instituto Social de la Marina, de Mosteirón-Sada, donde reciben formación integral cerca de 300 alumnas, hijas de trabajadores del mar.

Los actos se iniciaron con una Misa del Espíritu Santo, oficiada por el capellán del colegio. Asistieron, entre otras, las siguientes personalidades: don José A. Sánchez Riera, delegado provincial del ISM en La Coruña; don Félix Bastarreche, comandante militar de Marina; don Federico Novo, presidente del Consejo Provincial del ISM, y la

señorita Rosario Mata, rector del colegio.

Después de la Misa, y en el salón de la biblioteca, se procedió a la entrega de diplomas a las alumnas que se distinguieron por su aplicación y buen comportamiento en el curso pasado.

Acto seguido, la señorita Milagros Rey Hombre, arquitecto municipal de La Coruña, impartió la lectura magistral de apertura de curso sobre el tema "Introducción a la historia del arte".

El colegio tiene previsto este año un apretado programa de actividades culturales, del cual iremos dando noticia periódicamente.



AYUDAS DEL I.S.M. A LOS DAMNIFICADOS DE LA RABITA



MALAGA (De nuestro corresponsal).—Se ha hecho entrega a los trabajadores y pensionistas de La Rábida, asistidos por el Instituto Social de la Marina, de tres millones y medio de pesetas por pérdida de ajuar familiar y asistencia social. Procedió a la entrega el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Felipe Peña Vázquez, acompañado por el alcalde de La Rábida, don Juan Muñoz Peñafiel, así como por el inspector provincial de Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, don Juan Torres Lidueñas; administrador, don Rafael Pérez Piñar; delegados locales de este organismo en La Rábida y Motril y otras autoridades.

Efectuada la entrega, el delegado provincial del ISM manifestó a los trabajadores del mar y familiares el sentimiento de este organismo por la catástrofe sufrida, así como el de su presidente, almirante don Jesús Fontán Lobe. Al mismo tiempo, se les comunicó las gestiones que para las ayudas especiales de reparación y, en su caso, reposición de embarcaciones y artes de pesca se llevan a cabo.

Finalizado este acto, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y demás acompañantes se trasladaron a la localidad de Motril, en la que se procedió a la entrega a la viuda del pescador fallecido en accidente de trabajo, don Antonio Estévez Correa, de la indemnización graciante que recientemente aprobó la Comisión Permanente Provincial del ISM. ■ PEÑA.

DON JAIME MANUEL Y PINIES, DIRECTOR GENERAL DE PESCA MARITIMA

El Consejo de Ministros celebrado el pasado 23 de noviembre, reunido bajo la presidencia de su Excelencia el Jefe del Estado, aprobó el Decreto del Ministerio de Comercio por el que se nombra nuevo director general de Pesca Marítima a don Jaime Manuel y Pinies.

DATOS BIOGRAFICOS

Ingresó en la Armada como marinero voluntario durante nuestra campaña de liberación nacional.

En enero de 1940 ingresó en la Escuela Naval Militar, habiendo alcanzado el empleo de capitán de fragata.

Durante tres años ha desempeñado la jefatura de la sección de Ordenación de la Flota Pesquera en la Dirección General de Pesca Marítima. Ha representado a España en la conferencia técnica de la FAO, de Rejkjavik de 1970, e intervino en la Conferencia de la Economía de la Pesca, celebrada en París en 1971.



En el año de 1972 cesó en la Dirección General de Pesca Marítima para tomar el mando de la fragata "Sarmiento de Gamboa".

DON LUIS MAYANS, SECRETARIO GENERAL DE LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—Por Ordenes del Ministerio de Comercio que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 7 de noviembre, se ha nombrado secretario general de la Subsecretaría de la Marina Mercante a don Luis Mayans Jofré, y se dispuso el cese, en el mismo cargo, de don Jorge Tapia Manzanares.

ESTUDIO DEL MEDITERRANEO Y LIMITACION DEL ESFUERZO DE PESCA

PALMA DE MALLORCA (De nuestro corresponsal en San Carlos de la Rábita, especial para "Hoja del Mar").—En esta ciudad se celebró la V Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo.

El acto de apertura estuvo presidido por el almirante don Pascual Pery Junquera, subsecretario de la Marina Mercante, a quien acompañaba el director general de Pesca Marítima, don Fernando Marcillach Guazo; director del Instituto Español de Oceanografía, don José María Turnay; gobernador civil, general gobernador, presidente de la Audiencia, presidente de la Diputación, delegado provincial de Sindicatos, alcalde de la ciudad, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca y otras jerarquías.

Estuvieron presentes en las sesiones los procuradores en Cortes don Baldomero Fernández Calviño y don Modesto Rivera Franco.

Los componentes de la Comisión y sus asesores, en número superior al centenar, llenaban por completo la sala de actos. En breve parlamento, el delegado provincial de Sindicatos, don Celorio Ruiz, dio la bienvenida a los asambleístas. Seguidamente, el secretario de la Comisión y presidente del Comité Técnico, don José Masip Cosin, expuso la problemática de la pesca en este litoral, una visión retrospectiva sobre las medidas y normas adoptadas, los problemas actuales y el objeto de la reunión que se iniciaba.

ESTUDIO DE RECONVERSIÓN DE LA FLOTA

El almirante Pery Junquera agradeció a la Organización Sindical su estrecha colaboración, animando a los asambleístas a exponer los problemas en toda su realidad y ofreciendo, para su solución, el completo apoyo del Ministerio de Comercio. Destacó la importancia del trabajo en equipo para el estudio de la pesca en todas sus facetas y lo constructivo de estas reuniones. Anunció un estudio para la reconversión de la flota pesquera, a cuyo efecto se están gestionando créditos suficientes, pensando en conseguir unos niveles de vida adecuados a las gentes de la mar y en obtener los máximos rendimientos. Agradeció a los científicos los esfuerzos que se realizan y dio por inauguradas las sesiones de esta V Reunión de la Comisión Permanente.

CONCLUSIONES

En la primera sesión plenaria se discutieron los tres primeros puntos del

- **TODOS LOS CALADEROS, PARA TODOS LOS BUQUES Y EN CUALQUIER EPOCA.**
- **PERO SI EL ESFUERZO DE PESCA RESULTARA EXCESIVO, EL COMITE TECNICO INTERVENDRIA CON URGENCIA.**
- **SE VA A ESTUDIAR EN VALENCIA EL PROBLEMA DE LA CONCENTRACION DE PESQUEROS EN BALEARES COMO CONSECUENCIA DE LA VEDA DE PRIMAVERA.**

orden del día, y para discutir los siguientes se constituyeron los Grupos de Trabajo de Estadística, Producción, Economía y Acuicultura.

Estos grupos elevaron al pleno sus conclusiones, que fueron las siguientes:

ESTADISTICA

- Seguir los estudios sobre rendimiento de barcos de pesca de arrastre.
- Ensayar un programa de recolección de datos basado en el estudio de la relación parcial entre capturas y esfuerzo, y el esfuerzo total, tomando como base en cada puerto un mínimo de un 10 por 100 de embarcaciones, tanto en pesca de arrastre como en la de cerco.
- Recopilación de datos para conocer las estadísticas de captura y esfuerzo en la modalidad de pesca llamada "marajera".

PRODUCCION

- Proponer se extremen las medidas de vigilancia para evitar que en las zonas vedadas los sábados para la pesca de arrastre, pesquen embarcaciones de otros puertos.
- Respecto a la longitud del arte de cerco, ante el criterio sostenido por los pescadores de Tarragona, oídos los mismos, a los de Castellón, Barcelona y del Sur de la Península, después de amplio cambio de impresiones en el que no ha podido haber acuerdo, se invita a los interesados a que reconsideren la postura adoptada y propon-

gan una medida viable en una reunión a celebrar en fecha próxima en Valencia.

- Se propone, por algunos puertos, veda para el arrastre durante todos los sábados del año en sustitución de otras medidas restrictivas del esfuerzo de pesca.

● Los barcos, en cualquier época del año y sean cuales fueren las circunstancias, podrán trasladarse a pescar a los caladeros de los puertos que estímen conveniente. El Comité Técnico estará atento a cualquier circunstancia que pudiera suponer, verdaderamente, grave perjuicio para cualquier puerto o provincia, por la afluencia excesiva de esfuerzo de pesca, para en el caso de que así ocurriera, proceder con urgencia. Sin embargo, el presidente del Comité Técnico reunirá en Valencia a los presidentes de los Sindicatos, o sus delegados, de las provincias más cercanas a Baleares en atención al problema presentado por el Sindicato Provincial de la Pesca de Baleares del excesivo número de barcos procedentes de la Península, con motivo de la veda de primavera.

- Dada la importancia económica del "caramel" para sus islas, Baleares propone se reconsidera la pesca nocturna para esta especialidad.

ECONOMIA

- La refrigeración del pescado a bordo en la flota del litoral y altura se considera que es de capital importancia como eslabón inicial para obtener, en parte, unos productos de óptima calidad.

- Mejorar en lo posible la compilación de estadísticas de captura y esfuerzo de pesca con la máxima celeridad.

- Proseguir conferencias de divulgación y especialmente desarrollar las investigaciones técnicas que se consideren necesarias para el progreso de la pesca en el Mediterráneo.

- Sugerir la conveniencia de que el Comité Técnico esté representado en cuantas asambleas internacionales afecten a nuestro litoral mediterráneo.

- Hacer llegar al Consejo General de Pesca del Mediterráneo (FAO) el deseo de que se prosigan los estudios para el conocimiento y explotación de cardúmenes.

- Mentalizar la opinión de los pescadores en el sentido de que no se causa perjuicio a la industria pesquera mediterránea con los esfuerzos encaminados a la ampliación de la malla. Se sugiere que sería una medida la progresiva homologación de la fabricación de mallas del "copero de arrastre", lo que facilitaría a la Administración el control del Reglamento.

ACUICULTURA

- Se consideran como especies más aptas para el cultivo las siguientes: Moluscos: ostra. Crustáceos: langostinos. Peces: anguila, dorada, lubina, lenguado.

- Que se señalen las zonas más aptas para el cultivo, dentro de las diferentes regiones y áreas mediterráneas, así como áreas óptimas para la captura de alevines de aquellas especies a cultivar.

- Se propone que antes de la próxima reunión se envíen, por parte de las Cofradías Sindicales de Pescadores a la estación oceanográfica del mar Menor, datos para elaborar una carta de posibilidades de cultivo.

Terminadas las sesiones, se acordó celebrar la próxima reunión en Valencia, en la próxima primavera, en fecha a señalar.

En el laboratorio del Instituto Español de Oceanografía, y paralelamente a las sesiones de la Comisión Permanente, se ha celebrado un symposium en el que junto a los científicos españoles han estado presentes destacados científicos extranjeros: profesor Piscinetti, de Italia; doctores Maurin y Furnestin, de Francia; doctor Carpone de Mónaco; doctor Clement, de USA, entre otros. ■ LUIS MILLAN ROCA.

JORNADAS NACIONALES DE

REUNION DE LUARCA

ES FUNDAMENTAL LA RESPONSABILIDAD ECONOMICA (REAL Y DIRECTA) DEL COOPERATIVISTA

GIJON (Crónica de nuestro corresponsal).—Luarca, "Villa blanca de la Costa Verde" en el índice turístico, fue sede el pasado mes de noviembre de las primeras Jornadas Nacionales del Cooperativismo del Mar, que se sucederán en otras localidades pesqueras de la Península. En esta "cumbre" de Luarca estuvieron representadas Cooperativas de Producción Pesquera de Cangas de Morrazo, Vivero, Foz, Ribadeo, Luarca, Avilés, Lastres, Llanes, Santander, Santoña, Laredo y Castro Urdiales, e incluso una del Mediterráneo.

La asamblea se celebró en el salón de sesiones del Ayuntamiento luarqués, cuyo alcalde, don Román Suárez Blanco, es presidente de la cooperativa Buen Jesús de Nazareno, propietaria ésta de un magnífico y bien pertrechado barco denominado "Nuestra Señora de la Blanca". Tiene este barco la base en La Coruña, dedicado a la pesca de arrastre. Casco de acero, de 116 TRB y motor de 420 HP., resulta una embarcación para esperar —como es en efecto— un rendimiento que atiende las obligaciones contraídas y el fin social y económico para la que fue concebida, aunque para ello tenga que partir de una base que no es la de su administración ni la de la vecindad de la mayor parte de los que la tripulan.

Esta reunión "a nivel nacional" estuvo presidida por el presidente de la

- Y COMO COMPLEMENTO, UNA FORMACION ADECUADA E INTENSA, PREVIA A LA CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD.
- SE TRATO DE LAS CONCESIONES DE ZONAS MARISQUERAS A PARTICULARES AJENOS AL TRABAJO MARITIMO.

Unión Nacional de Cooperativas del Mar, general don José Gómez de Barreda, y además de las representaciones citadas asistieron vocales de la Junta Rectora Nacional y el director provincial de la Obra Sindical de Cooperación.

Se abrió el acto con la intervención del alcalde, quien saludó a los asistentes y expresó su satisfacción por haber sido elegida esta villa, de fuerte tradición marinera y pesquera, y pionera del cooperativismo a flote en Asturias, para la celebración y comienzo de estas Jornadas del nivel programado, por las que puedan obtenerse conclusiones, y con ellas, y a la vez, propuestas constructivas para la resolución de los problemas tan complejos que las afectan.

Por su parte, el presidente de estas Jornadas y de la Unión Nacional,

haciendo suyas las manifestaciones del alcalde y cooperativistas, añadió que precisamente quería ver y observar de cerca los problemas que tienen planteadas las cooperativas, tratando aquéllos por la exposición directa de sus rectores y representantes en común. En la contrastación de sus planteamientos por cada uno de aquellos, problemas y representantes, habrá, sin duda, obtenido el sentido de cada cuestión y su alcance, y, naturalmente, las posibles soluciones.

CONCESIONES MARISQUERAS

Cuestiones puestas a juicio y debatidas en un clima favorecedor de entendimiento fueron varias y de distinto matiz. "Comercialización e Industrialización", asunto expuesto, se refería a poner de manifiesto la facilidad que



parece estar dispuesta a otorgar la Administración de concesión de zonas o reservas marisqueras a la inversión de capital intruso y foráneo, pero más social, representado por los profesionales que desenvuelven sus actividades dentro de esta especialidad y que les permitiría ampliar sus posibilidades.



Representantes de las cooperativas asturianas durante la sesión.



El presidente de las jornadas de cooperativismo, general Gómez de la Barreda, hace uso de la palabra en el acto de apertura. (Fotos: J. GUDIN.)

COOPERATIVISMO DEL MAR



RESPONSABILIDAD ECONOMICA

Problema fundamental tratado y que viene resultando el "ser o no ser", es la exigencia de responsabilidad económica efectiva por parte de los cooperativistas para un concepto verdadero y eficaz. Se da así evidencia de que en la mayoría la cooperación y participación económica inicial se ha dado por supuesta y no realmente. Relacionado con la situación expuesta, nada más conveniente que una formación cooperativista previa e intensa a la constitución de la sociedad o entidad de este carácter, y periódicamente para consolidar, mediante la observación de las experiencias, aquella formación es lo que se ha considerado como otra cosa muy importante.

"AGILIDAD" ADMINISTRATIVA

No podía faltar lo que se cree "falta de agilidad administrativa", que demora la tramitación y resolución de expedientes, lo mismo de construcción y documentación de los buques para un hacerse a la mar inmediatamente de acabado que de las concesiones crediticias. A cortar el tiempo entre un comienzo y un final total puede significar mucha importancia económica para un partir de casi cero, teniendo en cuenta que los "reajustes" que afectan a la construcción no repercuten en una ampliación de los créditos concedidos para ello, y resulta así una resta de disponibilidad para arrancar el nuevo

barco y ponerlo en disposición de trabajo.

DOS NUEVAS COOPERATIVAS

No pocos de estos problemas y otros debatidos en esta interesante asamblea o "cumbre" del cooperativismo pesquero, no son exclusivos de estas entidades, excepción del que se requiere en efecto un verdadero espíritu de asociación para obtener los frutos que se persiguen. Al igual que armadores, pescadores, patronos de sus propios barcos, se esfuerzan en salir adelante, y más o menos lo logran pasando lo suyo, como las cooperativas, por supuesto, éstas tienen mejores posibilidades de superación. Y contra lo que se puede decir, quizás está llegando el mejor momento y prueba de necesidad de incrementar su número. Eso sí, exigencia de responsabilidad cooperativista; una formación profesional titulada para el ejercicio de mando en puente y máquinas son el fundamento de estas cooperativas. Que no hay desánimo son las dos nuevas constituidas en el puerto de Lastres. Sendos barcos, casco de acero y motor de 660 HP., serán una realidad dentro del primer trimestre del esperanzador año 1974. Barcos estos en construcción que se realiza en unos acreditados astilleros ubicados en Figueras de Castropol, y que los participantes de la primera de las Jornadas Nacionales del Cooperativismo del Mar han tenido ocasión de contemplar. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

REUNION DE VIGO

OBJETIVO: COMERCIALIZACION SIN INTERMEDIARIOS

VIGO (De nuestro corresponsal).—Las cooperativas del mar de las provincias de La Coruña, Cádiz, Huelva, Santander y Pontevedra se han reunido en sesión de trabajo, en la Delegación Provincial de Sindicatos, con el fin de estudiar su problemática y como continuación de la reunión celebrada en Luarca días atrás.

En sesiones de trabajo paralelas, los cooperativistas de Producción de Pescados y Mariscos estudiaron asuntos de su competencia y, por su parte, los miembros de las cooperativas de Armadores de Pesca expusieron la complejidad de los problemas que les afectan.

Presidió las reuniones el director nacional de la Obra Sindical de Cooperación, don Francisco de la Caballería García, acompañado del presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, don José Gómez de la Barrera, y otras jerarquías sindicales, entre las que se hallaba el delegado provincial, señor Martínez Villaseñor.

COMERCIALIZACION SIN INTERMEDIARIOS

Se dedicó especial atención al tema de la comercialización de pescados y mariscos, señalando que se está realizando un concreto y exhaustivo estudio respecto a la posibilidad de dicha comercialización sin intermediarios por los propios cooperativistas. En este sentido se apuntó que el Ayuntamiento de Madrid, concretamente, y a instancias de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, concedía dos puestos de entradores en el mercado central de productos del mar, y se señaló que los principales problemas para la implantación de ese sistema de comercialización directa se derivarían de la cualificación de asentadores y de que las cooperativas abastecieran el mercado de forma continua y regular.

Se propuso, por fin, que debía iniciarse por el marisco un ensayo

de comercialización sin intermediarios.

En relación a lo expuesto por cooperativistas de la ría de Arosa, se acordó también solicitar una información técnica sobre los posibles perjuicios que cualquier instalación industrial cause a la riqueza pesquera de dicha ría.

CAJA DE CREDITO PARA LAS COOPERATIVAS DEL MAR

Fueron analizadas, en el transcurso de la misma reunión, las conclusiones de la Asamblea Nacional de Cooperativas del Mar, entre las que destaca la posibilidad de crear una Caja de Crédito, a través de la que se canalicen las operaciones económicas de las cooperativas del mar.

Otras conclusiones se refieren al Crédito Social Pesquero, solicitud a los organismos competentes para la creación de un fondo de ayuda que cubra las pérdidas ocasionadas por coyunturas imprevisibles, sistema de concesión de crédito y su posible modificación, exigencia a todas las cooperativas del mar para que se esfuerzen en cumplir todas sus obligaciones, especialmente las derivadas de los créditos recibidos; solicitar la adecuada representación de las cooperativas en los Consejos Económicos y cabildos de Cofradías de Pescadores, y que inmediatamente sea puesto en marcha el Plan Nacional de Educación Cooperativa. En este sentido se informó a los reunidos que el PPO ha incluido en sus cursos de Mentalización Marisquera los estudios de cooperación.

Los reunidos, en número de treinta, hicieron patente de forma especial la necesidad de mantener una perfecta unidad de criterios e intereses.

Conviene resaltar que en la provincia de Pontevedra existen quince cooperativas del mar constituidas, de las que ocho cuentan con buques, cuatro de ellos congeladores, con una media de 140 toneladas. ■ JOAQUIN ROLLAND.

LA PLAYA DE MARISQUEO, "PATRIMONIO VECINAL"

Y LOS MARISCADORES DEL LUGAR SON QUIENES TIENEN MAYOR DERECHO A USUFRUCTUAR SU RIQUEZA

Actualmente, la dedicación constante y la callada labor de la Gerencia del Plan Marisquero de Galicia han puesto a punto de terminación el Centro Experimental de Villajuán, en el que trabajarán los diez biólogos que tiene a su servicio el Plan Marisquero. Este centro tiene como finalidad investigar y desarrollar las nuevas técnicas de cultivo y ejercer la vigilancia sobre las explotaciones marisqueras de toda la región, con objeto de obtener el mayor rendimiento posible de ella.

Sobre este rendimiento y sobre la eficacia de la aplicación del Plan, nadie podría informar mejor que el gerente del Plan, don Carlos García-Ramos Batallán.

—Señor García-Ramos, ¿en qué se basa el éxito del Plan?

—La eficacia y éxito del Plan estriba en simplificar los inconvenientes y no en extender las responsabilidades entre varias cofradías. Haremos así responsables a cada una con mayor efectividad. Insistimos en la vieja idea, que, aun no siendo rabiosamente legalista, es más eficaz a todas luces para el respeto, cuidado y control de cada Zona. Nos referimos a considerar como de patrimonio vecinal el área o playa de marisqueo de determinados Ayuntamientos con su cofradía. Si partimos de la base del agotamiento de los bancos, encontramos más razones para que sean aquellos mariscadores allí avecindados los que tienen mayor derecho a usufructuar la riqueza de su territorio con la exclusión total de los aventureros extraños que por allí esquilman esos fondos. Se trata de gentes foráneas, de oficios diversos, que poseen también carnets de mariscadores, con derechos a todos los abusos. No sienten el mismo deseo de preservar aquella riqueza vecinal, como la de sus moradores. No respetan las Zonas en reserva, que son indispensables y de urgente creación y balizamiento.

—¿Cómo evitar esos abusos?

—Con su exclusión rigurosa, convirtiendo aquellas zonas en patrimonio exclusivo del vecindario mariscador tradicional. Es evidente que a tal Zona o cofradía hay que atribuirle cierta área de explotación señalando sus límites, así como los de la Zona de reserva que se prevea, la cual actuará de vivero eficacísimo.

—En qué se basa este criterio de actuación?

—Justificamos este criterio de fraccionamiento en las explotaciones por la repugnancia de intromisiones ajenas en la riqueza vecinal propia. Será más fácil conservarla entre sus habituales usufructuarios que no compartirla con ajenos, más inclinados a empobrecer los fondos que a

• DECLARACIONES A "HOJA DEL MAR" DEL GERENTE DEL PLAN MARISQUERO DE GALICIA.

aumentar su rendimiento; en fin de cuentas, haremos únicos responsables a los propios componentes de esa cofradía, que atenderá a su vigilancia y contabilización, sin diluir entre muchos estas obligadas tareas.

—¿Qué se puede lograr así?

—Es evidente que no adelantaremos nada con el nuevo Plan sin crear el grupo limitado y responsable; de prevalecer el sistema anterior, es decir, el de libre marisqueo en cualquier Zona, dado el incremento de la población marisquera con sus embarcaciones a motor, no habremos solucionado la crítica situación que tratamos por todos los medios de mejorar.

—En algunos sitios se tiende a crear zonas amplias de explotación a nivel de ría. ¿Puede ser otra solución?

—Estimamos que será un fracaso a la larga la creación de Zonas muy amplias, ya que las numerosas cofradías que las componen están muy separadas material y socialmente. En la mayoría de los casos no se entienden o chocan con intereses de carácter local o personal. La misma vigilancia conjunta resultará a todas luces muy difícil y complicada, y la recaudación impositiva se evadirá sin remedio. Más práctico y factible es centralizar las ventas locales con las intervenciones que procedan. Entendemos que sería suficiente un celador por puesto de control y descarga representando a la Comandancia y auxiliado por personal procedente de la entidad sindical pesquera. De establecerse este programa por Zonas limitadas, facilitaremos también las subastas colectivas por la cofradía. No como ahora, fraccionadas a gusto de los compradores, que especulan a su antojo, abusando

tanto del pescador como del fabricante de conservas.

—¿Entonces es la cofradía quien debe concentrar y vender las capturas?

—Sí, de esta forma los actuales "intermediarios" no desaparecerían precisamente, sino que actuarían de transportistas hacia las fábricas con un flete o portes a pagar por los industriales. El procedimiento actual es disparatado; sucede, como es sabido, que en los primeros días de apertura de veda se desconoce totalmente el precio de compra, que surge posteriormente, influido por los especuladores a los que ahora deseamos transformar en simples transportistas.

—¿No están las cofradías demasiado al margen de las cotizaciones?

—Sí, lo están muchas veces, cuando su deber sería el intervenir en la lonja, donde se concentrarían las capturas y se enviarían a las fábricas. No desestimamos la idea de que estos transportes pudieran realizarse en embarcaciones dedicadas a este cometido o las propias desde que se captura, que podrían estar al costado de la lonja, e incluso que uno de estos puestos de control y venta fuera flotante y así recibiría las capturas contabilizadas que, en un momento determinado, se subastarían públicamente y pagarían sus impuestos y porcentaje en la propia Zona de extracción. No como ahora, que se pierde el control de muchas capturas que se venden a flote, originando pérdidas a la cofradía concesionaria y rebajando de manera alarmante las estadísticas reales de producción.

—Y los gastos de vigilancia, lonja, etcétera, de estas operaciones, ¿sobre quién se cargarían?

—Insistimos en que debe soportarlos cada cofradía, percibiendo del impuesto o tasa que les correspondan.

—¿Y los fondos del Plan?

—El Plan seguirá concediendo las ayudas iniciales imprescindibles para el fomento de la producción marisquera, que es su primordial obligación. Los fondos del Plan deben destinarse primordialmente a estos auxilios iniciales, a fin de estimular la fase de arranque o puesta en marcha. Posteriormente, y de forma paulatina, cada entidad sindical pesquera debe ir ocupándose del sostenimiento de su explotación en aquella Zona donde los trabajos han tomado cierto incremento. **A. VILLALTA.**

PLAN DE ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN MARISQUERA DE LA BAHÍA GADITANA

No cabe duda de que en el trasfondo del problema pesquero que afecta a un gran número de embarcaciones y trabajadores de nuestro litoral Sur, motivado por la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes, unas consecuencias negativas son de superior importancia a otras y, por ende, precisan de más rápida solución.

Con una flota pesquera moderna, renovada, el que Marruecos ampliará a 70 millas la jurisdicción de su límite marino no hubiera supuesto hoy problema alguno: las embarcaciones de Barbate, de Chipiona, de Sanlúcar o de Huelva podrían echar sus redes en zonas del mar más alejadas y, por supuesto, más productivas que las hoy conflictivas aguas del Estrecho.

En el orden de prioridades de que hablábamos, está claro que uno de los más inmediatos problemas a resolver (y sobre el que ya trabajan Sindicatos, Cofradías, etcétera) es el del gran número de pescadores cuyo trabajo ha menguado hasta límites insosportables. Los patrones, los armadores de los viejos barcos, son cada día más reacios a salir a la mar. A nadie le apetece el riesgo de perder las capturas, los aparejos y, además, pasarse dos o tres días de disgusto en cualquier puerto marroquí. El marino, el que vive del mar, cada día encuentra menos barcos en que enrolarse. El operario de fábrica conserva ve con temor la posibilidad de que su puesto de trabajo se esfume, si el ritmo de entrada de materia prima en su fábrica sigue descendiendo en términos tan notables.

Estos hombres sin trabajo, que cada día serán más, precisan de una posibilidad urgente de solucionar su problema. Nadie puede quedarse con los brazos cruzados esperando que los créditos precisos para la renovación a fondo de la flota pesquera hagan posible, de nuevo, la llamada a bordo de nuevas embarcaciones.

Algunas localidades costeras ya han intentado buscar otros medios de subsistencia para sus poblaciones laborales, dedicadas fundamentalmente a la pesca. Barbate de Franco, por ejemplo, intenta poner en marcha un ambicioso plan de promoción turística, cuyos servicios precisarán, en breve plazo, de un buen contingente de mano de obra. Intentos como éste son loables, pero no suponen más que una solución local a un problema de muy generales consecuencias.

Las soluciones han de intentar ser, pues, generales. Y una de las que podrían significar mayores y más inmediatos beneficios es, a juicio de muchos, la puesta en marcha, a pleno rendimiento, del Plan de Ordenación y Explotación Marisquera de la bahía gaditana, proyectado por la Organización Sindical hace poco más de año y medio y que, en su día, obtuvo toda suerte de plácemes. La riqueza marisquera del litoral gaditano y onubense es bien conocida y muy deficiente explotada. La puesta en mar-

Sólo sería necesaria una inversión de cincuenta millones de pesetas en cinco años

DENACION MARISQUERA BAHIA GADITANA

SE PRETENDE EXPLOTAR RACIONALMENTE LOS YACIMIENTOS, CONSEGUIR MAYOR RENDIMIENTO Y HACER PRODUCTIVAS ZONAS ESTERILES.

cha de tal proyecto significaría una muy considerable posibilidad de que muchos de esos hombres sin barco en el que enrolarse trabajasen en una actividad que, además de productiva, no les aparta de su tradicional compañero: el mar.

EL PLAN

Que la riqueza en moluscos y crustáceos de esta zona es uno de los recursos básicos para el desarrollo económico y social de la región, es algo incuestionable. Hoy por hoy, sin embargo, esta riqueza no significa gran cosa en el volumen de capturas marítimas de la provincia de Cádiz: tan sólo el 7,7 por 100 del total de kilos de las diversas especies desembarcadas en el puerto gaditano. ¿Razones? La explotación marisquera, a tenor de las necesidades de la demanda, cada día más crecientes, exige unos especiales tratamientos que hasta la fecha apenas han sido utilizados.

Sobre esta base, el preámbulo expositivo del Plan aludido dice, en sus primeros párrafos, que "el Plan pretende ordenar de forma racional la explotación de los yacimientos por parte de los usuarios y conseguir mayores niveles de rendimiento por medio de labores de regeneración de los mismos, así como la puesta en producción, mediante los tratamientos adecuados, de zonas hoy estériles, pero con posibilidades manifiestas de producir".

La captura indiscriminada, el cultivo alocado y carente de planeamiento científico, la sobre pesca, han hecho aquí, como en otros muchos sitios, auténticos estragos entre las especies. El equilibrio deseable entre la oferta y la demanda se ha roto, por un motivo claro: el nivel de vida sube, y la demanda es mayor; pero si a esta evolución de la demanda no se responde más que con los recursos de siempre, la explotación exhaustiva, hasta niveles de agotamiento, de los bancos naturales, aparece de inmediato como consecuencia inexcusable.

Está claro, por otra parte, que no es posible el aumento de la producción por los sistemas actuales de explotación libre; es indispensable, pues, recurrir a modernas técnicas, suficientemente experimentadas ya, para aumentar el rendimiento de las zonas productivas, mediante el cultivo artificial en parques dirigidos y explotados científicamente y con mano de obra especializada.

EL PRECEDENTE GALLEGO

La técnica del cultivo artificial de almejas y ostras no es desconocida en



nuestro país. Técnicos del Instituto Oceanográfico, en su laboratorio de Villajuán de Arosa, en la ría gallega del mismo nombre, han conseguido fecundar cientos de almejas en el laboratorio, y obtener de este modo millones de larvas que, convenientemente alimentadas y tratadas, alcanzan el tamaño de semilla necesario para ser trasladadas a bancos naturales para su posterior cultivo.

RAZONES BASICAS

Estas técnicas, unidas a las condiciones naturales de las aguas de la región costera andaluza más occidental, harían posible, en breve plazo, la creación de una singular riqueza, muy necesaria

ESPECIES

Según los estudios realizados, es una larga serie de moluscos y crustáceos los susceptibles de ser cultivados con éxito en esta zona del litoral español: cañailla, almeja, ostión, langostinos, quisquilla, bocas de la Isla, centollos, galeras, etc. Sobre el ostión de los bancos de la desembocadura del Guadalquivir ya se han realizado minuciosos estudios, que demostraron las enormes posibilidades de toda la zona para la producción de dicho molusco.

Para esta especie, y para todas las demás, la acción que pretende el Plan se resume en el trato que se debe dar a los diferentes yacimientos. Protección, en primer término, a los ya existentes,

profesional del mariscador, indispensable, por otra parte, para la racional explotación de los bancos, daría a muchos hombres de mar un nuevo nivel a sus culturas. En otras regiones, y mediante planes puestos en marcha por el PPO a través de cursos intensivos o incluso de escuelas de capacitación marisquera de carácter permanente, ya se han comprobado los felices resultados de estas campañas, a las que responden de forma magnífica los habitantes de las zonas en que se imparten.

INVERSIONES

Los autores del plan previeron la serie de inversiones precisas para su puesta en marcha, cuyo monto no supera, en cinco años, los cincuenta millones de pesetas, incluidos todos los gastos que se consideran indispensables: gerencia, creación de un parque-vivero de experiencias, instalación de un centro experimental y laboratorio y escuela de capacitación marisquera.

La rentabilidad económica de estas inversiones parece estar asegurada, puesto que los estudios dan como meta fácil de conseguir la multiplicación por diez, en cinco años, de las actuales producciones. Sin embargo, se señala en el Plan que debe relegarse a un segundo plano la rentabilidad económica de las inversiones, ya que la trascendencia social de aquél es muy superior.

Por lo que se refiere a la financiación, el sistema que se pretende es la concesión de una subvención a fondo perdido, por el Estado; la obtención de un crédito a bajo interés y la participación de la comunidad de mariscadores para cubrir el resto de las inversiones.

No cabe duda de la tremenda significación social y económica que la potenciación de este Plan traería consigo. A la importancia simple del aumento de la producción de un artículo cuya demanda es cada día mayor en los mercados, tanto interior como exterior, habría que añadir los consiguientes efectos multiplicadores del crecimiento de la actividad marisquera en la zona: industrias auxiliares, transportes, almacenes y frigoríficos, depuradoras, etcétera, que harían convertirse en realidad la justa aspiración de los hombres de aquella zona de conseguir una vida más digna y totalmente libre de preocupaciones como las que, en esta coyuntura, padecen. ■ ANGEL LUIS DE LA CALLE

SU PUESTA EN MARCHA A PLENO RENDIMIENTO PODRIA SER BUEN REMEDIO PARA MUCHAS FAMILIAS AFECTADAS POR LAS LIMITACIONES MARROQUIES.

para que la región recupere, moral y materialmente, el equilibrio perdido por la actual situación. Así lo entienden quienes han elaborado el Plan, al señalar, como razones básicas de la necesidad de su puesta a punto, las siguientes:

- Explotación racional de crustáceos y moluscos en bancos naturales cultivados.
- Incremento de la producción de los yacimientos que deben ser protegidos y en las zonas de nueva creación.
- Creación de parques y viveros industriales con técnicas científicas en bancos naturales.
- Impulsar la investigación para la implantación de mejoras técnicas en el cultivo de moluscos y crustáceos y realizar los estudios de mercados pertinentes para una mejor comercialización.
- Elevación del nivel social y económico de la población dedicada a esta actividad.

haciendo respetar las vedas, evitando la recogida de ejemplares inmaduros, sembrado con crías en las zonas de baja producción, etcétera. Para los yacimientos naturales a recuperar, estudio de las razones de su improducitividad y aplicación de las técnicas precisas para su puesta en explotación.

La acción es idéntica en las grandes áreas no cultivadas que, con un adecuado tratamiento (limpiezas de fondos, acotados, vigilancia y siembra), pueden convertirse, en un plazo máximo de cinco años, en zonas de producción rentable. Junto a todas estas medidas, la reserva de áreas naturales para el cultivo de larvas destinadas a su posterior siembra y cultivo se considera, igualmente, tarea indispensable.

CAPACITACION PROFESIONAL

Indudablemente, las mejoras económicas que la puesta en marcha de un plan de explotación marisquera, de carácter interprovincial, en Cádiz y Huelva, traería aparejadas, se complementarían con otras de carácter social no menos valorables. La capacitación

ESTADO DEL "PLAN GALICIA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA"

En agosto de 1972, el Consejo General del Instituto Social de la Marina aprobó un Plan trienal de realizaciones que deberían llevarse a cabo en la región gallega.

Pese a que no ha concluido el plazo señalado por el Consejo General, la puesta en marcha de los proyectos y realizaciones del Plan ha alcanzado un volumen estimable, que permite hacer el balance de la marcha del mismo en cuanto se refiere a organización administrativa, organización sanitaria y formación profesional.

DELEGACION PROVINCIAL DE VILLAGARCIA

La previsión de crear la Delegación Provincial de Villagarcía de Arosa se ha cumplido y se ha instalado provisionalmente, en tanto se construye la Casa del Mar, actualmente en proyecto, donde se ubicará la Delegación. Por el contrario, aún no se ha verificado la nueva instalación de la Delegación Provincial de Lugo, pues hasta la fecha no se han encontrado en aquella capital los locales adecuados.

MEJORAS EN LA CASA DEL MAR DE VIGO

Aun cuando no había previsto nada en el Plan Galicia del ISM a este respecto, la polyclínica y otros servicios de la Casa del Mar de Vigo han sido objeto de reestructuración, verificándose las obras oportunas.

DELEGACIONES LOCALES

Las previsiones sobre creación, instalación o acondicionamiento de las Delegaciones Locales del ISM en Galicia se encuentran actualmente en el siguiente estado:

Realizaciones en la provincia de Pontevedra.—Ha sido dotada de nuevo material la Delegación de La Guardia, que se encuentra en la Casa del Mar de la localidad; instaladas las de Bayona, Redondela y Bueu; en obras de adaptación, la de Portonovo.

La Casa del Mar de Marín, donde se instalará la Delegación Local correspondiente, está actualmente en trámite, y en proyecto las obras de construcción de las Delegaciones de Cangas y

Moaña, que contarán también con clínica local.

Provincia de Villagarcía.—Construida la Casa del Mar de isla de Arosa; instalada la Delegación Local de El Grove, y continúa en igual estado la Delegación de Rianjo. En Aguiño se instalará una oficina administradora del organismo, y existe el proyecto de instalar semejantes unidades en Puebla del Caramiñal y Boiro. Está en proyecto la adquisición de locales para la Delegación Local de Santa Eugenia de Riveira.

Provincia de La Coruña.—Están instaladas las Delegaciones Locales de Cariño, Malpica, Mugia y Muros. Pendientes de instalar las de El Barquero y Espasante, pendiente de encontrar locales la de Cedeira, en gestión la de Puentedeume, y en situación de pendiente respecto a las previsiones del Plan, las Delegaciones de Sada y Lage.

Provincia de Lugo.—Ha sido inaugurada la Delegación Local de Burela, está aprobado el proyecto de construcción de la Delegación de Cillero Vivero, pendiente de ampliación la de Camariñas y pendientes de instalar las de Finisterre, Noy, Ribadeo y Foz.

ORGANIZACION SANITARIA

De los Servicios Provinciales previstos, equivalentes a polyclínicas de primera —Vigo, La Coruña y Lugo—, se encuentran en funcionamiento los dos primeros.

Los servicios de sector, equivalentes a polyclínicas de segunda, estaban previstos en Pontevedra, Vigo, El Ferrol, Santiago y La Coruña. Vigo y La Coruña ya funcionan, y en Santiago ya se han alquilado los locales donde se instalará el servicio.

Se encuentran en proyecto todos los servicios comarcales previstos, con base en Cillero, Ribadeo y Villagarcía de Arosa.

Las previsiones y realizaciones de los servicios locales, desglosados por provincias marítimas, son las siguientes:

En Vigo.—La Guardia, Bayona y Portonovo se consideran con instalaciones satisfactorias. Quedan pendientes Redondela, Moaña, Cangas, Aldan-Hio, Bueu y Marín.

Villagarcía.—Han sido puestos en funcionamiento los servicios de El Grove, Cambados, isla de Arosa y Carril; los de Puebla de Caramiñal y Aguiño se encuentran en proyecto, y pendientes, los de Rianjo y Santa Eugenia de Riveira.

La Coruña.—Han sido actualizadas las clínicas locales de Finisterre, Corcubión y Cariño, y se encuentra en proyecto la de Espasante. Pendientes quedan las de Noya, Muros, Mugia, Camariñas, Cedeira, Lage, Malpica, Sada, Puentedeume, Cedeira y El Barquero, con arreglo a las previsiones del Plan.

Lugo.—Se ha inaugurado la clínica de Burela, y quedan pendientes las de Foz y San Ciprián.

Medicina preventiva.—Todos los centros de reconocimiento previstos en el Plan, a excepción del de Noya, se encuentran ya en funcionamiento. Son los siguientes: Vigo, Marín, Villagarcía, La Coruña, El Ferrol, Cillero y Ribadeo.

FORMACION PROFESIONAL

Las previsiones del Plan, en orden a la creación o mantenimiento de Centros de Formación Profesional en diversos puertos, se encuentran en el siguiente estado:

Provincia de Vigo.—Se encuentra en funcionamiento la de Bueu, y pendientes, las de La Guardia, Bayona y Cangas.

Villagarcía.—En funcionamiento la de Santa Eugenia de Riveira, y pendientes, las de Villagarcía y El Grove.

La Coruña.—En funcionamiento las de Nova y Camariñas, y pendiente, la de El Ferrol.

Lugo.—En funcionamiento la de Ribadeo, y pendiente, la de Cillero. Los equipos volantes previstos en el Plan todavía no se han creado.

CASAS DEL MAR

Según el Plan, las Casas del Mar deben contar con servicios de infor-

• **FUE APROBADO EN 1972, PARA EJECUTARSE EN UN PLAZO DE TRES AÑOS, Y PARTE DE SUS PREVISIONES YA HAN SIDO CUMPLIDAS.**

mación, alojamiento, bar-restaurante, club de actividades culturales, salas de estar y de lectura, biblioteca y salón de actos. De las previstas se encuentran en funcionamiento las de La Coruña y Vigo (ésta recientemente reestructurada, como antes decíamos); la de Cillero está en proyecto, y pendientes, las de Villagarcía de Arosa, Ribadeo y El Ferrol.

Asimismo se preveía en el Plan la instalación de Casas del Pescador en todos los puertos. Desde la aprobación del Plan no se ha inaugurado ninguna, pero ya está construida la de Espasante.

En esta información no se incluyen aquellas realizaciones del organismo en la región gallega que no figuran en el Plan que fue aprobado en 1972, como pueden ser, por ejemplo, las obras llevadas a cabo en el colegio Carmen Polo de Franco, de Mosteirón (Sada).

PRESENTACION DEL PLAN MARISQUERO DE LA REGION SUR ATLANTICA

• **Fue entregado al ministro de Relaciones Sindicales y al de Comercio.**

MADRID.—El Plan de Ordenación Marisquera de la región Sudatlántica fue entregado al ministro de Relaciones Sindicales, don Enrique García-Ramal, por el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena.

En el acto de entrega, celebrado en la sede de la Delegación Nacional de Sindicatos, estuvieron presentes también el secretario general de la Organización Sindical, don Alejandro Fernández Sordo, y los miembros de la comisión que presidía el señor De Bárcena, integrada por los gobernadores civiles, delegados provinciales de Sindicatos, comandante de Marina, presidentes de las Diputaciones y de los Consejos Provinciales de Trabajadores y Empresarios, presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca, procuradores en Cortes y representantes de las Cofradías de Pescadores de Huelva y Cádiz.

Habló, en primer lugar, el señor De Bárcena, quien resaltó la importancia

de este Plan de Ordenación Marisquera, "cuyos objetivos —dijo— son la capacitación profesional de la población dedicada a esta actividad, el fomento de la producción de los yacimientos que deben ser protegidos o recuperados y zonas de nueva creación, la explotación racional de crustáceos y moluscos en bancos naturales cultivados, la creación de parques y viveros industriales con técnica científica en bancos naturales, e impulsar la investigación para la implantación de mejoras técnicas en el cultivo de mariscos y realizar los estudios de mercados pertinentes para una mejor comercialización".

A continuación, el señor García-Ramal manifestó a los asistentes que llevasen a las dos provincias afectadas por el Plan, la certeza de que toda la labor que han venido realizando no será frustrada ni defraudada, "puesto que la región Sudatlántica merece una atención especial —dijo—, y el Plan Marisquero puede contribuir a su desarrollo".

BOLSA DE TRABAJO

Patrón de litoral de primera clase solicita trabajo. Ha desempeñado su profesión durante siete años en un sardinero, en las costas africanas, y en el buque de acero 'Arenales'. Actualmente se encuentra desembarcado. Dirigirse a D. F. Barrera González, Galadmer, 10, Ayamonte (Huelva).

UNA VEZ MAS, LA SOLEDAD DEL MARINO



HACE aproximadamente un año nos embarcamos por primera vez en un mercante. En aquella ocasión, la ruta y el tiempo a emplear en recorrerla estaban perfectamente delimitados de antemano. Ahora no todo era tan sencillo ni tan planificado. El "Glaciar Gris", buque de 2.000 toneladas de desplazamiento, perteneciente a la compañía Trafrume, con base en Valencia, partía hacia Dublin y Liverpool, con carga general y fruta que habría de recoger en Cartagena y Almería. Ya en Valencia, lugar de nuestro enrole, nos advertían sobre la incertidumbre de la duración del viaje: "En Liverpool pueden estar tres días o dos semanas, nunca se sabe. En Dublin pasa algo parecido...". Lo cierto es que, pese a los que oíamos, en el fondo no nos lo acabábamos de creer.

El "Glaciar Gris" es un barco relativamente moderno, se construyó en el 65, y pese a ello, sus condiciones de habitabilidad son más que discutibles. Las bodegas están acondicionadas para transportar fruta, es decir, tienen refrigeración. La parte habitable del barco, no, y si tenemos en cuenta que durante ocho meses al año la ruta a seguir va de Marruecos al Norte de Europa, acondicionar los camarotes para soportar el calor no debe ser una inversión muy elevada. La calefacción existe y el frío no es gran problema. Las cámaras, lugar de reunión de la oficialidad y la

marinería, son pequeñas, excesivamente pequeñas, con lo que no propician la permanencia en ellas. Bien es verdad que el tiempo libre tampoco es muy abundante, pero su ocupación se ve dificultada por la falta de espacios donde disfrutarlo. El tripulante se encierra en su camarote, que no es amplio, y quizás se acentúa el sentimiento de soledad, sentimiento que puede parecer abstracto, pero que en la mar adquiere una concreción incuestionable. En la mercante, el factor "carga" es importante, básico, pero no debería existir una gran diferencia con respecto al factor "hombre", parte fundamental de un barco, y de igual forma que la tecnología se desarrolla constantemente, deberán cuidarse las relaciones sociales, pues es injusto que la máquina y el capital tengan más cuidados que el hombre que las hace posibles.

Valencia-Cartagena se hizo de noche, costeando. El calor era agobiante, pues todo ello ocurría en los primeros días de agosto. En el puerto cartagenero cargamos fruta (melones y uva) y el barco quedó listo para zarpar al atardecer. Al alba siguiente llegamos a Almería, en donde se completaría la carga con cajas de uva. Esto ocurrió en domingo, dato que habrá de tenerse en cuenta, pues de ello hablaremos más adelante. Al caer la tarde partimos rumbo a Dublin.

Si bien es cierto que la experiencia de cabotaje fue corta

(dos días), fue suficiente para comprender, siquiera mínimamente, el trabajo de los mercantes que se dedican al tráfico nacional. Llegar por la mañana, atracar, cargar, desatracar y partir al atardecer, y así un día y otro, es algo realmente duro. Los marineros y la oficialidad empalman guardias con maniobras, apenas queda tiempo para dormir, y todo ello con la mar en calma. Si hay temporales, las guardias nocturnas se complican, con lo que el cansancio aumenta. El cabotaje tiene determinadas ventajas —se toca tierra cada poco tiempo—, pero exige a las tripulaciones un mayor esfuerzo.

ALMERIA-DUBLIN

Durante cuatro días, la mar estuvo como un plato. Bien es verdad que los meses de verano son los más tranquilos; sin embargo, suele haber algo de mar en las costas portuguesas. En esta ocasión, el Atlántico parecía un lago. Desde San Vicente a Finisterre fuimos cerca de la costa. Al llegar a la altura de Galicia más de uno deseaba que se estropeara la hélice o cualquier otra cosa, pues la mayor parte de la tripulación era gallega y una arribada equivale casi a un premio de la lotería. El barco acababa de salir de una revisión y marchaba estupendamente. De vez en cuando nos cruzábamos con algún otro buque, pero fueron pocos. Lo único vivo que contemplamos de cerca fueron las

gaviotas y los delfines, que gustan de jugar alrededor del barco. Cuando faltaba un día para llegar a la capital irlandesa surgió la niebla, que ya no nos abandonó. Esto supuso una auténtica "paliza" para el capitán, pues estuvo en el puente durante todo el tiempo. Los barcos llevan radar, pero, pese a todo, es necesario estar alerta constantemente, pues la mayor parte de los pesqueros pequeños no lo tienen, con lo que el peligro de colisión es muy posible. La niebla es, sin duda, uno de los fenómenos atmosféricos más incómodos para la navegación.

Al llegar a Dublin comienzan las dificultades. Los obreros portuarios, al menos los de nuestro muelle, estaban en huelga. Lo curioso es que no se informaba a nadie del porqué, simplemente se comunicaba el hecho. Estuvimos siete días para descargar, lo que en condiciones normales se realiza en dos o incluso en menos. De otra parte estaba el "fin de semana", institución poco menos que intocable, pues es muy raro ver trabajar a alguien del puerto en sábado o domingo, salvo que se les pague muy bien. Nos acordábamos de Almería, en donde se cargó la uva en una mañana de domingo, cotizando las horas extras, pero sin mayores complicaciones. Con todo, lo que resulta evidente es la sensación de fortaleza sindical de los trabajadores portuarios. En Liverpool tendríamos ocasión de volverlo a comprobar.

(Pasa a la pág. siguiente)

UNA VEZ MAS, LA SOLEDAD DEL MARINO

(Viene de la pág. anterior)

Al tercer o cuarto día de estancia ocurrió un hecho que corrobora aún más la sensación de soledad del marino. El cocinero, Francisco, gallego y excelente profesional, recibió un telegrama escueto en el que se le comunicaba el fallecimiento de su hermano, a consecuencia de un accidente de automóvil. Lo que Francisco sentía era fácil de imaginar; sin embargo, la sensación de distancia, de alejamiento de los suyos, acentuaba la impotencia ante la noticia; ese no poder hacer nada por consolar y consolarse es lo que no se puede comprender sin vivirlo.

DUBLIN-LIVERPOOL

En ocho o diez horas se recorre la distancia que separa a Irlanda de Gran Bretaña. Para atracar en Liverpool es necesario pasar una serie de esclusas y, en ocasiones, esperar fondeados a la subida de la marea, pues así lo exige el canal que nos conduce al puerto británico. Liverpool fue durante mucho tiempo el puerto de mayor importancia del Reino Unido, hoy ya no es así, y casi la mitad del mismo está definitivamente cerrado. Una de las causas que pueden explicar el porqué de ello es la gran frecuencia de huelgas de los "dockers". Son huelgas las más de las veces por reivindicaciones salariales, y en ocasiones de matiz político. Muy frecuentemente tienen reuniones, mitines, en las que deciden si continuar o no el trabajo. Las horas que pasan en estas reuniones son remuneradas por el sindicato. Ahora bien, todo esto supone una gran irregularidad laboral, por lo que las compañías de navegación buscan otros puertos en donde tengan más seguridades de rentabilidad para sus barcos, lo que a su vez obliga a los trabajadores portuarios a emigrar a puertos con más movimiento. Es una especie de círculo cerrado que no nos atrevemos a analizar por falta de datos, y que nos limitamos a reseñar, pues es parte de la labor informativa. En Liverpool estuvimos seis días para un trabajo que normalmente se haría en una jornada o jornada y media. El "Glaciar Gris" recogió algo de carga general con destino a España, y zarpó sin mayores complicaciones.

En resumen, este tipo de tráfico supone una cierta inseguridad para las compañías, de ahí el que no sea frecuente, mientras que para los tripulantes los problemas generales de la Marina Mercante no cambian. El alejamiento, unos sueldos que no son excesivamente buenos, pocas vacaciones, y unas condiciones de habitabilidad perfectamente mejorables, problemas que tendrán que solucionarse, a riesgo de quedarse sin profesionales, pues cada vez son más los que emigran a flotas extranjeras, tanto cualificados como sin cualificar. ■ ANGEL S. HARGUINDEY.



En Almería
se cargó
fruta.



El puerto
de Dublin. ▼

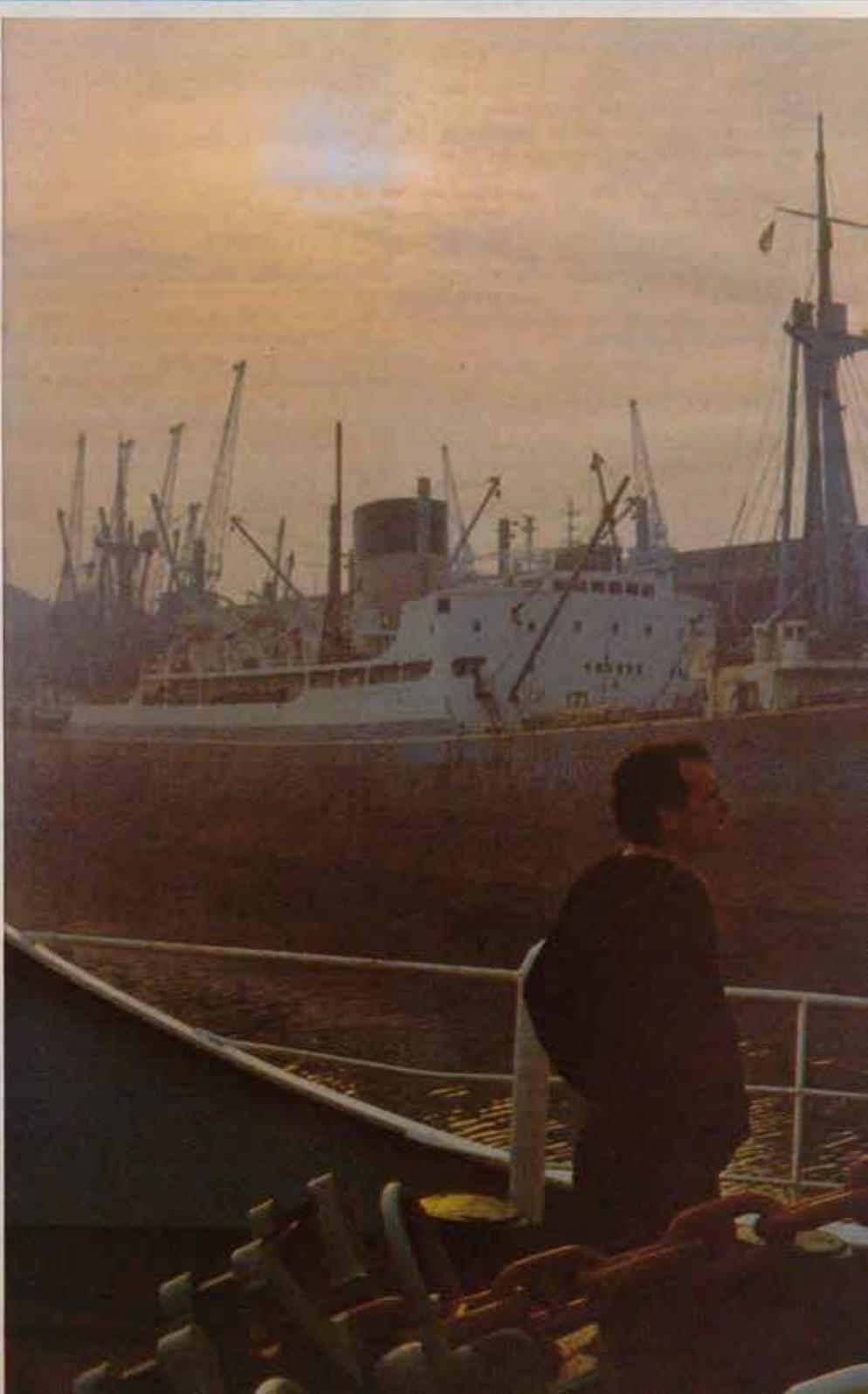




Liverpool
al atardecer.

Durante
la travesía
pasábamos
de la luminosidad
a la niebla.

LAS NAVIERAS ESPAÑOLAS DISMINUYEN SUS FLETES A GRAN BRETAÑA A CAUSA DE LAS HUELGAS DE ESTIBADORES



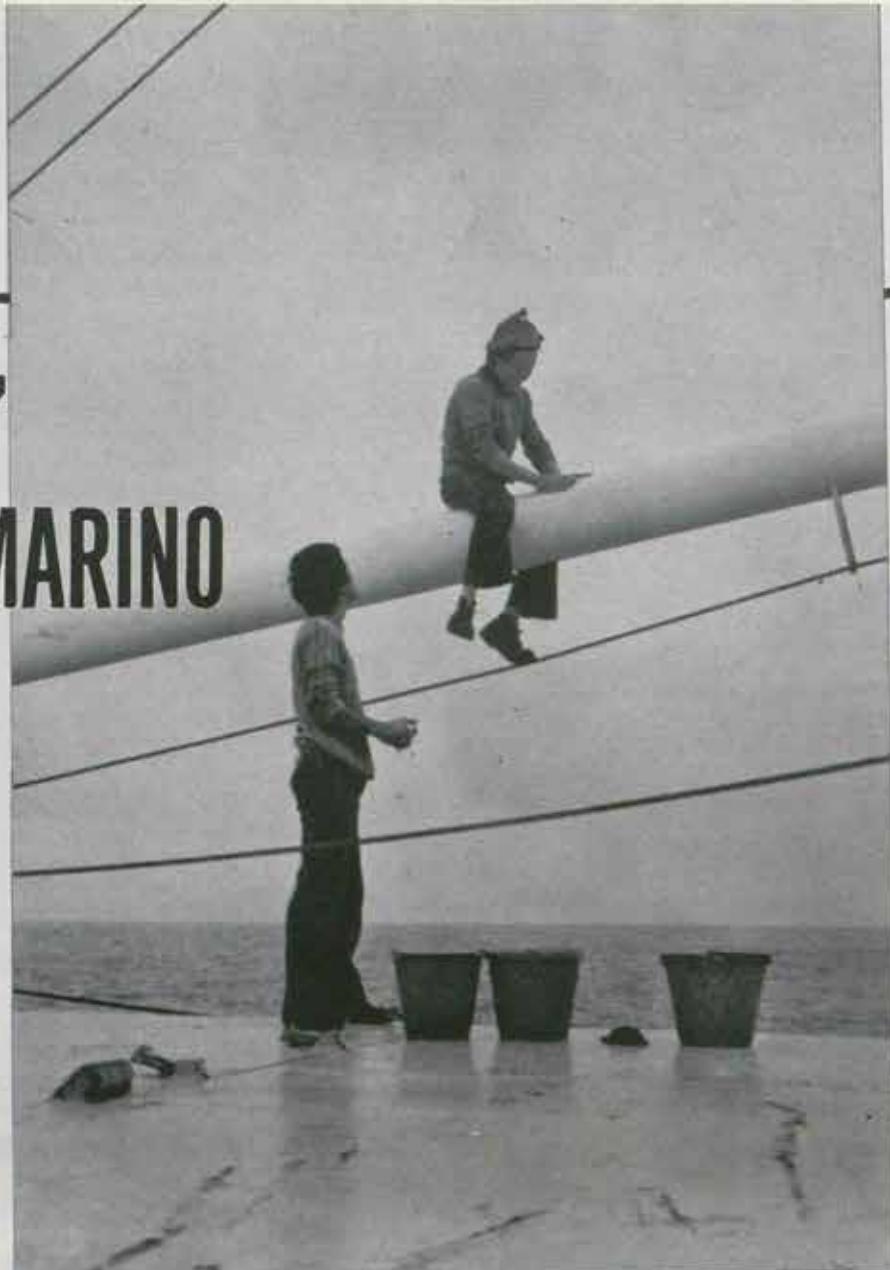
UNA VEZ MAS,
LA SOLEDAD
DEL MARINO

"HUMANIZAR" LA VIDA DEL MARINO MERCANTE

De nuevo a bordo. Un viaje más para entrar en contacto con la vida y trabajo de los hombres de la Marina Mercante española. Una nueva experiencia que nos ha hecho conocer otros mares, otros trabajos y otros hombres. El barco ha sido en esta ocasión un frutero valenciano llamado "Glaciar Gris", con veinte hombres en su tripulación, que nos llevó a Dublín y Liverpool; un total de veinte días de "vida cotidiana" en este sector profesional. Pero de ello ya les habla mi compañero Ángel Sánchez en estas mismas páginas; por lo que yo sólo quisiera en este pequeño apartado hacer una llamada de atención sobre los problemas y aspiraciones que como hombres y como marinos viven en la mar las tripulaciones de los buques mercantes españoles.

EL BARCO, EMPRESA PECULIAR

Urge decir, ante todo, lo que pudiera resumir nuestra experiencia de observadores de la vida —la verdadera, clara— de los hombres de este importante sector profesional de España: hay que humanizar el



trabajo de la Marina Mercante española. Es necesario hacerles ver a sus hombres, que se les acompaña, mediante un adecuado reconocimiento de su esforzada labor, y que deben abandonar esa sensación de soledad en que, hoy por hoy, se sienten viviendo y trabajando.

Me pareció observar en el "Glaciar Gris" —como vi el año anterior en el "Cimadevilla" — que lo anteriormente expuesto es motivo y

causa importante en el trabajo y la vida a bordo de los buques mercantes. La doble vertiente de empresavivienda de estos barcos, determina en numerosas ocasiones (al mezclarse con esa "sensación de soledad" que hemos señalado) una serie de problemas personales que inciden, lógicamente, en la vida de a bordo; llegando a producir, en ocasiones, una "fría convivencia" en tan pequeña comunidad; se

En cubierta.

observaba fácilmente en la travesía la dificultad de conseguir un claro sentido de amistad entre todos (se da en pequeños grupos). Y no es ello producto de que falle la base humana en estos hombres —por el contrario, les animan numerosas virtudes personales—, sino fruto de la estatificación en que está organizada esta peculiar "empresavivienda", y el inadecuado acondicionamiento, en muchos de los casos, en que se encuentran los buques para facilitar el interés de los tripulantes por disfrutar del tiempo libre con sus compañeros. Así, hombres que de verdad son equipo para que el barco navegue no lo son para organizarse una vida más grata que les compense en parte de la dureza de su tarea y alejamiento de la familia.

DESILUSION

En otro orden de cosas —aunque siempre ligado a la sensación de abandono en que se desenvuelven— me llamó la atención también a bordo del "Glaciar Gris" la unanimidad con que, tanto los oficiales como la marinera, expresaban en el diálogo que mantuvimos con ellos sobre su trabajo una notoria desilusión profesional (Miguel, Julio, Joaquín, Jesús y tantos otros, buenos amigos, esperaban pronto obtener un puesto de trabajo en tierra —aun ganando menos dinero— que les pudiese facilitar el vivir con más calor de hogar y orden que su profesión les permite en estos momentos). Por eso estos hombres que acudieron a la mar con verdadera vocación profesional piensan "tirarlo todo por la borda" ante las dificultades que les crea, para sentirse verdaderamente realizados como personas y como profesionales que se tienen en cuenta.

HAY QUE CONSEGUIRLO

Podemos señalar, pues, que, como consecuencia de los grandes problemas expuestos, parecen lógicas las aspiraciones que estos hombres tienen, y que podemos dividir en tres fundamentales: un aumento en el periodo de descanso, de tal forma que no sientan tan dolorosamente la ausencia del hogar en el que, bien saben ellos, esperan pacientemente once meses de cada año su mujer y sus hijos; un acondicionamiento de los barcos que beneficie el descanso y la convivencia, y una mejor retribución que, en cierta medida, les compense de su esforzada labor y les anime en su vocación profesional. En definitiva, aspiran a que se les tenga en cuenta en todos los sentidos.

Ello es urgente (basta convivir con ellos a bordo unos cuantos días para verlo), y por lo mismo Reglamentaciones, Ordenanzas y cuantas disposiciones sean necesarias, no deben hacerse esperar, a fin de lograr la "humanización de su vida y trabajo", que están pidiendo y a la que tienen derecho. ■ M. RODRIGUEZ.



HABRA CONFERENCIA DEL MAR

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).—Finalmente se ha despejado el camino hacia la Conferencia sobre el Derecho del Mar, que tan accidentado parecía. Chile renunció oficialmente a ser la sede de su parte sustantiva y Venezuela ha aceptado albergarla. La Conferencia seguirá constando de dos partes, una durante la presente Asamblea General de la ONU, que se está celebrando en Nueva York, y otra de diez semanas, que, como decimos, se celebrará en Caracas entre el 18 ó 25 de junio (eso no está aún fijado) y el 23 ó 28 de agosto de 1974.

El primer periodo se extenderá desde el 3 al 14 de diciembre de 1973, y será preparatorio; quiero decir que en él deberá acordarse la elección de la mesa, la aprobación del programa y el reglamento de la Conferencia, así como la creación de sus órganos subsidiarios y la asignación de tareas a los mismos.

La segunda parte o Conferencia en sí deberá tratar, según la resolución de la ONU que le ha dado carácter legal, de "todas las cuestiones relacionadas con el Derecho del Mar, tomando en consideración la lista de temas y cuestiones relacionadas con el mismo, que la Comisión sobre Utilización con Fines Pacíficos de Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los límites de Jurisdicción Nacional aprobó oficialmente el 18 de agosto de 1972, teniendo presente que los problemas del espacio oceánico están interrelacionados y deben considerarse como un todo".

Se decide también en la resolución que el secretario general de las Naciones Unidas, Waldheim, será el secretario de dicha Conferencia, e insta a los Estados participantes que presenten sus propuestas, incluidos los proyectos de artículos, antes del primero de febrero de 1974. Ello no obsta para que cualquier Estado participante pueda presentar un proyecto en cualquier etapa posterior de la Conferencia, siempre que se ajuste al procedimiento que se haya aprobado para ello.

Por último, se advierte que las sesiones posteriores que pueda tener la Conferencia deberán ser decididas durante la misma, y se llama la atención sobre el hecho de que el Gobierno austriaco ha ofrecido ya Viena como sede de dichas reuniones en 1975. La cosa es tan importante como significativa, pues nadie espera que se resuelvan los enormes

- **SE CELEBRARA DEFINITIVAMENTE EN CARACAS, ENTRE JUNIO Y AGOSTO DE 1974.**
- **SERA LA MAYOR DE LA HISTORIA, PERO POCOS CONFIAN EN QUE EL NUEVO "DERECHO DEL MAR" SE RESUELVA ANTES DE CINCO AÑOS.**
- **LOS PAISES DEL ESTE PREFERIRIAN QUE NO SE CELEBRARA, PORQUE TEMEN LAS PROPUESTAS SOBRE RESTRICCIONES DE LA PESCA QUE PROPUGNA EL TERCER MUNDO.**

e importantes problemas pendientes en la primera sentada, y conviene ir preparando ya las posteriores. Por lo que recogemos entre los diplomáticos especializados en el asunto, el nuevo Derecho del Mar no estará listo, y eso si hay suerte y acuerdo, antes de cinco años.

La resolución de la Asamblea General que estamos comentando fue aprobada por inmensa mayoría: 106 votos a favor, ninguno en contra y nueve abstenciones. ¿Quiénes fueron los que se abstuvieron? Por extraño que parezca, los países del Este. Ninguna prueba más clara de

que la Conferencia va a ser tremendañamente embarazosa para la Unión Soviética y varias naciones socialistas, como Polonia y Alemania del Este, que hubiesen preferido no se celebrase. En el escenario internacional se han mostrado siempre al lado de los países en desarrollo, pero en la práctica, la Unión Soviética y sus aliados son grandes potencias de pesca, nada interesadas en las restricciones a la misma que propugna el Tercer Mundo. Y ahora van a tener que elegir entre su actitud política y sus intereses económicos.

Pero en cualquier caso, y tras tantas vacilaciones y retrasos, "conferencia habemus". Va a ser posiblemente la mayor que recuerde la Historia, con participación de más de 140 países, desde las superpotencias a mini-Estados como Mónaco, pasando por algunos aún no pertenecientes a la ONU, como los dos Vietnam. Los problemas a resolver son inmensos, pero, como dicen los chinos, mil kilómetros sólo se recorren después de haber dado el primer paso. ■ CARRASCAL.

¡AL RICO CHATKA!

Los pescadores del "koljós" "Krasni Oktiabr", en la costa Oeste de Kamchatka, grandes especialistas en la captura de cangrejos marinos, están consiguiendo este año con sus barcos nodriza excelentes resultados en el mar de Ojotsk. Es allí el único lugar del mundo (de momento) donde se pesca el cangrejo kamchatka, el mayor y el más valioso por su exquisito sabor. El pescador soviético de la foto muestra, satisfecho, dos soberbios ejemplares.

Pero los rusos pescan más cosas y en otros mares. De momento también, pues habrá que ver qué resulta de la Conferencia del Mar, cuya celebración parece que no les agrada demasiado, porque podría limitar su presencia en muchas zonas de todos los mares en los que habitualmente operan.



UN MARINERO MUERTO Y VARIOS HERIDOS AL SOLTARSE EL CABLE DEL APAREJO EN UN BACALADERO

• ESTAN MUY AVANZADAS LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL HOGAR DEL MARINO ESPAÑOL EN SAINT-JOHNS.

SAINT-JOHNS, Terranova (De nuestro corresponsal).—Después de muchos meses de ausencia de Terranova, el doctor don José Luis Alarcos llegó a Saint-John's de visita por un par de días, acompañado de su esposa y de la señorita Mary José. Pasó varios meses en el continente africano organizando los Centros de Asistencia Médica para los marineros españoles que trabajan y pescan en aquellas aguas. Ahora, de nuevo entre nosotros, y después de un corto periodo de vacaciones, reemprendió su trabajo en la isla de Saint-Pierre et Miquelon.

Durante su estancia en esta ciudad visitaron varios lugares cercanos, pero principalmente la edificación de la nueva casa del Instituto Social de la Marina, Hogar del Marino Español, situado en la calle principal (Water St., 200) de la zona del muelle y comercial.

Consta este Hogar de oficinas, sala de juegos, sala de televisión, biblioteca, cabina telefónica, etcétera. Le pareció bien, gustándole mucho sobre todo la distribución y aprovechamiento del nuevo local. La terminación será en breve, y su apertura tendrá lugar a primeros del año 74, así como su inauguración, fecha que aún no ha sido concretada.

El día 26 de octubre llegó a esta ciudad un marinero español, tripulante del buque inglés "Mercury", buque cablero que trabajaba tendiendo los cables telefónicos en aguas de Terranova; este muchacho se sintió mal dos días antes. El médico de a bordo y el capitán dispusieron trasladarlo a tierra por helicóptero, y así se hizo, en un vuelo de dos horas. Llevado al Hospital General, fue intervenido quirúrgicamente de apendicitis aguda. Una vez dado de alta, por orden del capitán se le repatrió a su domicilio para recuperarse.

El día 26 del mismo mes ocurrió un grave accidente en la cubierta del buque "Santa Eugenia", compañero del "Santa Paula". Ambos barcos se encon-

traban en sus faenas de pesca cuando saltó una roldana que aguanta el cable del aparejo de pesca. Saltó el cable cogiendo a varios marineros en la maniobra, y, desgraciadamente, uno murió casi en el acto y dos fueron hospitalizados en el Saint-Pierre, a donde entró a toda máquina dicho bacaladero. Días después fueron repatriados a reponerse de sus lesiones. El cadáver del marinero fallecido también fue enviado a España. ■ F. TORRES.

LA DEVALUACION DEL DOLAR HACE MILLONES DE CORONAS A LOS

EN CONSECUENCIA, PROCURAN EVITAR LOS CONTRATOS A LARGO PLAZO

● Desde noviembre de 1967, a causa de las devaluaciones de la libra esterlina y del dólar, los armadores noruegos han sufrido pérdidas en los contratos de fletes extranjeros por valor de 8.000 millones de coronas. Por otra parte, las deudas de los armadores al extranjero, en libras esterlinas y dólares, se han visto reducidas; como consecuencia, la pérdida neta resultante de las variaciones en los cambios asciende a 5.000 millones de coronas (370 millones de libras), según las estimaciones de la Federación Noruega de Armadores. Estos cálculos incluyen asimismo pérdidas futuras sobre "charters" a largo plazo que continuarán en vigor durante varios años. Según H. J. Darre Hirsch, director gerente de la Federación Noruega de Armadores, los armadores actúan en la actualidad con mayor cautela con respecto a la conclusión de acuerdo sobre "charters" a largo plazo. Anteriormente, los contratos de hasta diez años eran normales, pero en la actualidad son usuales los contratos de un máximo de duración de tres a cinco años.

223.500 toneladas "Systa", para la realización de dos viajes a escala mundial 275, seguido de otro contrato "charter" de dos años de duración con la Shell (de París) a un precio de 5,67 dólares por tonelada. Los dos "charters" supondrán una ganancia bruta de 220 millones de coronas (16 millones de libras).

En la Bolsa de Oslo, el precio de compra para las acciones de las compañías Waage y Waage II se elevó el 5 de septiembre a 3.200 y 4.500 coronas, respectivamente, siendo el valor nominal de las acciones 100 coronas. Otras acciones navieras experimentaron una fuerte demanda a principios de septiembre a raíz de los informes sobre operaciones "charter" a precios record.

ESTUDIOS DE NAVEGACION PARA PAISES EN VIAS DE DESARROLLO

● El armador de Oslo Hagb Waage ha concluido un contrato "charter" con la Shell (de Londres) para el flete del petrolero de

en vías de desarrollo. Al curso asisten 19 estudiantes de 13 países. La estructura del curso comprende cuatro meses de educación general sobre navegación y dos meses de estudios especiales. Alrededor de la mitad de los estudiantes ya han realizado prácticas en el campo de los negocios o en economía. La Academia de Navegación está dirigida por la Federación Noruega de Armadores y sostenida por la Dirección Noruega para la Ayuda al Desarrollo. El primer curso impartido el pasado año resultó un gran éxito y se espera que en el futuro se organicen cursos anuales para estudiantes de países en vías de desarrollo.

EL GRUPO JEBSEN ENCARGA "BULK-CARRIERS" EN NORUEGA Y GRAN BRETAÑA

● El Grupo Jebsen de compañías marítimas, con base en Bergen, ha encargado la construcción de seis "bulk-carriers" a tres astilleros del Oeste de Noruega. La compañía británica Kristian Jebsen (UK) Ltd.



Vista aérea del nuevo puente sobre el estrecho del Bósforo, que une por aquel lugar los continentes europeo y asiático, y que fue recientemente inaugurado. Su longitud es de 1.560 metros y tiene una altura de 68 metros. La tarifa por cruzarlo es de un dólar por vehículo rodado, y se calcula que lo utilizarán diariamente unos veinte mil.



PUENTE
EUROPA

PERDER 5.000 ARMADORES

CRÓNICAS
DE
ALEMANIA

LAS COMPAÑIAS LLAMADAS "LIBRES" TUVIERON QUE CUMPLIR SUS OBLIGACIONES LABORALES

ha encargado asimismo la construcción de otros tres "bulk-carriers" del mismo tipo a los astilleros Appledore Shipbuilders Ltd., de Devon. Los buques, diseñados para actuar en el mar del Norte, son de 5.700 toneladas de peso muerto, y en ellos habrá un alto grado de automatización y comodidad para la tripulación, pues contará con camarotes individuales dotados de baño y servicios propios. El grupo Jebson es en la actualidad propietario de 36 buques, que totalizan 32.000 toneladas de peso muerto, y además de los encargos ahora realizados tiene cuatro "bulk-carriers" de 35.000 toneladas en construcción.

NORUEGA ENVIA POR VÍA AÉREA ATÚN AL JAPÓN

En la actualidad, Noruega envía al Japón atún fresco por vía aérea. Cada pescado arroja un peso medio de alrededor de un cuarto de tonelada. En Japón, la carne del atún rojo está considerada como un manjar exquisito y se consume en crudo acompañada de salsas especiales. Tres inspectores japoneses permanecen en Noruega desde este verano para supervisar el empaquetado y despacho del pescado. El atún es inyectado con hielo químico para mantenerlo a baja temperatura durante el transporte. El viaje de Fedje a Japón, vía Bergen, tiene una duración de diecisiete horas.

BONN (Crónica de nuestro corresponsal).—Hasta el día 31 de diciembre de 1972 existían en Alemania dos clases de compañías navieras: las que se hallaban encuadradas en alguna asociación patronal ligadas a Convenios Colectivos y las mal llamadas libres. En las primeras, los sueldos eran más altos; las tarifas, respetadas; los derechos laborales, reconocidos, y las protestas justas, escuchadas y atendidas. En las otras no existían más "torcidos", que no derechos, que los que imponía el armador correspondiente. El día 1 del presente año, el Sindicato de Servicios Públicos, Transporte y Tráfico alemán, tras repetidos intentos de llegar a un acuerdo con los "libres", todos ellos desatendidos, se dirigió a los marinos comunicándoles lo que no había y declarando la legalidad del "bo-

cot" o huelga para conseguir el cese de esta discriminación, agotados ya todos los trámites conciliatorios.

A esta llamada respondieron todos los marinos en cerrada guardia, sin distinción de nacionalidades ni ambiciones.

Se boicotearon 18 barcos de distintos armadores "libres". Resultado: el 1 de enero se contaban 135 compañías navieras alemanas sin Convenio Colectivo y con toda la injusticia al alcance de su avaricia. Les pertenecían 300 barcos, con un total de dos millones de toneladas de registro bruto, y a bordo de los cuales se encontraban más de 7.000 marinos. El 1 de agosto sólo quedaban 13 armadores, hoy llamados "negros", con 28 barcos de poco tonelaje.

¿Qué cómo se consiguió esto? Los españoles seguramente

recordarían Fuenteovejuna, sin que esta vez fuera necesario matar a ningún comandante, aunque si se remataba, del verbo re-matar, el uso y abuso de "torcidos" que los marinos venían soportando. Unión, amigos, nada más que unión, con la garantía de saberse defendiendo una causa de razón y justicia. Hasta el personal de muelle colaboró con los de a flote. Digno de señalar es que en ningún caso, ni en ningún momento, se llegara a manifestaciones tumultuarias, gritos ni gestos subversivos, y mucho menos a intentar ni permitir adulteraciones políticas que pudieran aprovechar el momento propicio para sus fines propagandísticos, desdibujando el estricto sentido laboral de las reclamaciones. Fue solamente un reajuste de cuentas que obligó al deudor a reconocer sus impagos.

De todas maneras, a estos 7.000 marinos liberados, que hoy navegan en barcos de navieras que aceptaron los Convenios Colectivos tarifarios legales, no les vendría mal comprobar la paga acordada, las liquidaciones de horas, turnos, trabajo sucio, etcétera, sin olvidar hacer respetar las cláusulas del Contrato Colectivo hasta la más humilde coma. De no estar conformes, reclamar por escrito rápidamente al armador para no perder el plazo que marca el artículo 97 del Contrato Tarifario. Y, naturalmente, por carta certificada.

Publicamos también los sueldos que corresponden a cada clase, así como los suplementos correspondientes.

Y mientras tanto, y como siempre, si surge alguna duda o precisión de ayuda, no dejen de dirigirse a nosotros, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

LOS SUELdos TARIFARIOS

de ser "libres" y les respetaran sus derechos y olvidaran ellas sus "torcidos".

Conservamos las denominacio-

nes alemanas para una mejor comprensión de las nóminas, aunque al final las traducimos a nuestro querido idioma:

Dienstgrad	DECKSPERSONAL						
	Grundlohn DM	Auslandszulage DM	Tankerszulage bis 5.000 BRT DM	Tankerszulage über 5.000 BRT DM	Zweitwachen- Zuschlag DM	Einzel- Überstunde DM	Nacharbeits- pro Stunde DM
Bootsmann							
1. bis 4. Jahr	1.044,-	209,-	52,-	104,-	157,-	8,15	1,51
ab 5. Jahr	1.182,-	236,-	59,-	118,-	177,-	9,22	1,71
Zimmermann/Decksschlosser							
1. bis 2. Jahr	969,-	194,-	48,-	97,-	-	7,56	1,40
3. bis 4. Jahr	1.018,-	204,-	51,-	102,-	-	7,94	1,47
5. bis 7. Jahr	1.072,-	214,-	54,-	107,-	-	8,37	1,55
ab 8. Jahr	1.119,-	224,-	56,-	112,-	-	8,73	1,62
Jungzimmermann	838,-	168,-	42,-	84,-	-	6,54	1,21
Bestmann	976,-	195,-	49,-	98,-	146,-	7,62	1,41
Matrose mit Matrosenbrief							
1. bis 4. Jahr	907,-	181,-	45,-	91,-	136,-	7,08	1,31
ab 5. Jahr	976,-	195,-	49,-	98,-	146,-	7,62	1,41
Matrose ohne Matrosenbrief	778,-	156,-	39,-	78,-	117,-	6,07	1,12
Leichtmatrose	435,-	87,-	22,-	44,-	65,-	3,39	0,63
Jungmann	289,-	58,-	15,-	29,-	43,-	2,26	0,42
Decksjunge	205,-	41,-	10,-	21,-	31,-	1,60	0,30
Decksmann (über 18 Jahre)							
1. Jahr	568,-	114,-	28,-	57,-	85,-	4,43	0,82
ab 2. Jahr	627,-	125,-	31,-	63,-	94,-	4,89	0,91
Deckshelfer (unter 18 Jahre)							
1. Jahr	245,-	49,-	12,-	25,-	37,-	1,91	0,35
ab 2. Jahr	366,-	73,-	18,-	37,-	55,-	2,86	0,53
Vergütung für eigenes Zimmermannsgeschirr	30,-	-	-	-	-	-	-
Taucher							
1. bis 2. Jshr	927,-	219,-	46,-	93,-	-	7,23	1,34
ab 3. Jahr	1.096,-	280,-	55,-	110,-	-	8,55	1,58
Tauchermeister	1.398,-	-	70,-	140,-	-	10,91	2,02
Taucherstunde	14,58	-	-	-	-	-	-

Existen varios suplementos más, que, Dios mediante, explicaré en el próximo número. Lo interesante de momento, y dada la urgencia de no

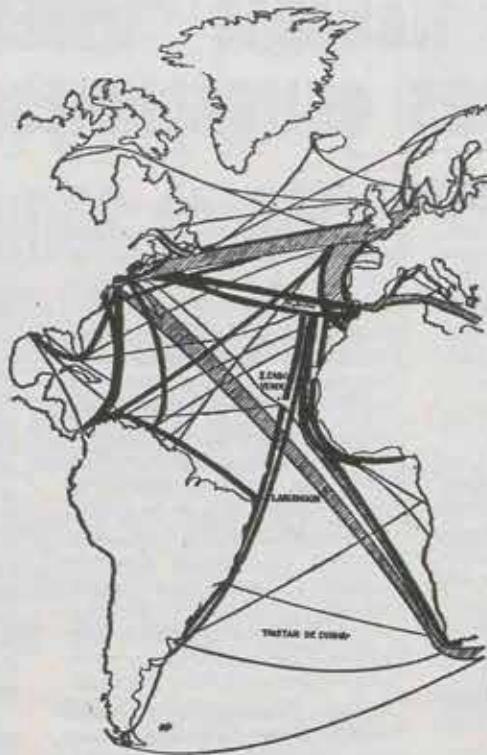
perder plazo en la reclamación, si hubiera lugar, es que comprueben estos más comunes detalles, sin olvidar protestar por carta certifi-

cada —repito, ¡certificada!— cualquier fallo o coma que interrumpa o cambie las cláusulas del Convenio Colectivo.

Traducción

Bootsmann: Contramaestre. Jahr: Año. Zimmermann/Decksschlosser: Carpintero/cerrajero. Jungzimmermann: Ayudante de carpintero. Bestmann: Jefe de marineros. Matrosen mit Matrosenbrief: Marineros con cartilla de navegación. Matrosen ohne Matrosenbrief: Marineros sin cartilla de navegación. Leichtmatrose: Marinero de cubierta. Jungmann: Ayudante de marinero. Decksman: Ayudante de marinero de cubierta. Decksmann über 18 Jahre: Ayudante de cubierta mayor de dieciocho años. Deckshelfer: Ayudante de cubierta menor de dieciocho años. Vergütung für eigenes Zimmermannsgeschirr: indemnización por utilizar sus propias herramientas. Taucher: Buzos. Tauchermeister: Maestro de buzos. Taucherstunde: Hora sumergido. Grundlohn: Sueldo base. Auslandszulage: Suplemento por navegar fuera de Alemania. Tankerszulage (bis 5.000 BRT): Suplemento en petroleros de hasta 5.000 toneladas (registro bruto). Tankerszulage über 5.000 BRT: Suplemento en petroleros de más de 5.000 toneladas de registro bruto. Einzelüberstunde: Una hora extraordinaria. Nacharbeit/Sonntagsarbeitszuschlag: Suplemento por hora trabajada por la noche o en domingo.

EL PACTO DE LA MAR OCEANA



- HA SIDO PROPUESTO POR UN DIPLOMÁTICO ESPAÑOL.
- VELARIA POR LA SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL Y LOS PAISES IBEROAMERICANOS.

El diplomático Erik Ignacio Martel, en la "Revista de Política Internacional", propone "un acuerdo entre varias naciones iberoamericanas, España y Portugal, que tendría por finalidad la protección de las comunicaciones marítimas entre ellas, en un ámbito determinado del Atlántico, mediante la delegación reciproca del derecho de defensa de buques mercantes de sus respectivas banderas y el establecimiento de una serie de medidas destinadas a facilitar aquella tarea protectora". El Atlántico Sur —subraya el articulista— es una zona de la máxima importancia para España: por esa parcela del océano importamos petróleo crudo, alimentos y materias primas por un valor equivalente al 30 por 100 de nuestras adquisiciones procedentes del resto del mundo; por la misma vía enviamos el 35 por 100 de nuestras exportaciones totales; la participación de buques españoles en el tráfico marítimo exterior se eleva a un 40 por ciento, media bastante representativa del tráfico con Iberoamérica.

Existen, pues, evidentes razones económicas que subrayan la importancia del Atlántico Sur; las razones políticas son aún más claras: ahí está repetida y meridianamente expuesto el propósito de España de estrechar lazos con los países iberoamericanos.

La idea del Pacto de la Mar Océana (PAMO) se dirige en principio a estos países: España, Portugal y los países atlánticos iberoamericanos: Argentina, Uruguay, Brasil, Venezuela y Colombia. Con independencia del compromiso que adquirirían los países miembros del PAMO de proteger las comunicaciones iberoamericanas en las zonas de su responsabilidad, el señor Martel propone un segundo tipo de compromiso, según el cual una agresión sufrida por un buque mercante perteneciente a un país miembro, dentro de una "zona", les afecta a todos; de esta manera estarían obligados los signatarios del Pacto a reaccionar aportando los elementos materiales a su disposición y ejerciendo la acción diplomática que se estime conveniente.

Esta alianza tendría un órgano rector, consejo, que serviría de parlamento para el diálogo de los diversos representantes, propondría medidas diplomáticas a tomar contra terceros y valorar políticamente las agresiones que pueden llevarse a cabo.

El autor afirma que el proyecto ha causado excelente impresión en determinados ambientes iberoamericanos. Lo que es indudable es que sería útil y válido para los países firmantes.



POR LO MENOS LE QUEDA LA FOTO

Las ausencias de su marido, marino, las ha resuelto a su manera la señora Rachel Newland: ha mandado hacer una foto de tamaño natural del esposo, y con ella se queda en casa. La noticia viene de Inglaterra, donde también pasan cosas. Por ejemplo, ésta.

hoja del mar
Gráfica

RADOTELEGRAPISTA POR EL CARIBE

El velero de lujo "Hans Christian Andersen", de Dinamarca, recientemente botado, está surcando las aguas del Caribe estos días. A bordo se encuentra, entre los miembros de la tripulación, la joven danesa Inge-Lise Eggert, de veintitrés años, en su calidad de radiotelegrafista. Este es su primer trabajo tras haber terminado sus estudios y formación profesional como tal. En la foto de la izquierda, el velero en el puerto alemán de Hamburgo, poco antes de salir hacia el Caribe, y en la de la derecha, Inge-Lise en pleno trabajo. ■ FOTOFIEL



DOS SINIESTROS

La fotografía no corresponde a una noticia sensacional, y si la traemos a estas páginas es principalmente por el interesante encuadre conseguido por el reportero. De cualquier forma, también cuenta con un dato relativamente curioso, pues el buque ha sufrido dos siniestros. Primer siniestro en Castricum (Holanda), en noviembre del 72. Y ahora, un año después, una tormenta ha estado a punto de hundirlo y lo ha dejado escorado, imutilizando los prolongados trabajos que se habían llevado a cabo para su rescate. Se trata del mercante chino "Wan Chun", de 4.000 toneladas.

CRÓNICA
DE
AMBERES

MUCHOS MARINOS ESPAÑOLES VICTIMAS, DE LOS EMBARCOS SIN GARANTIA

AMBERES (De nuestro corresponsal).—El río Escalda, en la zona de Amberes, tiene de lado a lado 500 metros; existen tres túneles, uno de ellos para peatones y ciclistas y los otros dos para vehículos que comunican con la parte izquierda de Amberes.

Las grandes instalaciones portuarias de Amberes se encuentran en el Norte de la ciudad, y su comunicación con el río se realiza por medio de cinco esclusas, ocupando este puerto uno de los primeros lugares del mundo.

Hoy en día se está ensanchando el río hasta la frontera holandesa, donde existe una nueva esclusa y donde proseguirá el puerto de Amberes.

En esta zona Norte están sus industrias de petróleo, refinerías, químicas, petroquímicas, astilleros, diques e industrias del automóvil.

Desde Amberes hasta el mar hay una distancia de 80 kilómetros en su casi totalidad, las orillas del río están ocupadas por las refinerías.

Existen más de trescientas compañías marítimas que utilizan el río Escalda.

La entrada anual de barcos llega al número de 19.000, de variado tonelaje, pudiendo entrar hasta barcos de 50.000 toneladas, dejando en el puerto una cantidad aproximada de 70.000.000 de toneladas de mercancías.

Como compañías más importantes, sin nombrar a todas, tenemos a la Unión Carbide, Esso, Ford, Plisar, Sosa Fabrik, Petróleo Albatros, Bayer, General Motors, Belgo-Dinamarquesa, Eurotank, Minne, S. A.; Transintra, S. A.; Alca, Alpina, Anglo-Belga de Petróleo, Antigoon, Atlantic, Belgian-Baltic, B. P., Chevron Petróleo, Chrysler, Farina, General Fruit, Gulf Oil, Mobil Oil, Pantacom, Petroleum Instellingen, Purfina, Refinería Belga de Petróleos, SATA, Shell, Transintra, etcétera. El puerto de Amberes es conocido como el depósito de Europa.

QUINCE MIL MARINOS ESPAÑOLES

Existen en Amberes las Casas del Marino (notándose la falta de la del marino español, cosa importante, pues los marinos españoles que pasan por este puerto se calculan en unos 15.000, estando continuamente en tierra, en espera de barco, por alta o baja, más de 500). Además están los Stella Maris de Finlandia, de Suecia, escandinavo, danés, belga, holandés; Amigos del Marino congolés, británico; Misión del Marino y la Pool belga. Algunos hasta con instalaciones deportivas y recreativas de gran importancia.

Dada la gran proyección de este puerto, los marinos tienen preferencia por él para efectuar sus altas y bajas. A veces permanecen en Amberes hasta tres meses, en espera de encontrar barco.

Los marineros españoles en su mayoría son gallegos, después andaluces y hay algún extremeño. Sólo tienen permiso de residencia de tres meses y en el caso de no conseguir plaza en ese tiempo son expulsados del país.

Tienen predilección por los buques de bandera sueca, noruega, alemana, belga, danesa, holandesa, panameña, inglesa, liberiana, griega, y otras como Bahamas, Singapur, Chipre, etcétera.

BARCOS PIRATAS

Los barcos europeos dan prioridad a sus marinos y después a los que ya trabajaron en esa compañía, siendo muy frecuente el embarque del marino español en los llamados barcos piratas (en los cuales el buque es de una bandera, el capitán de otra, el armador de una tercera y la compañía de una cuarta). Se crea así una grave anomalía en perjuicio del marino, ya que

● TRANSCURRIDO EL PLAZO LEGAL DE RESIDENCIA, SI NO ENCUENTRAN CONTRATOS ACUDEN AL MERCADO NEGRO, DONDE OBTIENEN PLAZA PARA LOS BARCOS PIRATAS.

● ESPAÑA ES UNO DE LOS POCOS PAISES QUE NO TIENEN CASA DEL MARINO EN ESTE PUERTO, AUNQUE PASAN POR EL UNOS QUINCE MIL TRABAJADORES DEL MAR ESPAÑOLES, DE LOS CUALES QUINIENTOS PERMANECEN CONSTANTEMENTE EN TIERRA.

depende de la voluntad del capitán, y no hay país que pueda jurídicamente defenderle en caso de conflicto laboral. Como ocurre en Bélgica, donde los casos son numerosos, y los jueces no se encuentran capacitados para demandar a otro país el pago o los daños causados a algún marinero que caiga enfermo o no le quieran pagar el salario justo por su trabajo. Se aprovechan de esto los capitanes para hacer contratos arbitrarios, sin reconocimiento por ninguna autoridad competente, y sólo el capitán decide por la suerte del marinero.

Como muchos se encuentran esperando y no obtienen plaza, en barcos con garantías, acaban embarcando en lo primero que se les ofrece.

MERCADO NEGRO

Los barcos que más frecuentemente abusan de la buena voluntad del marinero, y donde son explotados injustamente, tienen bandera de Bahamas, chipriotas, israelíes, panameños, liberianos, griegos y algún inglés. También existe el mercado negro para el embarque, generalmente en los bares periféricos del puerto —algunos españoles—, donde por dinero les facilitan el embarque, siendo la mayoría de las veces en estos barcos piratas donde ingresan, ya que consiguen con más facilidad empleo.

El problema es muy complejo y extenso para presentarlo en unas cuantas líneas, pero no deja de ser grave, ya que el marinero español, a pesar de la ayuda en su favor de la Delegación Regional del IEE y del Consulado, no tiene suficiente defensa, pues hay límites en tales intervenciones.

También es conocida la contratación de algunas agencias españolas, situadas por Santander y Bilbao, que por medio de dinero los embarcan, pero la mayoría de las veces en barcos piratas y con contratos solamente válidos para el país de la nacionalidad del barco.

Sin embargo, tenemos también los marineros que se encuentran en la Pool belga: tienen todos los beneficios y facilidades, como Seguridad Social, hospitales, ayuda familiar y cursos de marinera para ascender. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE

¿HUBO NEGLIGENCIA? TRES DIAS PESCATO CON UN ENFERMO A BORDO

• CUANDO SE LE DESEMBARCO,
LOS MEDICOS NO PUDIERON
HACER NADA PARA SALVAR
SU VIDA.

MADRID (Redacción).—Hemos recibido un telegrama de Dakar (Senegal) en el que se nos da cuenta de un triste suceso ocurrido con un marinero de la flota española que allí faena. Al margen de la noticia que transmite, hay en él un aldabonazo a la conciencia y responsabilidad de los patrones de los barcos, para que hechos como el que se cita no se produzcan por una negligencia que, aunque sea inconsciente, es injustificable. En resumen, el telegrama dice lo siguiente:

“El marinero Manuel Cordero Ruiz, de cuarenta y tres años y padre de siete hijos, ha fallecido como consecuencia del tétano en el hospital de esta ciudad. Fue llevado al centro sanitario cuando ya llevaba tres días en el barco enfermo. Llegó a tierra estando totalmente desencajado, lo que determinó que nada pudieran hacer los médicos por salvarlo...”

Al hilo del texto indicado, las preguntas se agolpan en la conciencia: ¿se hubiese podido salvar esa vida acudiendo al médico al primer síntoma de enfermedad?, ¿son conscientes todos los capitanes de la responsabilidad que tienen de cuidar de la tripulación como hombres que son?

Sólo cada uno, en su interior, puede contestar estas preguntas. Ahora, nada más pretendemos recordar la obligación que tienen de llevar al médico a cualquier miembro enfermo de su tripulación, aunque para ello ese día el barco no capture las cantidades previstas. Es posible que en el caso que comentamos, en esos tres días que el barco estuvo faenando, mientras uno de sus hombres luchaba por su vida, se ganase buen dinero. Pero, ¿compensó?, ¿verdad que no compensó a nadie?

CRÓNICA
DE
WALVIS BAY

VARIOS CONGELADORES MARCHAN A LA BAHIA DE BOSTON

WALVIS BAY (Crónica de nuestro corresponsal).—Once barcos españoles han salido para España en el mes de octubre y cuatro en los quince primeros días de noviembre, y en estos días, otros barcos españoles están finalizando la campaña para poner proa a la Península y poder pasar las Navidades en casa.

Dada la escasez de las capturas que en estos tres últimos meses han hecho algunos barcos, los armadores han determinado enviarlos a pescar a la bahía de Boston, a la captura del calamar. Les deseamos mucha suerte.

EL PROBLEMA DEL PETROLEO

En Ciudad del Cabo han limitado el suministro de petróleo, y tres barcos españoles han tenido que salir de este puerto sin conseguir el aprovisionamiento de dicho combustible debido a las restricciones del Oriente Medio de los países árabes.

En Walvis Bay hasta ahora se sigue dando petróleo a los barcos españoles y de otros países, aunque no en su totalidad. Pero al menos hasta ahora no ha habido grandes problemas por obtener el combustible.

Más adelante, Alá y los árabes tienen la palabra.

EL MEDICO ESPAÑOL

La tan deseada venida de un médico español con la enfermera y la asistente

A CAUSA DE LA ESCASEZ DE CAPTURAS EN SUDAFRICA.

OTRO MARINERO DESAPARECIDO. CON EL QUE SUMAN DIECISIETE LAS VICTIMAS DE LA ACTUAL CAMPAÑA MERLUCERA.

social parece que aún no ha fructificado como se esperaba.

Muchos marineros preguntan si ha llegado ya. Sobre todo los que ingresan en el hospital, antes de ser intervenidos quirúrgicamente, quieren saber, y tienen derecho a ello, en qué va a consistir la operación.

Algun enfermo se ha negado a ser intervenido precisamente por eso, porque nadie le explicaba en qué iba a consistir su operación.

A propuesta de la mayoría de los tripulantes del “Goldomar” se ha comenzado a hacer una colecta voluntaria entre todos los marineros y oficiales de los barcos merluceros españoles, precisamente con el fin de ayudar a los marineros españoles que quedan en el hospital, llevándoles fruta, tabaco, sellos, barajas y otros juegos de mesa. Al mismo tiempo, para comprar algunos otros juegos para la flota, cuando está en tierra, como balones, discos, cassettes, etcétera.

Dadas las pocas diversiones que hay

para el marino en el puerto de Walvis Bay, todo lo que se haga para animar y entretenerte su vida en tierra, ellos lo merecen.

MARINERO DESAPARECIDO

El día 12 de noviembre cayó a la mar el marinero del congelador “Costa de Lanzarote” Urbano Malvido Rodríguez, cuando se encontraba en las faenas de pesca.

A pesar de los esfuerzos hechos para recuperarlo, no fue posible conseguirlo.

Por fona se avisó a los barcos que faenaban cerca, por si ellos lo podían recuperar, pero nada se pudo conseguir y se ha dado como desaparecido.

Con este son ya diecisiete marineros españoles los que han dado su vida este año en aguas de Sudáfrica, tres en las cercanías de Walvis Bay y catorce en el accidente del “Harvest del Mar”, a la altura de Saldahna Bay. ■ URBANO VELAZ.

DOS PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS EN SENEGRAL

• SE LES ACUSABA DE FAENAR DENTRO DE LAS SEIS MILLAS. PERO NO PUDO PROBARSE Y FUERON PUESTOS EN LIBERTAD POR LA INTERVENCION DEL EMBAJADOR DE ESPAÑA.



DAKAR (SENEGAL) (Especial para “Hoja del Mar”).—El pasado 14 de noviembre fueron apresados por una lancha senegalesa los motopesqueros “Carmen Sánchez” y “Zapata” cuando faenaban a trece millas de la costa. Conducidos a puerto, en él permanecieron hasta la una de la tarde del viernes 16, sin estar detenidos ni vigilados, aunque en espera de que se elaboraran los partes, tanto de los patrones de las embarcaciones como de la Comandancia de Marina. Salieron del puerto el citado viernes bajo fianza del embajador de España en Senegal, don José Luis Ochoa, quien consiguió que no se les detuviera.

El problema, al parecer, es la acusación del comandante de la lancha patrullera de que faenaban dentro del límite de las seis millas fijado por el Gobierno de Senegal, hecho improbable e improbadable, puesto que en el momento de la detención se encontraban a trece millas, y dentro de esta zona no suele haber marisco. De todos modos, y gracias a la rápida y eficaz intervención de nuestro embajador, no hubo otras consecuencias que la inquietud vivida por las respectivas tripulaciones durante unas horas. ■ A. M. SANZ.

ACTIVIDAD MARITIMA INTERNACIONAL (II)

EUGENIO SANCHEZ GUZMAN

El primer documento en que se tiende a la creación de una organización internacional que viniera a sustituir a la fracasada Sociedad de Naciones es la Carta del Atlántico, fruto de la entrevista que, cuatro meses antes de que los Estados Unidos se vieran forzados a entrar en la segunda guerra mundial, mantuvieron Churchill y Roosevelt para discutir los problemas que la guerra planteaba a sus respectivos países. En dicha Carta se preveía "el establecimiento de un sistema de seguridad general, más amplio y permanente".

En 1 de enero de 1942, los veintiséis países aliados emitieron la Declaración de las Naciones Unidas, insistiendo en los objetivos de la Carta del Atlántico y manifestando la unidad de fines en la prosecución de la guerra. La Declaración de Moscú, de 1 de noviembre de 1943, suscrita por el Reino Unido, la URSS y los Estados Unidos, estableció "la necesidad de crear, a la mayor prontitud posible, una organización internacional general, basada en el principio de la igualdad soberana de todos los Estados amantes de la paz".

Con vistas al establecimiento de dicha organización internacional, tuvo lugar en Dumbarton Oaks, del 21 de agosto al 7 de octubre de 1944, una conferencia internacional, a la que asistieron representantes de las cuatro potencias principales: China, Estados Unidos, el Reino Unido y la URSS. Esta conferencia preparó el proyecto de Carta de las Naciones Unidas, ultimado en la Conferencia de Yalta de febrero de 1945, que acordó asimismo la celebración de una conferencia internacional, que habría de reunirse en los Estados Unidos el 25 de abril de 1945, al objeto de establecer una organización internacional de las Naciones Unidas.

En la fecha indicada se reunió en la ciudad de San Francisco la Conferencia de las Naciones Unidas para la Organización Internacional, que concluyó el 26 de junio siguiente. A la Conferencia acudieron cincuenta Estados, es decir, todas las potencias aliadas, con la excepción de Polonia y la República Argentina.

Resultado de la Conferencia de San Francisco son dos documentos complementarios que constituyen las bases del orden internacional actual: la Carta de las Naciones Unidas y el Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia.

Los fines de la ONU pueden sintetizarse en: 1) El respeto al Derecho internacional, el mantenimiento de la paz y de la seguridad internacional. 2) La igualdad entre los Estados. 3) El desarrollo del progreso económico y social mundiales. 4) La promoción y protección de los derechos de la persona humana.

La Organización necesita contar con medios efectivos para la consecución de los fines que le han sido asignados. Dichos medios son: el personal de la Organización, unos recursos económicos propios y una situación jurídica privilegiada.

En la ONU existe un cuerpo de funcionarios internacionales muy diversificado, que incluye desde médicos e ingenieros que trabajan en tareas de tipo técnico, hasta juristas, sociólogos, economistas y traductores.

La Organización de las Naciones Unidas necesita, además, unos medios económicos propios para llevar a cabo su cometido; tiene, pues, un presupuesto propio que se nutre con las contribuciones obligatorias de los miembros. Dicho presupuesto ha ido aumentando paulatinamente desde su creación: en 1946 no llegaba a los 20 millones de dólares y en la actualidad se acerca a los 200 millones.

Por último goza de personalidad jurídica en la esfera del Derecho internacional, lo que implica el reconocimiento por parte de los Estados de ciertas inmunidades y privilegios.

Existen en la ONU dos categorías de miembros: los originarios, que son los 51 Estados que, habiendo participado en la Conferencia de San Francisco, firmaron y ratificaron la Carta, y los admitidos por la Asamblea General, previa recomendación del Consejo de Seguridad, siempre que cumplan las condiciones de ser un Estado pacífico, aceptar las obligaciones de la Carta, ser capaz de cumplirlas y hallarse dispuesto a ello.

La estructura de la Organización está formada fundamentalmente por la Asamblea General, el Consejo de Seguridad y la Secretaría.

La Asamblea General: Se constituye con todos los miembros de la ONU y celebra una sesión anual ordinaria, que se inicia el tercer lunes de septiembre, pudiendo, cuando las circunstancias lo exigen, convocarse sesiones extraordinarias. La Asamblea elige un presidente para cada sesión y adopta sus decisiones por mayoría simple, salvo cuando se trata de las denominadas "cuestiones importantes", que requieren una mayoría de dos tercios.

Las principales atribuciones de la Asamblea son:

1) La discusión de todas las cuestiones que constituyen el objeto de la Carta. 2) La discusión de cuanto se refiere al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales. 3) La llamada de atención al Consejo de Seguridad sobre situaciones que puedan poner en peligro aquéllas.

El Consejo de Seguridad: Está compuesto en la actualidad por quince miembros, de los cuales cinco son permanentes: China, Estados Unidos, Francia, Reino Unido y la Unión Soviética. Los otros diez son elegidos por la Asamblea General por un período de diez años, renovándose por mitad en años alternos. Los miembros permanentes poseen un especial privilegio en cuanto al derecho de voto: salvando las "cuestiones de procedimiento", todas las decisiones del Consejo habrán de adoptarse contando con el voto afirmativo de los cinco miembros permanentes. Esto, que supone un derecho de voto, implica que no se podrá adoptar ninguna decisión contra la voluntad de un miembro permanente.

El Consejo tiene como misión: 1) Resolver los conflictos que surjan entre los miembros de la ONU. 2) Elaborar planes "de reglamentación" de los armamentos. 3) Intervenir en los casos de amenaza o ruptura de la paz y en los de agresión. 4) Ordenar, en su caso, la ejecución de las sentencias del Tribunal Internacional de Justicia.

La Secretaría, que es el órgano administrativo y técnico, a cuyo frente se encuentra el secretario general, nombrado por la Asamblea General, previa recomendación del Consejo de Seguridad.

El secretario general se halla asistido por secretarios generales adjuntos, que disfrutan, como él, del estatuto de funcionario internacional.

Al lado de estos órganos existen el Consejo Económico y Social y el de Administración Fiduciaria, de carácter consultivo, y el Tribunal Internacional de Justicia, que funciona en La Haya como organismo independiente, aunque a efectos administrativos y económicos depende de la Organización.

Expuesta en una apretada síntesis el origen y organización de la ONU, pasamos a desarrollar la labor que en la última década ha realizado en el ámbito marítimo.

COMERCIO DE TRANSITO DE LOS ESTADOS SIN LITORAL (1965):

Una Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio de tránsito de los países sin litoral adoptó, en 8 de julio de 1965, un convenio destinado a permitir a estos países paliar las repercusiones que su situación entraña en su comercio internacional.

VERTIDO EN LA MAR DE DESECHOS CONTAMINANTES (Londres, 1972):

La lucha contra la contaminación del medio ambiente se ha convertido en el problema esencial de quienes se preocupan por el provenir de la Humanidad, que se ve amenazada por la proliferación anárquica de situaciones irreflexivas capaces de producir daños de toda índole.

En lo que atañe a la contaminación marina, las primeras medidas tomadas al respecto se plasmaron en los acuerdos adoptados en la conferencia celebrada en Londres el 26 de abril de 1954, del que surgió el primer Convenio Internacional para evitar la polución de las aguas del mar por los hidrocarburos, cuyo vertido se prohibía a determinadas distancias de la costa.

Durante la primavera de 1969 se elaboró en Tokio un proyecto de Convenio sobre polución por hidrocarburos, que fue objeto de discusión en una conferencia reunida en Bruselas del 10 al 29 de noviembre del mismo año y que culminó con la firma de dos Convenios sobre contaminación del mar.

El primero —Convenio Internacional sobre intervención en alta mar— tiene como finalidad garantizar a los Estados ribereños su intervención en alta mar para prevenir, atenuar o eliminar el riesgo de contaminación por hidrocarburos en caso de accidente.

El segundo —Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños— se propone otorgar una reparación más justa que la que correspondería con arreglo a las normas tradicionales del Derecho Marítimo. Para ello se fija una responsabilidad ilimitada para el propietario del buque que incurra en falta personal, y otra limitada, en caso contrario.

con obligación de constituir un fondo de 2.000 francos oro por TRB, con un límite máximo de 210.000.000 de francos oro.

Para garantizar la efectividad de estos elevados límites de responsabilidad se constituyó un Fondo Internacional de Compensación en la Conferencia Diplomática celebrada en Bruselas en diciembre de 1971, cuyo objeto era la indemnización de los daños producidos por la contaminación de hidrocarburos, cuando la prevista por el Convenio de 1969 sea insuficiente.

Por último, bajo los auspicios de la ONU se celebró del 5 al 11 de junio de 1972, en Estocolmo, una conferencia sobre cuestiones del medio ambiente marino, en la que se redactó un proyecto de Convenio sobre el vertido de desechos industriales en la mar, que fue objeto de debate en las reuniones celebradas en Londres en noviembre del pasado año, con participación de sesenta y nueve países.

En el Convenio se fijan de manera genérica las condiciones en que los desechos industriales pueden ser arrojados al mar, así como las medidas concretas para impedir su vertido desde buques o aeronaves, fijando los supuestos de prohibición absoluta, y aquellos en que puede llevarse a cabo mediante un permiso de carácter general o especial. Por último se recomienda a los Estados signatarios, con intereses comunes en una determinada zona geográfica, la celebración de acuerdos regionales coordinados con el presente Convenio.

LA CONFERENCIA DEL MAR (En preparación)

La Asamblea General de las Naciones Unidas de diciembre de 1970, adoptó la resolución 2.750 (XXV), acordando la convocatoria para 1973 de una conferencia que, teniendo en cuenta las dos anteriormente celebradas en Ginebra en 1958 y 1960, constituiría la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La base de la conferencia la constituye el Comité Permanente, denominado "Comité de la utilización pacífica de los fondos marinos fuera de los límites de las aguas jurisdiccionales", en cuyo seno funcionan tres subcomités:

- El Subcomité I, para la elaboración de los proyectos del articulado.
- El Subcomité II, para presentar una relación de temas relativos al Derecho del Mar.
- El Subcomité III, para determinar los temas relacionados con la protección del medio marino y de la investigación científica.

El citado Comité Permanente deberá celebrar una primera sesión de dos semanas en Nueva York, en noviembre-diciembre de este año, para tratar de las cuestiones relativas a la organización, y después acometerá los temas de fondo durante los meses de abril-mayo en Santiago de Chile, considerándose probable que prosiga sus debates en Viena en 1975.

De las reuniones preparatorias celebradas hasta el momento parece desprenderse la posibilidad de llegar a un acuerdo satisfactorio en lo que a la extensión de las aguas jurisdiccionales se refiere, que parece se tiende a fijar en las doce millas.

Mayor dificultad ofrece la reglamentación de los derechos de pesca. Los países en vías de desarrollo reivindican unos derechos de pesca exclusivos sobre la zona contigua, que en muchos casos alcanza las 200 millas de extensión. Pero esta pretensión pugna con los intereses de los Estados de economía pesquera fuertemente desarrollada, que ven en peligro su participación en lo que consideran patrimonio común de la Humanidad. Quizá una situación de compromiso sería la solución más razonable: atribuir a los Estados costeros unos derechos preferenciales en su zona contigua sobre un determinado tonelaje de pesca, que se fijaría por una autoridad internacional, y reconocer a los Estados lejanos el derecho a pescar en dicha zona dentro del límite de cuotas establecidas por dicha autoridad.

LLORET Y LLINARES, S. L.

SALAZONES - COLONIALES - CONSERVAS DE PESCA Y SUB-PRODUCTOS DE LA PESCA
PESCADOS CONGELADOS

APARTADO 73

22 02 18
22 01 40
22 18 44

ALICANTE

(España)

Churrucia, 22-24-26

SE HA FIRMADO LA ESCRITURA DE CESIÓN DE TERRENOS POR PARTE DEL AYUNTAMIENTO

• HAN COMENZADO LAS OBRAS DE LA CASA DEL MAR DE AVILES.

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—El pasado día 20 de noviembre se celebró en la Alcaldía del Ayuntamiento de esta villa el acto de la firma de la escritura notarial por la que dicho municipio cede al Instituto Social de la Marina, para la construcción por éste de una Casa del Mar, los terrenos de su propiedad sitos en el lugar llamado del Arbeyal, en la avenida de Eduardo Castro, en la confluencia de las populosas barriadas de La Calzada y Jove. Forman un rectángulo de unos 11.531 metros cuadrados que permiten una base edifi-

cable de más de seis mil metros en cuadro, con posición de aprovechamiento útil de gran parte del resto de aquella superficie hasta su límite con el mar. El valor fijado a estos terrenos es de veintiún millones de pesetas. Muy próxima a esta zona de situación de la futura Casa del Mar de Gijón, apenas cien metros, comienza el nuevo dique de la Osa, en el que se habilitarán muelles comerciales en futuro cercano, pues las obras se realizan a gran ritmo.

Esta formalización legal da fin a la más ardua etapa en el momento en que



Así será la Casa del Mar de Gijón.



Acto de la firma de escritura notarial, por la que el Ayuntamiento de Gijón cede al ISM los terrenos para construir la Casa del Mar.

ACUERDOS DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL I. S. M. AYUDAS A LOS DAMNIFICADOS DEL SUDESTE

MADRID.—Con motivo de los daños ocasionados por los recientes temporales e inundaciones en el Sureste de la Península, la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina acordó, respecto de sus asegurados, las siguientes medidas:

- 1.º Reparar los daños que se hayan ocasionado en las viviendas.
- 2.º Complementar, en determinados supuestos, los ajuarés perdidos.
- 3.º Reparar y reponer las embarcaciones y artes de pesca con base en La Rábida.

Asimismo, y con cargo a los fondos de Asistencia Social, se ordenó la entrega de un auxilio inmediato de 10.000 pesetas por familia. En los supuestos de desempleo, se considerará expresamente aplicable el artículo 103 del Reglamento de la Seguridad Social del Mar.

La Comisión facultó a la presidencia para señalar otras prestaciones, así como para adoptar las medidas necesarias para la mejor efectividad de las acordadas y para contemplar los casos especiales de Mazarrón, Aguilas, Adra y Garrucha.

COLEGIO DEL MOSTEIRÓN

También aprobó un presupuesto de más de 30 millones de pesetas para la ampliación del colegio de El Mosteirón (Sada, La Coruña). Consiste en la ampliación del nuevo comedor y la construcción de un pabellón con destino a aulas y servicios complementarios.

sean desocupados dichos terrenos de las chabolas, a cuyos ocupantes una asociación trata de promocionar a viviendas dignas.

CASA DEL MAR DE AVILES

Los primeros trabajos para la edificación de la Casa del Mar asignada a la villa de Pedro Menéndez ya han comenzado. Se construye en terrenos también cedidos al ISM por el Ayuntamiento de

Avilés. Ocupan una superficie de dos mil metros cuadrados y se le ha asignado un valor de dos millones ochocientos mil pesetas. Su situación es igualmente estratégica, quedando paralelos a la carretera o avenida Avilés-dársena de San Juan de Nieva por la margen de la ría, al centro más o menos de los futuros muelles para el atraque y actividad portuaria de buques pesqueros y de pequeño cabotaje, cuyas obras hay esperanzas de una pronta realización y en las que el todo Avilés apoya con decisión.

EXCLUSIVA

"EL MAR VIVIENTE", A BORDO DEL "QUEEN MARY"

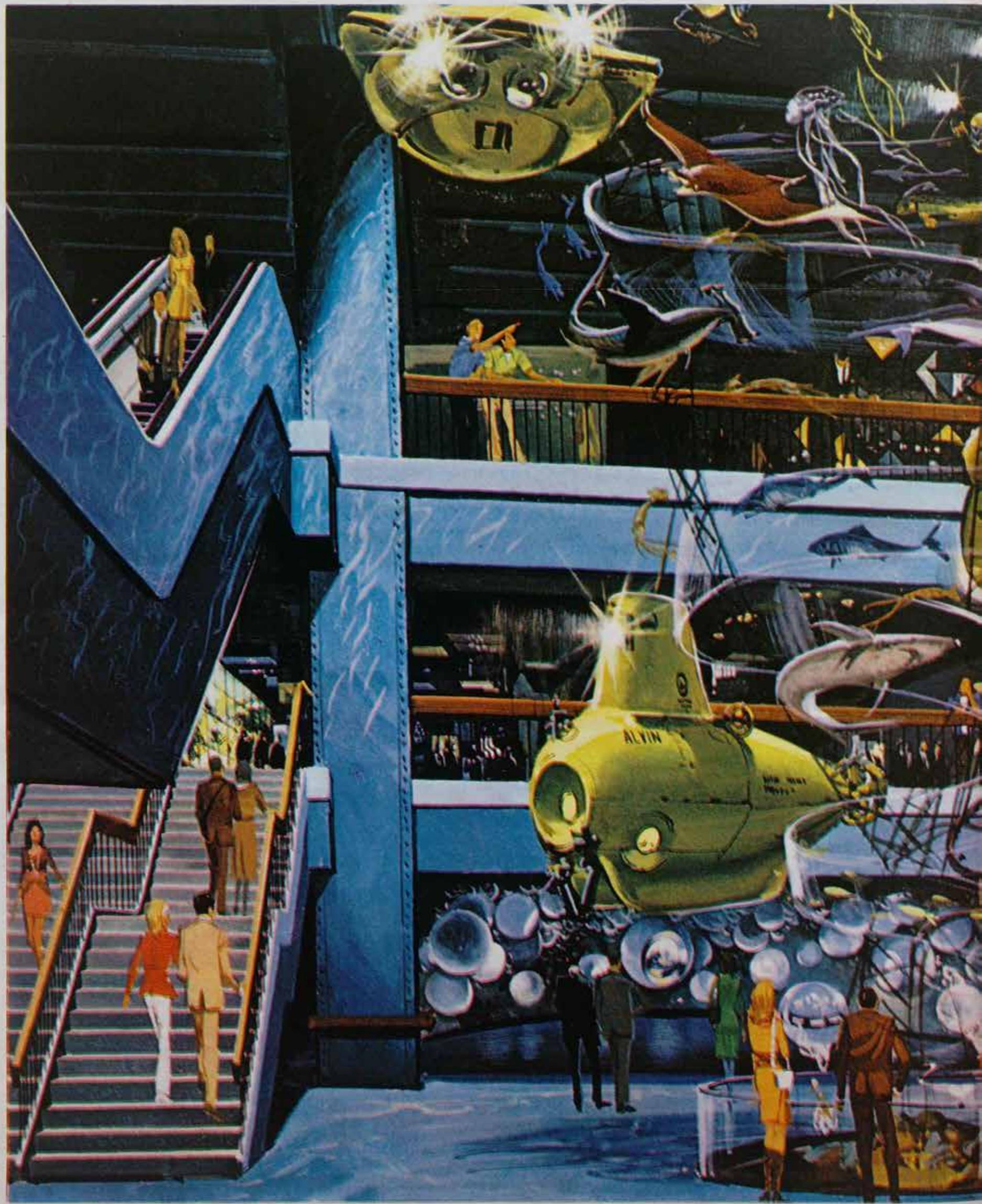


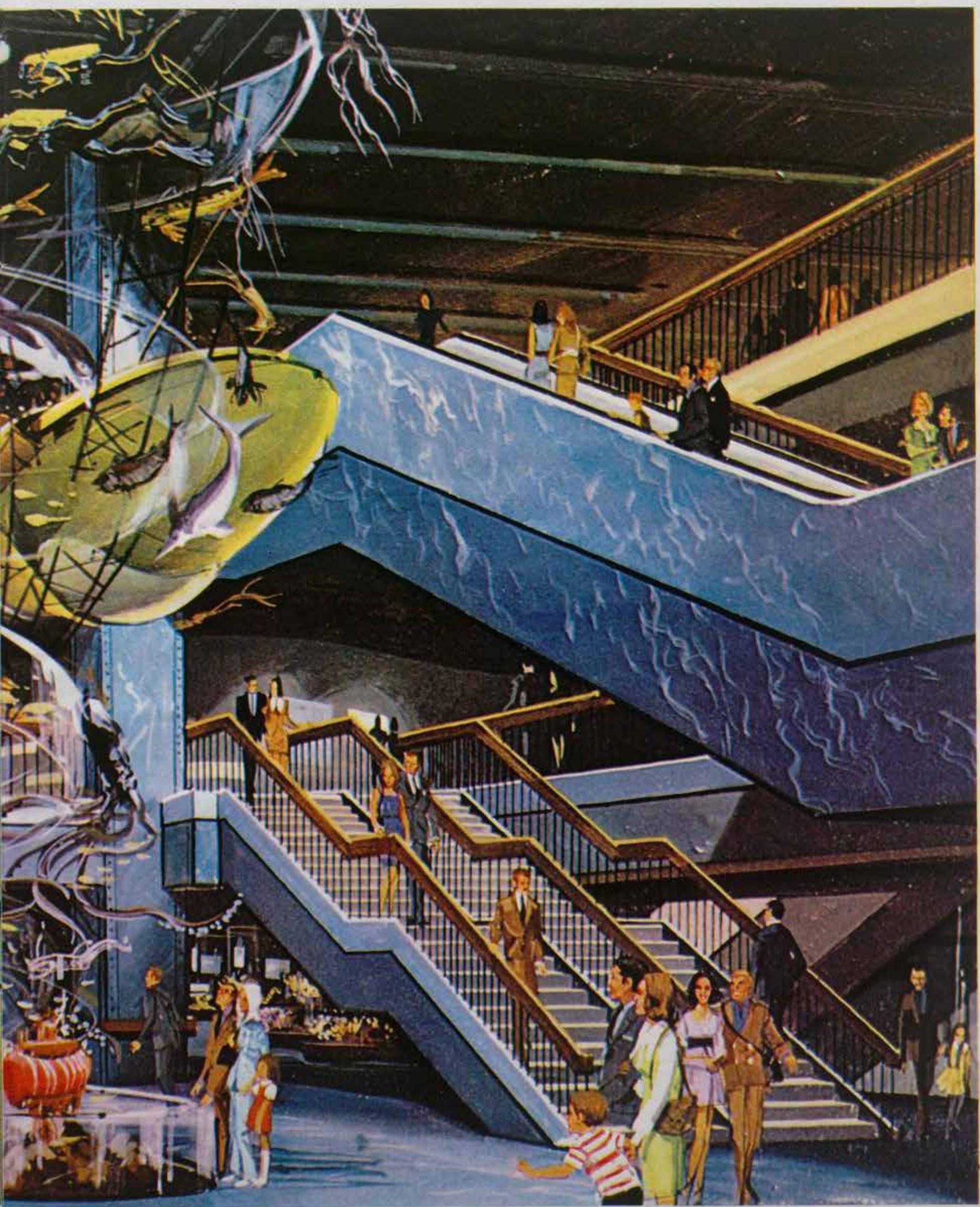
Lector: a partir de esta página le ofrecemos una muestra de lo que ha sido considerado como uno de los espectáculos más bellos del mundo. Es más, este mismo reportaje constituye en sí un insólito espectáculo. Aquí encontrará un mar real que parece un sueño; un mar irreal que será realidad en un futuro inmediato.

El famoso oceanógrafo francés Jacques Cousteau ha creado a bordo del "Queen Mary", anclado en Long Beach (California), un museo, auténtico mar viviente, que representa su visión personal de lo que es y será la exploración de los océanos.

Como primer ejemplo, aquí, sobre estas líneas, podemos apreciar la torre temática de cincuenta pies denominada "Hombre en el mar". Iluminada, girando constantemente, ofrece modelos de sumergibles, buzos y seres marinos. Este es el primer espectáculo que presenta el museo y el que abre el reportaje.

A continuación vendrá un aspecto de los tres niveles de la exposición, cuyo eje es esta torre, para que usted pueda centrarse en las características del museo. Y después... ¡el mar insólito!







«EL MAR VIVIENTE»

UN FANTASTICO MUSEO DE EN EL PUERTO DE LONG

¿Saben qué fue del "Queen Mary"? El famoso transatlántico ha sido convertido en el Museo del Mar. Un bello final para este barco legendario que tantas veces ha surcado los mares. Recientemente ha abierto sus puertas al público y es visitado por miles de personas interesadas por este maravilloso Museo del Mar.

La idea original y la creación del museo se deben al oceanógrafo Jacques Cousteau, que ha trabajado en este proyecto durante varios años en compañía de su hijo Jean-Michel. Gracias a la labor de estos dos hombres se ha conseguido reunir en el viejo transatlántico el mejor material sobre todo lo referente a la vida submarina.

Diez grandes espectáculos agrupan todas las maravillas del mundo del mar. Los Cousteau han decidido distribuirlos bajo los siguientes títulos: "El hombre en el mar", "La vegetación marina", "La vida en el mar", "Ventana en el mar", "Mensajes invisibles", "Planeta acuático", "El redescubrimiento del hombre en el mar", "Procreación en el mar", "La lucha en las aguas", "El recurso de los mares". En total, estas representaciones de la vida en el mar han costado alrededor de cuatro millones de dólares.

Este gran museo a bordo del "Queen Mary" está situado en el puerto californiano de Long Beach y constituye una gran atracción para el turismo.

Cousteau dice que visitar el Museo

del Mar es como realizar "un viaje de aventuras y descubrimientos apasionantes". Para él, su museo viene a ser lo mismo que sumergirse en las aguas del océano y pulsar desde cerca un mundo de vida, sonido y color.

Las maravillosas instalaciones del Museo del Mar superan todo esfuerzo imaginativo, combinan los elementos de ciencia-ficción con la más pura realidad. Cámaras de circuitos cerrados de televisión dan aún más aspecto futurista a este fantástico museo.

Todo lo que existe en el museo es una recopilación de la labor y los descubrimientos que Jacques Cousteau ha hecho a lo largo de su vida, dedicada por completo a la exploración de los océanos.

Además de la exposición de la vida de diversas especies de peces, de explicaciones de tipo científico sobre la vida submarina y de diversos aspectos del mar, el museo tiene también algo de artístico por sus combinaciones de formas, colores y sonidos musicales que dan extrañas sensaciones a los visitantes mientras se dedican a contemplar cualquiera de las salas del museo.

Más elocuente que nuestras explicaciones es el reportaje gráfico, que puede darnos una idea de la fabulosa obra de Jacques Cousteau, el oceanógrafo más famoso del mundo. KEYSTONE/NEMES. Exclusiva para HOJA DEL MAR.

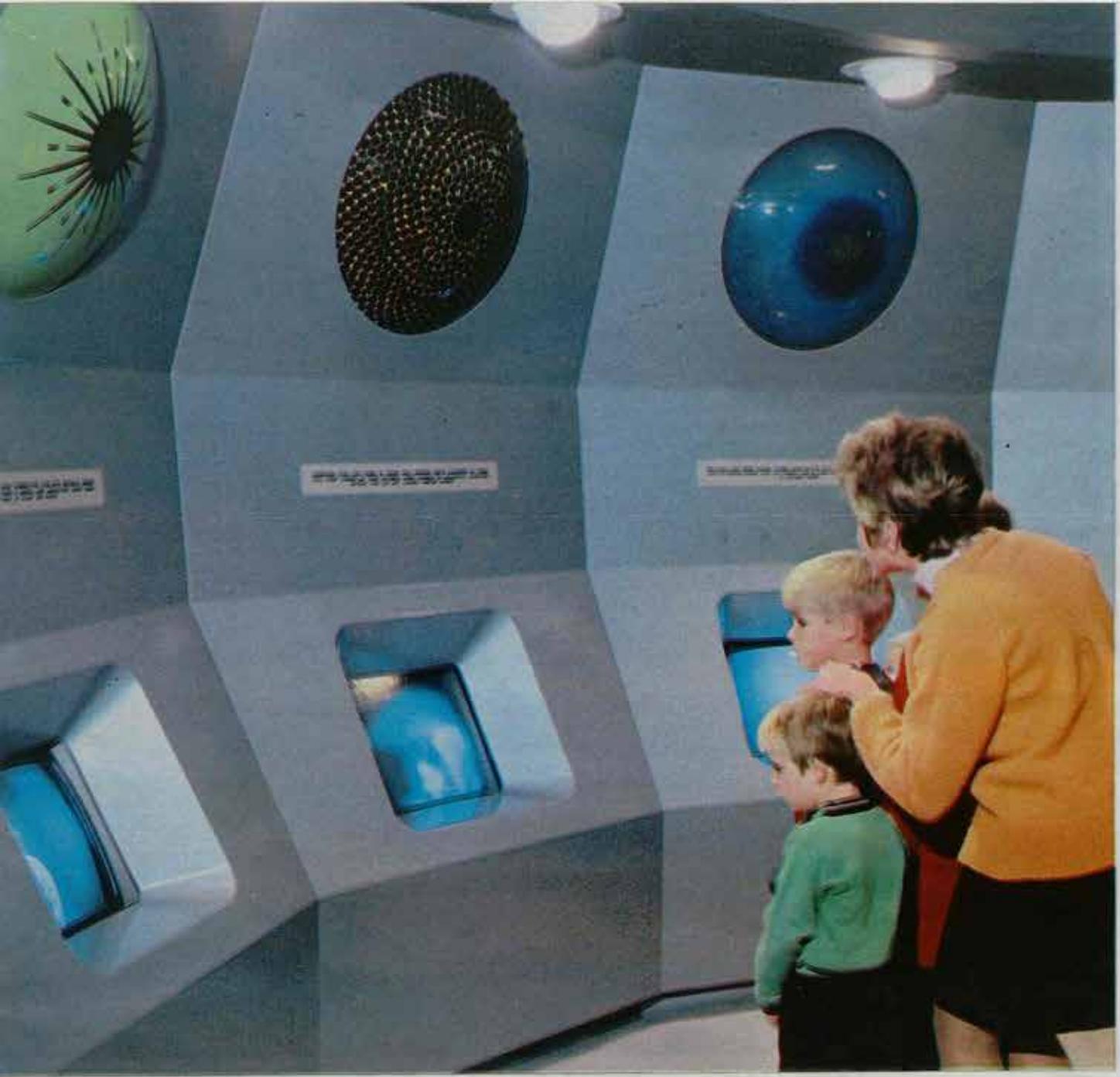
La presentación visual de las "cosechas procedentes del mar"

en la atracción marina del "Mar viviente" del "Queen Mary", ilustra una futurista granja submarina de peces. Proyectores azules y verdes iluminan una serie de cubos de fibra de vidrio de gris natural (auténticas casas de peces).

En su interior, diapositivas y proyecciones de películas muestran el ciclo de la vida, los riesgos de la producción excesiva y el propio cultivo marino. Toda esta vida del mar se presenta en una dilatada pantalla "diopolycran", en la entrada a la exposición.

Esta pantalla, de dieciocho pies de longitud, contiene treinta y seis espacios de visión cuadrada, separados para una producción de diapositivas programada, y a su vez en sincronía con adecuadas composiciones musicales.

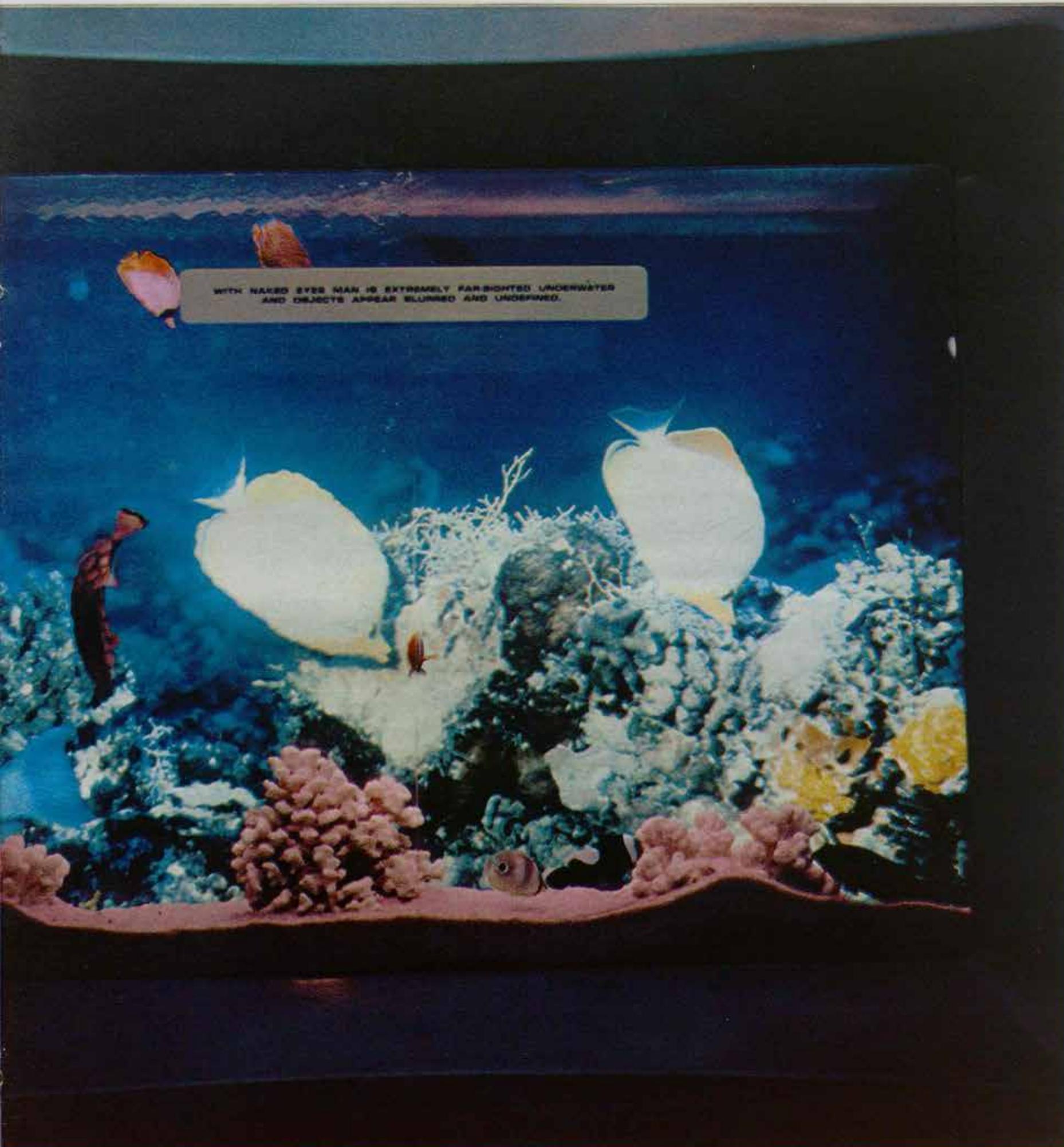




**«EL MAR
VIVIENTE»**

INSTALADO A BORDO DEL «QUEEN MARY», CONSTITUYE UNO DE LOS MAS BELLOS ESPECTACULOS DEL MUNDO





WITH NAKED EYES MAN IS EXTREMELY FAR-SIGHTED UNDERWATER
AND OBJECTS APPEAR BLURRED AND UNDEFINED.

Estamos en la sección de "Mensajes invisibles". Por televisión en circuito cerrado,
los visitantes del "mirador" pueden verse a sí mismos,

tal como les verían diversas especies de criaturas marinas (página contigua, arriba).

En la misma sección, cuatro "módulos de comunicación" permiten a los espectadores escuchar los sonidos que emiten varios tipos
de habitantes del mar. Cada módulo puede alojar, simultáneamente,
a doce personas. El techo de la nave donde se encuentran estos ingenios está conformado
por una serie de círculos concéntricos acrílicos. De esta manera se ilustra
que el sonido genera ondas concéntricas (página contigua, abajo).

No faltan en el museo, naturalmente (sobre estas líneas), varios acuarios. Dotados de luz trémula,
muestran una brillante concepción multicolor, destinada a ofrecer una representación figurativa de la visión submarina.



«EL
MAR
VIVIENTE»

UN
PROTAGONISTA
IMPORTANTE:

EL «HOMO AQUATICUS»

Arriba —techo de la sala— se distinguen claramente los círculos concéntricos a los que nos referíamos anteriormente.

“Homo Aquáticus”. Visión de Jacques Cousteau del hombre bajo el mar en el futuro. “El hombre vuelve a entrar en el mar” es el título de esta sección, y una de las principales atracciones del “Mar viviente” instalado en el “Queen Mary”. No se trata de un hombre caracterizado. Es un modelo electrónico, a tamaño natural, que se mueve y habla. Esta sección está destinada a ilustrar la creencia de Cousteau de que el hombre, convenientemente equipado con un dispositivo para extraer oxígeno del agua marina, será capaz de moverse y trabajar normalmente en el fondo del mar; con tanta facilidad como sería capaz de hacerlo en tierra. Con el “Homo Aquáticus”, la exposición presenta también la ciudad submarina del futuro.





«EL MAR VIVIENTE»

... Y SEXTO SENTIDO

Un bajorrelieve, que representa a un pez, ilustra el "sexto sentido",
es decir, la percepción de las ondas de presión.

Seguimos en la sección de "Mensajes invisibles", a bordo del "Queen Mary".

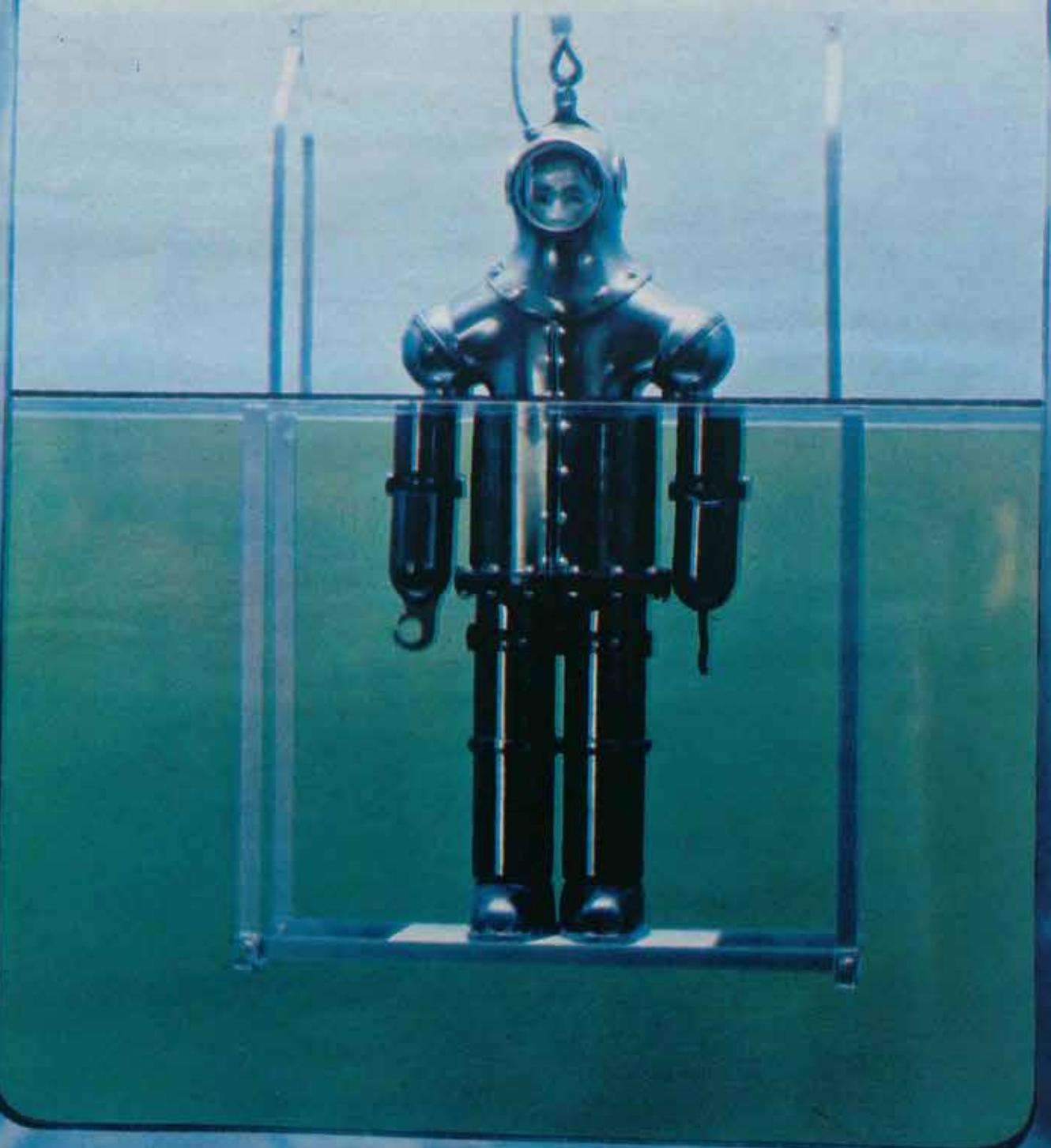
Una hilera de luces festoneando todo el pez, muestra
la zona sensible a la presión (abajo).

La otra imagen es más familiar. Es la imagen romántica de la exploración submarina:
el buzo. Cousteau presenta en una de las vitrinas
destinadas a la visión submarina

este buzo a tamaño natural, que se sumerge en el agua,
y emerge, y constituye uno de los espectáculos más atractivos del museo.



SEEN THROUGH A FLAT WINDOW MASK, OBJECTS IN WATER
LOOK LARGER AND CLOSER THAN THEY REALLY ARE.



«EL MAR VIVIENTE»

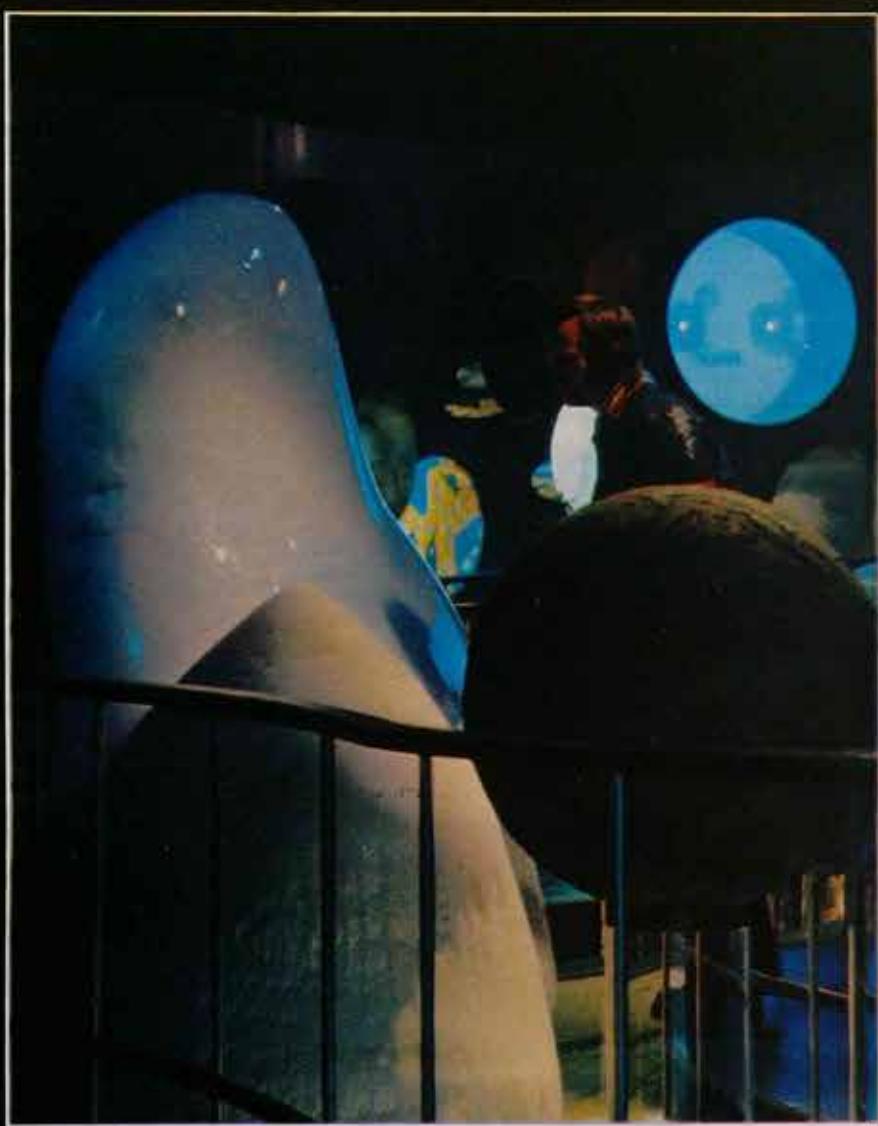
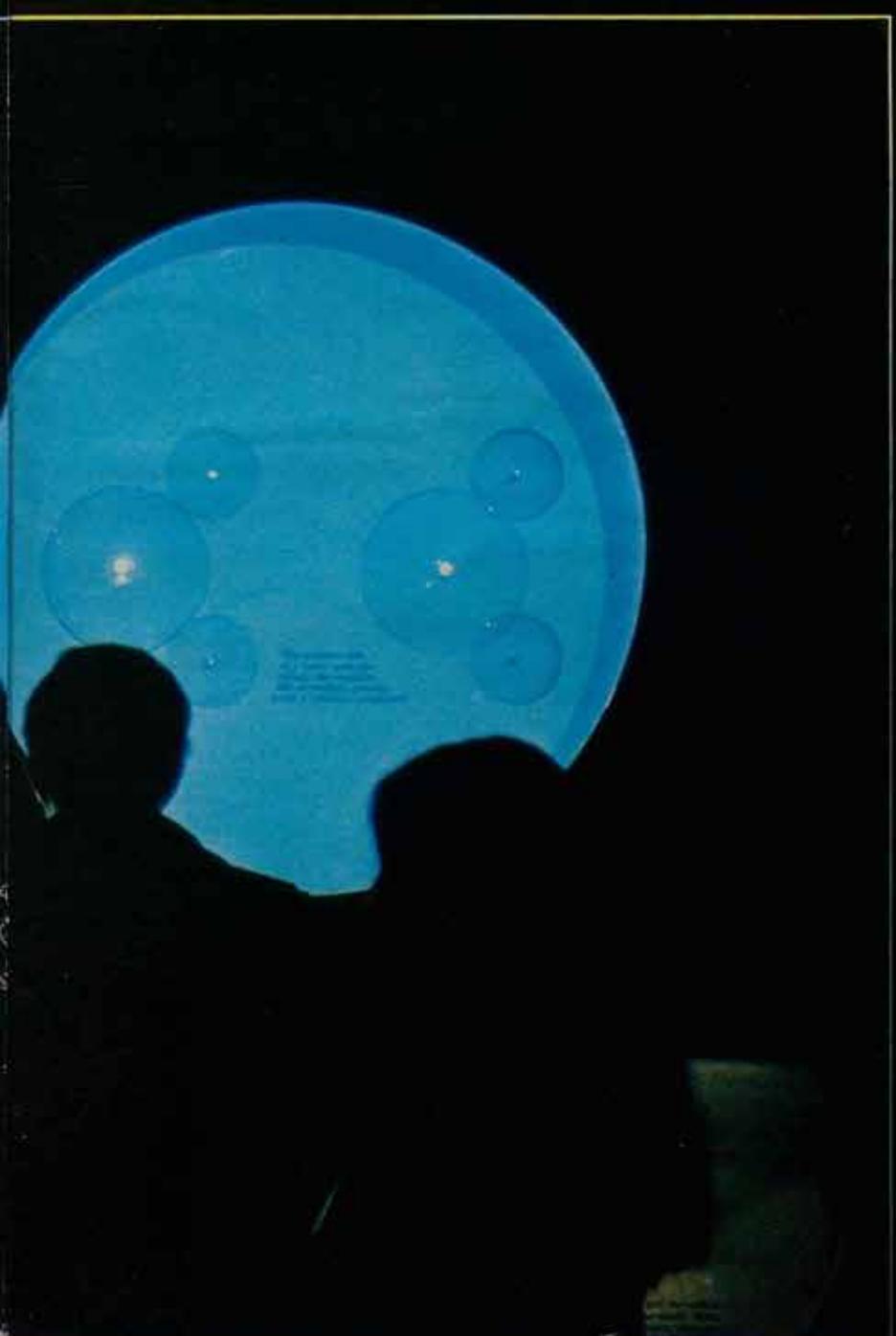


Otra sección de "El mar viviente" es la denominada "Planeta acuático". Está constituida por una serie de piscinas, de rutilante aspecto, y su contenido demuestra la radical importancia del agua para la Humanidad.

En "Planeta acuático", catorce tubos de acero inoxidable con pulido de espejo presentan la "historia del agua". Proyecciones de películas y modelos, todos ellos convenientemente sonorizados y ambientados, permiten al espectador obtener una idea muy completa del tema.



**PISCINAS, TUBOS DE ACERO,
PROYECCIONES,
UNA ESCULTURA DE HIELO,
MODELOS,
OFRECEN UNA COMPLETA
NARRACION
DE LA «HISTORIA DEL AGUA»**



El elemento central de la sección "Planeta acuático" es una escultura de hielo. Situada en una piscina poco profunda, va cambiando de forma a medida que recibe gotas de agua que lentamente van cayendo desde un dispositivo oculto situado en el techo. (En el fondo pueden entreverse los tubos en los que se visualizan películas y modelos para narrar la historia del agua.)

El milagro del nacimiento en el océano se revive en la sección "Procreación", dentro de la atracción marina de "El mar viviente", a bordo del "Queen Mary". Construida a semejanza de un paquete de huevos gigantescos, presenta más de una docena de esferas de plexiglás y fibras de vidrio, unas suspendidas del techo y otras montadas sobre el suelo. Dentro de cada esfera se ilustra el nacimiento en el mar con películas, modelos y diapositivas.

MUCHOS PECES PROFUNDIDADES PRODUCIR SU



VIVIENTE»

DE LAS GRANDES SON CAPACES DE PROPIA LUZ...



En esta vitrina se estudian los ojos de distintas especies piscícolas, dentro de la gran exposición marítima de Long Beach.

Esta visualización (abajo) muestra cómo algunos peces de las grandes profundidades son capaces de producir su propia luz. La unidad forma parte de la sección destinada a la "Visión submarina".





«EL MAR VIVIENTE»

AGUA-GAS-AGUA

La exposición "El mar viviente", creada por Cousteau e instalada en Long Beach, a bordo del "Queen Mary", se cierra con el gran ciclo: el agua se transforma en gas mediante su calentamiento y luego, enfriándose, vuelve a su estado líquido original.

En la última sección del museo se hacen demostraciones prácticas de este ciclo básico. Luego, el espectador abandonará la exposición con la sensación de quien ha vivido un sueño.

Pero es la mar, cargada de romanticismo y de historia, es la mar real, con un presente real y un futuro abierto a un cúmulo de posibilidades, aunque algunas de ellas frisen el mundo de la fantasía. La mar viviente, en la que el hombre cifra sus esperanzas y en la que ha puesto su ingenio y su trabajo...

SE CREA EL INSTITUTO CANARIO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS

- CONTARA CON SECCIONES DE TECNOLOGIA PESQUERA, CULTIVOS MARINOS, TECNOLOGIA DE SUBPRODUCTOS DE LA PESCA Y ACUARIO DE EXHIBICION

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Para ponerse en contacto con el Cabildo Insular de Gran Canaria, en orden a la creación de un Instituto Canario de Tecnología Pesquera, estuvieron en nuestra ciudad el secretario del Patronato Juan de La Cierva, señor Infesta; el director del Instituto de Investigaciones Pesqueras, señor Andréu, y el director económico del mencionado Patronato, señor Querol. Con motivo de su visita se llevaron a cabo una serie de conversaciones encaminadas a la materialización del proyecto, que ha tenido en el Cabildo Insular de Gran Canaria, desde hace tiempo, un firme valedor, ya que tanto su presidente como la Comisión de Cultura se han marcado esta tarea con el fin de dotar a la isla de un verdadero centro de investigación pesquera, ya que resulta incomprendible que estando situada nuestra provincia en un lugar de primera fila de cara al banco canario-sahariano, y por otro lado la mayor parte de la actividad pesquera del archipiélago está centrada en la misma, no cuente hasta el momento con un moderno centro de investigación.

SE ALZARA EN LA PLAYA DE TALIARTE

Estas conversaciones que se han llevado a cabo, han cristalizado en un anteproyecto que fue llevado al Pleno del Cabildo Insular por su presidente, señor Pulido Castro, el pasado día 31 de octubre, el cual fue aprobado por unanimidad y que en síntesis es como sigue: El edificio para el Instituto Canario de Tecnología Pesquera irá emplazado en la playa de Taliarte, situada dentro del término municipal de Telde y a unos quince minutos de Las Palmas por carretera, ya que en dicho lugar está proyectada por la Corporación la construcción

de un muelle deportivo. El centro estará integrado en el Patronato Juan de La Cierva, y estarán regulados los procedimientos de administración y gobierno mediante un concierto entre el Patronato y el Cabildo Insular. Los terrenos serán aportados por la Corporación Insular, donde se levantará un primer edificio por un valor de 30 millones, costeados por el Cabildo. La dotación de material correrá a cargo del Patronato.

CUATRO SECCIONES

En un principio se ha acordado que el Instituto tenga cuatro secciones, ampliables en un futuro para atender una tarea a nivel superior. Estas secciones serán las siguientes: Tecnología Pesquera, Cultivos Marinos, Tecnología de Subproductos de la Pesca y Acuario de exhibición.

BECAS PARA FORMACION DEL PROFESORADO

Como complemento a esta importante decisión del Cabildo Insular de Gran Canaria, hemos de añadir que, desde hace unos tres años, la citada Corporación ha venido apoyando los estudios de Biológicas en su rama marina, con la concesión de tres becas, que han permitido a jóvenes canarios ampliar sus estudios en los centros que tiene el Instituto de Investigaciones Pesqueras en Vigo y Barcelona, preparando así el futuro personal que vendrá a cubrir parte de los cuadros que necesitará el centro a punto de crearse. Pero aparte de esta labor, la Corporación Insular ha acordado también la ampliación hasta diez de las becas que concederá para aumentar el número de beneficiarios. ■ JUAN F. FONTE.

VIGO PIDE UNA UNIVERSIDAD DEL MAR

VIGO (De nuestro corresponsal).—Vigo, esa "puerta del Atlántico" cuyo dintel han atravesado tantos españoles camino de la emigración, cuando las metas de ésta se dirigían al otro lado del inmenso "charco", y que ahora franquean banderas de todos los países a la proa de buques de los más diversos portes, es siempre actualidad en el mundo del mar, a veces trágico cuando Eolo sopla en exceso, a veces alegre cuando es vehículo del ocio a través de esos mil y un cruceros de placer que llevan a los más distantes puntos del mundo, a veces camino de cultura, siempre factor de economía.

UNA UNIVERSIDAD DEL MAR

Ultimamente, los diarios locales han vertido abundante tinta sobre un tema que, como todos los del mar, interesa sobre manera en esta ciudad nacida por y para el Atlántico. Se trata de una Universidad del Mar, que colmaría viejas aspiraciones de los vigueses y que vendría a completar, e incluso aglutinar, ese complejo de centros científico-docentes existentes ya en nuestra ciudad—Instituto de Investigaciones Pesqueras, Laboratorio Oceanográfico, Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada—, al tiempo que podría auxiliarse de ellos para su actividad docente.

Se habló ya del tema cuando la inauguración de la cátedra de Pesca de la Universidad de Santiago—que lleva el profesor López Capón—, en el sentido de que esta ciudad de Vigo—primer puerto pesquero de España—también tenía derecho propio a una semejante, que incluso podría trabajar en colaboración con aquélla.

El tema de la creación de una Facultad de Ciencias del Mar sigue en el aire y, además de las pretensiones viguesas, lógicas por las razones expuestas—a las que se suma la actividad del buque oceanográfico "Cornide de Saavedra", con base en el puerto vigués—, La Coruña y Villagarcía de Arosa también aspiran a ese honor académico.

NECESIDAD DE UN BUQUE PARA INVESTIGACION DE COSTA

También es materia latente en la actualidad marítima viguesa la investigación de la fauna marina de las costas gallegas, tarea que lleva a cabo periódicamente el Plan Pesquero de Galicia—en la actualidad se está desarrollando un estudio sobre la merluza—, aunque para su cometido ha de verse obligado el equipo de biólogos a alquilar a veces "bacas", por no contar con un buque propio para dedicar a esos menesteres científicos.

Ahí está precisamente el problema: el Plan Pesquero de Galicia necesita un buque propio para realizar sus campañas de estudio de la fauna y el medio marino de las costas gallegas, tarea que el buque oceanográfico "Cornide de Saavedra" no puede abordar por lo costoso que resultaría.

En su día fue solicitado a la Administración un buque menor, para investigación de costa, pero hasta el momento no se tiene respuesta positiva a la petición.

CEMENTERIOS DE BARCOS

Positivo si que es, aunque no tanto como para echar las campanas al vuelo, el hecho de que en las playas de nuestro litoral vayan apareciendo pequeños cementerios de barcos, que parecen indicar un desarrollo en materia de modernización de la flota pesquera de bajura.

● AGLUTINARIA LOS CENTROS CIENTIFICO-DOCENTES ESPECIFICAMENTE MARITIMOS QUE YA EXISTEN EN LA CIUDAD

● LA CORUÑA Y VILLAGARCIA DE AROSA TAMBIEN RECLAMAN UNA FACULTAD DE CIENCIAS DEL MAR

Aunque también este fenómeno tiene sus problemas. De solventarlos se están encargando las autoridades de Marina, que obligan a los armadores de barcos de madera a retirar de las playas los buques que han abandonado porque ya no son rentables y porque un nuevo barco ha pasado a ocupar el lugar del viejo en las faenas de la pesca.

El problema estriba en que, según parece, la vieja madera de roble de los antiguos pesqueros se utilizaba antes en los hornos de cocción del pan, que ahora, modernizados con fuel, propano y otros combustibles, ya no necesitan recurrir a los armadores para adquirir la madera de sus viejos barcos.

Y es así como en algunas playas de nuestra costa han aparecido esos minicementerios de barcos, signo positivo del desarrollo, aunque perjudicial para la belleza de nuestras playas. ■ ROLLAND.

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 - FLETAMIENTOS - 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

ALGUNAS FABRICAS DE HARINAS DE PESCADO CONTAMINAN LA RIA LA COMANDANCIA DE MARINA DE VIGO INICIA EL CONTROL DE VERTIDOS AL MAR

VIGO (Crónica de nuestro corresponsal).—No es preciso lanzar el desesperado grito de Jacques Cousteau: "¡Se muere el mar!". Pero lo cierto es que han de tomarse medidas para que ese fatal desenlace de la vida en los océanos se convierta en realidad.

Con idea previsora, la Comandancia de Marina de Vigo ha visto el problema y ha iniciado una labor de control de los vertidos industriales al mar, y con ese fin, en los últimos días de septiembre ha realizado una inspección en diversas zonas de los muelles para comprobar cuáles son las alcantarillas que vierten desechos orgánicos no permitidos.

Para llevarla a cabo fue utilizado el sistema de teñido de aguas, dando las más altas concentraciones orgánicas las alcantarillas que desembocan en la curva de San Gregorio, en Bouzas.

Parece ser que son cinco las empresas responsables de este vertido, dos de las cuales inciden más en la contaminación de la ría.

SE CREE QUE SE IMPONDRAZAN IMPORTANTES SANCIONES

Han sido levantadas actas a las dos empresas responsables, y se cree que serán impuestas importantes sanciones.

Se trata de fábricas de harinas de pescado, que sueltan grandes cantidades de grasas y restos no aprovechados.

Por otra parte, se sospechó también de una empresa de conservas de pescado que vertía en una dársena de Bouzas, pero ha podido comprobarse que tiene una canalización con depuradora que conduce fuera de la zona, al río Lagares.

La labor iniciada por la Comandancia de Marina seguirá adelante, controlando a todas las industrias que pudieran contaminar las aguas de la ría viguesa. ■ J. R.

SE PROYECTA CONSTRUIR UNA CASA DEL MAR EN ICOD DE LOS VINOS (TENERIFE).

ICOD DE LOS VINOS (Tenerife).—En reunión plenaria celebrada por el Ayuntamiento de esta ciudad, bajo la presidencia de su alcalde, señor Hernández González, se adoptó, entre otros acuerdos, el de iniciar expediente de segregación de un terreno de propiedad municipal en la playa de San Marcos para —previos los trámites correspondientes— cederlo al Instituto Social de la Marina, a fin de que este organismo construya en aquella zona una Casa del Mar.

En la mencionada reunión municipal se dio lectura a un escrito del secretario general del ISM, en el que se expresaba la gratitud al Ayuntamiento por dicha cesión.

TRATADO BILATERAL Y RECONVERSIÓN DE LA FLOTA PESQUERA

● Don Modesto Rivero Franco dictó en la Casa del Mar de Tenerife una conferencia sobre el conflicto pesquero hispano-marroquí.

sobre el tema "Los problemas derivados de la ampliación de las aguas jurisdiccionales de Marruecos".

LA CONFERENCIA

Empezó el conferenciante refiriéndose a los recursos biológicos del mar, para acto seguido pasar a exponer un bosquejo histórico sobre la evolución de la teoría de la libertad de los mares, así como sobre las reclamaciones y argumentaciones de los distintos países que han querido abrogarse una soberanía o jurisdicción total o limitada sobre aquéllos, desde los albores de la Edad Media hasta el siglo XIX, en que quedó definido un límite de tres millas como aguas jurisdiccionales de cada Estado.

Pasó a estudiar a continuación los tres grupos de tratados existentes hasta 1945, así como de los que se produjeron a partir de esta fecha, haciendo especial hincapié en la Convención de Ginebra sobre la Ley del Mar de 1948, en la que se fijó el límite de seis millas para las aguas territoriales, más una faja colindante de otras seis millas de pesca exclusiva, con libre acceso para las naciones que tuvieran derechos históricos.

TRATADO DE FEZ

Entró a plantear entonces el problema suscitado por la ampliación unilateral por parte de Marruecos de sus aguas territoriales a setenta millas, refiriéndose al Tratado de Fez, suscrito entre España y aquel país en 1969, el cual ha sido roto por el Gobierno marroquí. Analizó el "dahir" o Decreto de las setenta millas, que entró en vigor en enero del presente año, diciendo que la zona acotada por las setenta millas es, según los estudios científicos realizados, la más rica en productos pesqueros de esa parte del Atlántico. Aludió de pasada a la serie de incidentes habidos a raíz de la puesta en práctica del "dahir" citado, a los que calificó de verdaderos "actos de pillaje", no extendiéndose en datos al respecto por considerar a los presentes suficientemente informados por las noticias de prensa.

SOLUCIONES

Analizando las posibles soluciones al conflicto, dijo que una vía podía ser un tratado bilateral con Marruecos, para lo cual había que tener en cuenta todo el contexto del problema marroquí. El Estado español no ha aceptado hasta la fecha —continuó— la ampliación unilateral de Marruecos, planteándose

la pregunta de si valía la pena proteger a los barcos que pescan entre las doce y las setenta millas añadidas unilateralmente, para lo cual habría que analizar la cantidad de barcos que se encuentran en esa situación y la cuantía de sus capturas, así como otros factores que inciden en el caso. Otro problema a tener en cuenta —añadió— es el de los barcos que, procedentes de otras zonas de pesca, tienen que pasar por las aguas conflictivas, los cuales deben ser protegidos.

Otra solución al conflicto puede ser la reconversión de la flota pesquera, exponiendo los pormenores referentes al caso.

Terminó refiriéndose a la necesidad de que se celebre una Conferencia Internacional del Mar para resolver de una vez para siempre este vidrioso problema de los países que no se ponen de acuerdo en la extensión de los límites de sus aguas jurisdiccionales. Esta conferencia, que primeramente se iba a celebrar en Ginebra y después en Santiago de Chile, ha sido aplazada "sine die" a raíz de los sucesos ocurridos en dicho país, aunque se espera que se pueda celebrar en 1974. Personalmente —concluyó— no abrigó ninguna esperanza acerca de que sus resultados sean positivamente beneficiosos para España, pues la mayoría de los países del Tercer Mundo se inclinan por grandes amplitudes en las aguas jurisdiccionales.

Una salva de aplausos subrayó el final de la conferencia del señor Rivero Franco.

PROXIMA INVESTIGACION CIENTIFICA DE LA ZONA DE CABO BLANCO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (Corresponsal).—Dentro del programa "Cineca", que auspiciado por la FAO se está llevando a cabo en el mundo para la exploración de la mar durante una década, en una labor conjunta de todos los países con medios de investigación, se anuncia ahora la campaña "Joint I", que se llevará a cabo entre los meses de febrero a mayo del próximo año en la zona de Cabo Blanco, en la vecina costa de África. Dicho programa está dirigido principalmente por los Estados Unidos a través del Departamento de la Fundación Nacional para la Ciencia, y contará con la colaboración de otros países, entre ellos Alemania, Inglaterra, Francia y España. Como se sabe, nuestra nación, en dos ocasiones y en el transcurso del presente año, ya ha tomado parte en programas conjuntos de "Cineca", utilizando el buque "Cornide de Saavedra", a bordo del cual han estado técnicos del Instituto Español de Oceanografía y del Instituto de Investigaciones Pesqueras del Patronato Juan de La Cierva, teniendo asignado con tal motivo una amplia cuadricula que ha estado a su cargo dentro del banco canario-sahariano.

Esta campaña, que con la denominación de "Joint I" se pondrá en marcha el próximo mes de febrero, contará con el concurso de los barcos estadounidenses "Oceanographer" y "Atlantis II", el primero, dependiente del Observatorio Oceanográfico de Washington, y el segundo, del Instituto de Massachusetts. También habrá una tercera unidad por

- Los trabajos los realizarán técnicos y buques de USA, Francia, Alemania y España, dentro del programa Cineca de la FAO

los Estados Unidos, que será el "Gilliss", navío perteneciente a la Universidad de Miami, en Florida. Por cierto que estas tres unidades ya han estado en otras ocasiones trabajando en aguas próximas al archipiélago canario, por lo cual la zona no les es desconocida. Pero aparte del trabajo de estos tres barcos americanos, se contará también con el apoyo de otras unidades extranjeras de las naciones que hemos mencionado anteriormente.

LA ZONA

Los estudios se llevarán a cabo en un área de 100 kilómetros cuadrados en las afueras de la costa del Sahara español y en la región de Cabo Blanco. Estos estudios serán complementados con la información procedente de boyas, correntímetros anclados, satélites y estaciones meteorológicas en la costa.

"JOINT I"

También, y aparte de los barcos, se contará con un avión "NCAR Queen Air", del Centro Nacional Atmosférico Research Boulder, en Colorado, que servirá de importante apoyo a los trabajos.

LAS PALMAS, PUERTO BASE

Para llevar a cabo la campaña "Joint I", el puerto de Las Palmas se convertirá en una importante base para las unidades que tomarán parte, ya que la garantía de aeropuerto, comunicado con todas las partes del mundo, permite un rápido traslado de los equipos de científicos e investigadores, así como el material. Con tal motivo ya funciona en esta ciudad una oficina que se encarga de coordinar todos los preparativos en orden a la puesta en marcha de la campaña, considerada como la más importante llevada a cabo en este sector.

A través de un folleto que acaba de editarse nos enteramos que dicha campaña estudia la región de afloramiento del Noroeste africano, ya que los organismos que abundan en las aguas son de vital importancia para el manejo de los recursos pesqueros. De ahí que este programa, a través de un análisis de los ecosistemas de afloramiento en las costas, tiene como una de sus metas mejorar el uso de los océanos como fuente de alimento para la Humanidad, y de una forma principal en la parte Norte del Atlántico Centro-Oriental.

AQUI, EL PUERTO DE LA LUZ

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (Corresponsal).—A raíz del reciente conflicto árabe-israelí, el puerto de la Luz y Las Palmas han vuelto a registrar una gran animación en su tráfico de buques, ya que muchas unidades desviadas del Mediterráneo han pasado por aquí con el fin de suministrarse de combustible. Por otra parte, la escasez del petróleo que padece Europa ha hecho que muchas unidades que vienen del Norte hagan parada en este recinto con el fin de aprovisionarse de combustible y agua.

1.500 MILLONES PARA LA AMPLIACION DEL PUERTO

En reciente Consejo de Ministros fue aprobado el proyecto de ampliación de la dársena exterior del puerto por un importe de unos 1.500 millones de pesetas, a través de un crédito concedido por el Banco Mundial. Dichas obras consistirán en la prolongación hasta los 3.400 metros del espigón de abrigo de la referida dársena, así como la construcción de dos contradiques que partirán del actual dique del Generalísimo. También incluye el proyecto la habilitación de dos puestos de atraque para supertanques de hasta 250.000 toneladas de peso muerto.

CAMINO DE AMERICA PASO EL "JUAN SEBASTIAN ELCANO"

Nuevamente la esbelta figura de nuestro buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" ha vuelto a pasar por el puerto de la Luz, adonde arribó el pasado día 20 de noviembre, procedente de Cádiz. Venía al mando del capitán de Fragata don Marcial Fournier y Palicio, llevando entre la dotación un grupo de cuarenta y siete guardiamarinas. El crucero de instrucción tendrá una duración de siete meses, y en su transcurso el barco recorrerá unas 21.500 millas aproximadamente, visitando los siguientes puertos: La Guaira, Balboa, Honolulú, San Diego, Acajutla (San Salvador), La Ceira (Honduras), Nueva Orleans, Bermudas, Boston y Kiel. Al término del crucero, el "Juan Sebastián Elcano" volverá de nuevo a Canarias, con el fin de participar en los actos de la "Semana Naval".

EL "FRANCE" VENDRA POR VEZ PRIMERA EL 23 DE DICIEMBRE

Entre los 18 buques que en crucero de turismo vendrán a este puerto en todo el mes de diciembre, destaca el transatlántico de bandera gala "France", considerado como el más grande del mundo actualmente en navegación, y que visitará Las Palmas por primera vez en un corto crucero iniciado en el puerto de El Havre.



NUEVO TIMON

El barco de investigación "Vic 62", del Laboratorio Nacional de Física (NPL), hace un viraje cerrado para demostrar la eficiencia de un nuevo tipo de timón que un día puede que ayude a los gigantescos petroleros y a otros buques a evitar colisiones. El nuevo timón del barco de investigación, desarrollado por el NPL, va dotado de un cilindro giratorio en el borde de ataque, lo cual permite situar el mismo al extraordinario ángulo de 90° y que siga siendo eficaz y no se pare. (La máxima eficiencia de un timón corriente es, por lo general, cuando se encuentra a 35°.) Esta característica contribuye a que los barcos reaccionen velozmente en casos de emergencia. El principio se ha conocido durante medio siglo, pero se cree que ésta es su primera aplicación práctica.

COLISION EN EL PUERTO DE LA CORUÑA

LA CORUÑA.—El costero español "Ciudad de Sada" ha sufrido graves daños como consecuencia de la embestida de que fue objeto por parte del mercante chipriota "Blue Stone". El choque se produjo en el muelle de Méndez Núñez del puerto coruñés.

El "Ciudad de Sada" estaba atracado y cuando intentaba hacerlo el "Blue Stone", debido al parecer al viento, embistió al costero y le golpeó contra el muelle, causándole grandes desperfectos.

El "Ciudad de Sada" había llegado de Bilbao con un cargamento de cemento. Después de las operaciones de descarga de la mercancía, será reparado en La Coruña.

Por su parte, el "Blue Stone", matriculado en Famagusta, procedía de Amberes, vía Lisboa, con un cargamento de escorias. El barco es propiedad de unos armadores alemanes y la tripulación la integran trece hombres, todos de nacionalidad española.

Las autoridades de Marina de La Coruña exigieron a los armadores del buque chipriota la cantidad de dos millones de pesetas, como garantía para responder de los daños que ocasionó al costero español. Tras el pago de la citada cantidad, el "Blue Stone" pudo abandonar el puerto coruñés.

NO HUBO VICTIMAS. LE HUNDIO UN GOLPE DE MAR EN CABO TORIÑANA

FINISTERRE (La Coruña).—El pesquero "Manuel Jesús", de base en este puerto, se hundió a causa de un golpe de mar cuando se encontraba a unas cinco millas del cabo Toriñana, a unas tres horas de navegación de las costas de Finisterre.

Los doce tripulantes del pesquero siniestrado fueron salvados por el pesquero "Lorchno".

El barco que se hundió era propiedad de don Manuel Buján Vila, de cuarenta y ocho años, casado, vecino de Finisterre.

El "Manuel Jesús", que estaba valorado en cinco millones de pesetas, había sido construido hace un año en El Freijo-Noya. Tenía un registro bruto de 34 toneladas. Su eslora era de 19 metros; la manga, de 4,93, y desarrollaba una velocidad de diez nudos. Disponía de telefonía e instalaciones frigoríficas.

Se da la circunstancia de que con el barco se han perdido los objetos personales y cantidades en metálico de todos los tripulantes, así como billetes de lotería del número 18.645, que para el sorteo de Navidad jugaba la Comisión de Fiestas del Carmen de Finisterre.

CAE UN RAYO SOBRE UN PESQUERO

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Un rayo causó daños materiales al pesquero "Riolistres", con base en el puerto de Aguiño. El hecho ocurrió cuando el "Riolistres" se encontraba fondeando.

Ninguno de los tripulantes del pesquero sufrió daño alguno, pero

sí resultaron dañados el radar y la telefonía del barco.

MUERTO EN UNA CAIDA

BILBAO.—Juan Ávalo Lorenzo, de cuarenta años, natural y vecino de Villagarcía de Arosa, ha hallado la muerte al sufrir una caída en el barco "Isla del Mediterráneo", del que era tripulante.

Dicha embarcación se hallaba atracada en el muelle Princesa de España, y al parecer, el marinero se encontraba realizando determinadas labores de su profesión a una determinada altura, de la que cayó a cubierta, siendo su muerte instantánea.

PESCADOR AHOGADO EN EL PUERTO

PEÑISCOLA (Castellón).—El cadáver de un hombre apareció en aguas del puerto de esta población.

Tras el rescate y su posterior traslado al depósito, las indagaciones realizadas por la Guardia Civil permitieron conocer que el fallecido era Pedro Martí Ariza, de cuarenta y cuatro años, vecino de esta población y pescador de profesión.

Se cree que cayó al agua cuando paseaba por la escollera del puerto, sin que nadie advirtiera tal circunstancia.

CAYO DE LA PASARELA

AVILES (Oviedo).—Un marinero ha perecido al caerse de la pasarela cuando procedía a embarcarse en el buque "Jovellanos", surtido en el puerto avilesino.

Se trata de Valeriano Gasco Cuervo, nacido en Saussy, población francesa de la provincia de Dijon y domiciliado en San Juan de la Arena, provincia de Oviedo.

Pese a que se actuó con rapidez en su rescate, el marinero fue sacado a la superficie con síntomas de asfixia por inmersión, así como con heridas en el cráneo. El fallecido falleció en la clínica de la Caridad poco después de haber sido ingresado.

EL "MIÑO" SE INCENDIO CUANDO SE ENCONTRABA ATRACADO, EN REVISION

VIGO (Corresponsal).—A mediodía del pasado 10 de noviembre se declaró un incendio en uno de los camarotes de babor del buque congelador "Miño", perteneciente a la flota de Pescanova, que se hallaba atracado en uno de los muelles de la factoría viguesa Astilleros Construcciones, donde era objeto de diversos reconocimientos rutinarios de maquinaria, y a bordo del cual se estaba instalando un aparato de sonar para las tareas pesqueras.

El incendio se propagó inmediatamente a otros camarotes y la rápida intervención de los bomberos impidió que las llamas continuaran extendiéndose a cubierta y a la sala de máquinas, si bien alcanzaron también la zona destinada a alojamiento de marinería, en la proa, y la cubierta de oficiales. ■ J. R.

SEIS TRIPULANTES DESAPARECIDOS DE UN BUQUE CHIPRIOTA

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Un nuevo tributo español a la mar. Esta vez ha sido bajo bandera chipriota y en cualquier lugar del mar de Norte.

En el desaparecido mercante "Theodore AS", de armadores griegos y pabellón chipriota, figuraban entre la treintena de sus tripulantes seis españoles: don Emilio Argudo Martínez, de Segundo; don Manuel Rodríguez Carril, de Camariñas; don Severiano Lamas Rebollo, de

Miranda-Avilés; don Francisco Arades Fernández y don Robustiano Sierra Fernández, de Gijón, y don Marcelino Fernández Díz. En el momento de redactar estas líneas aún no se ha localizado la residencia de la familia del señor Fernández Díz. La lista de estos tripulantes fue facilitada desde Noruega a la casa consignataria en esta ciudad, sólo limitada a nombres, apellidos y fecha de nacimiento.

Este barco ya resultaba habitual

UN PESQUERO COREANO SE HUNDIO FRENTE A LAS COSTAS DEL SAHARA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Entró en este puerto el mercante somalí "Irish Sea" para desembarcar 17 supervivientes del pesquero surcoreano "Nam Sung 73", que se hundió al Sur de Villa Cisneros tras chocar con dicho mercante.

En el siniestro pereció uno de los tripulantes del pesquero y otros dos sufrieron heridas. El "Irish Sea" recogió a los supervivientes y el cadáver del marinero muerto y puso proa al puerto canario.

El "Nam Sung 73" venía dedicándose desde hace poco tiempo a la pesca de arrastre en las cercanas aguas africanas y pertenecía a una armadora surcoreana.

BUQUE NORUEGO REMOLCADO HACIA LA CORUÑA

LA CORUÑA.—En esta capital se tuvo conocimiento de la llamada de auxilio del buque noruego "Viking Sigvald", que encontrándose a 25 millas de La Coruña sufrió avería en la máquina y se quedó sin gobierno.

En su ayuda zarpó el remolcador alemán "Simson", de base en el puerto coruñés, que lo recogió y remolcó hasta el puerto de La Coruña.

El "Viking Sigvald", cuya tripulación la componen seis personas, todas de nacionalidad noruega, realizaba la travesía de Leixoes (Portugal) a Gunnes (Inglaterra) con un cargamento de madera.

ESPAÑOLES, EN EL SINIESTRO CIPRIOTA

en nuestros puertos, por lo que hemos podido conocer. Desplazaba unas veintidós mil toneladas; construido en el año 1957, parecía estar en perfecto estado de conservación.

Venía en viaje de Narvik a Gijón con mineral de hierro para Ensidesa-Uninsa. Tenía que haber recalado el día 9 de este mes de noviembre. Nadie lo vio a partir del día 3, en que otro buque creyó identificarlo, todavía cerca de las costas noruegas. Ya en aquella fecha había mala mar, que continuó en las siguientes. No hubo llamada, indicación o aviso de apuro o inminencia de naufragio; todo debió suceder en silencio... radiofónico. La mar, terrible e implacable fisco, ha cobrado otro doloroso impuesto en vidas jóvenes españolas, que dejan tras sí aflicción e incertidumbre. ■

R. R. M.

Cayó la pluma del pesquero "Peña Grande"

UN PESCADOR MUERTO Y OTRO HERIDO GRAVE

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (Corresponsal).—Un pescador resultó muerto casi instantáneamente y otro con heridas graves al caerles encima la pluma del pesquero español "Peña Grande", de la firma Pescanova, cuando faenaba en aguas situadas al Sur de Villa Cisneros.

El infeliz marinero que resultó muerto era don José Santana Suárez, natural de Las Palmas, que deja viuda y cuatro hijos y que tenía a bordo el cargo de contramaestre. El otro compañero que resultó con heridas gravísimas fue el marinero Antonio Garrido Loreingo, el cual fue evacuado al hospital de Villa Cisneros, pero debido a su estado de gravedad fue trasladado posteriormente al Hospital Insular de Las Palmas, donde fue internado en la planta sexta del edificio. Se da la circunstancia de que a bordo del "Peña Grande" trabajaban también un hermano y un cuñado de la víctima, este último el patrón del mencionado barco. El cadáver de José Santana Suárez, embalsamado, fue traído por el mismo pesquero hasta el puerto de Las Palmas, siendo enterrado en el cementerio católico de San Lázaro.

EL PETROLERO "GOLAR PATRICIA" EXPLOTO EN EL ATLÁNTICO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. (De nuestro corresponsal).—Nuevamente las aguas cercanas al archipiélago canario han vuelto a ser el escenario de la tragedia del hundimiento de un petrolero de bandera liberiana. Ha habido que lamentar la muerte del marino español don Francisco Sampedro Regueira.

Se trata del petrolero "Golar Patricia", de 98.894 toneladas brutas, que el pasado 5 de noviembre navegaba en lastre desde el puerto inglés de Coryton con destino a Las Palmas, con el fin de desembarcar cuatro técnicos alemanes que trabajaban a bordo colocando unas válvulas de seguridad, con el fin de proseguir luego al golfo Pérsico, a donde marchaba a cargar.

La primera noticia que llegó al

- UN TRIPULANTE ESPAÑOL FALLECIO EN EL SINIESTRO.
- EL "CABO DE SAN VICENTE" RECOGIO A LOS NAUFRAGOS Y LOS CONDUJO A TENERIFE.

archipiélago canario fue captada por la estación costera de Tenerife, que recibió un mensaje urgente del transatlántico español "Cabo San Vicente", que por la popa habían divisado una gran explosión seguida de incendio, y que marchaban a toda máquina al lugar del siniestro. Luego se supo que la tripulación había sido recogida en su

totalidad formada por 43 personas entre las cuales figuraban dos mujeres y un niño, estando además el cadáver del infeliz marinero español.

También se conoció que el petrolero "Golar Patricia" se había hundido en la posición 30° 36 minutos Norte y 14° 25 minutos Oeste, y que el accidente se produjo al explotar uno de los tanques, con la fortuna que toda la tripulación estaba en la popa descansando, ya que era la hora del almuerzo, toda vez que el siniestro se produjo aproximadamente a las 12,15. La totalidad de los naufragos, entre los cuales estaban tres españoles, fueron conducidos por el "Cabo de San Vicente" hasta el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde arribaron en la noche del mismo día del siniestro. ■ FONTE.

REUNION PARA ESTUDIAR LA ORDENANZA DE CONGELADORES

- SE HA PREPARADO UN PROYECTO QUE RECOGE IMPORTANTES PETICIONES DE LOS TRABAJADORES.

MADRID (Redacción).—El 14 del pasado mes de noviembre, en reunión celebrada en el Ministerio de Trabajo a la que fueron convocados representantes de la Unión de Empresarios y de la de Trabajadores y Técnicos de la Agrupación de Buques Congeladores, así como representantes del Instituto Social de la Marina, el director general de Trabajo manifestó: que es criterio del Ministerio cambiar el antiguo proyecto de Ordenanza General para la pesca extractiva por Ordenanzas Laborales independientes para cada Agrupación, sin perjuicio de que una vez confeccionadas todas pudiera hacerse un texto refundido del articulado que podía ser general a todas ellas.

A tal efecto solicitó de los presentes prepararan un proyecto de Ordenanza para Buques Congeladores, que debería presentarse en el Ministerio antes del día 29 para que, tras su estudio, fuera debatido en reunión convocada para el día 3 de diciembre.

Durante los días 21, 22 y 23 de noviembre, ambas Uniones trabajaron en la confección del citado proyecto, sobre la base del anteproyecto preparado el año pasado por el Sindicato Nacional de la Pesca, señalando los artículos en los que había acuerdo en su redacción y redactando cada Unión aquellos en los que disentían.

En cuanto a la redacción del articulado hubo algunos acuerdos, mas no así en las condiciones económicas, manteniendo cada Unión sus posturas, que quedaron reflejadas en el acta.

Por su parte, la Unión de Trabajadores y Técnicos reiteró las reivindicaciones que desde hace tiempo vienen manifestando los trabajadores del mar, especialmente los de la flota de gran altura, es decir: reducción de la prima de pesca en beneficio de un salario más elevado, salario mínimo garantizado, fijo en las empresas, limitación del tiempo de mar, período mínimo, diario e ininterrumpido, de descanso a bordo y dos meses de vacaciones dentro del año.

Es de esperar que la tan ansiada Ordenanza Laboral venga por fin a colmar las aspiraciones de nuestra gente de mar y así terminar con los problemas que hoy en día se plantean.

CONVOCATORIA DE LOS PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN, 1974

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO.—ORDEN de 20 de noviembre de 1973 por la que se dictan normas para la tramitación y adjudicación de los Premios Virgen del Carmen, correspondientes al año 1974.

Excmo. Sr.: En virtud de la propuesta elevada al efecto por el Patronato de Premios Virgen del Carmen, y aprobada por esta Presidencia del Gobierno, se abre convocatoria para premiar las actividades divulgadoras de carácter social, artístico, literario, investigador o deportivo que se relacionen con el mar y sus problemas, y sirvan para fomentar la afición marítima entre los españoles.

Dicha convocatoria se ordena en la forma que a continuación se expresa:

1. PREMIOS

1.1. Premio para libros.

De acuerdo con lo dispuesto en la Orden ministerial de esta Presidencia del Gobierno de fecha 7 de diciembre de 1971, el premio de libros de 1974 será para un libro de poesías y el del año 1975 para una novela o libro de carácter histórico o científico dedicado a la Marina.

El premio de libros para 1974 será de 100.000 (cien mil) pesetas y se concederá al autor español que presente el mejor libro de poemas inéditos con una extensión de 500 a 1.000 versos de temas marítimos.

1.2. De periodismo.

1.2.1. Premio de 50.000 (cincuenta mil) pesetas para el autor español que presente el mejor artículo o conjunto de artículos o reportajes sobre temas marítimos.

1.2.2. Medalla de honor al diario o revista no especializada que haya efectuado la mejor y más continuada labor informativa sobre temas marítimos.

1.3. De radio.

1.3.1. Premio de 50.000 (cincuenta mil) pesetas al autor español que presente el mejor programa o conjunto de programas emitidos sobre asuntos marítimos que hayan sido radiados por emisoras nacionales.

1.3.2. Medalla de honor a la emisora o cadena de emisoras que haya efectuado la mejor serie de emisiones sobre temas marítimos.

1.4. De televisión.

Premio de 50.000 (cincuenta mil) pesetas al autor español del mejor programa o conjunto de programas sobre temas marítimos que hayan sido difundidos por Televisión Española.

1.5. De música 1974.

Premio de 100.000 (cien mil) pesetas para el autor español de la mejor canción coral a cuatro voces sobre temas marinos.

La calidad y belleza del poema puntuarán en este concurso con la misma importancia que la música.

La canción (en consecuencia, la letra) podrá tener un sentido amplio de temática universal o de carácter nacional, apoyada en el estilo de cualquiera de los cancioneros de nuestro litoral. La forma puede ser (siempre en relación con la letra) el referido estilo popular o en forma de plegaria u otras encuadradas en estilos similares.

2. PREMIOS ESPECIALES.

Los premios especiales previstos en la presente convocatoria son los siguientes:

2.1. Premio Comisaría General de Abastecimientos y Dirección General de Pesca.

De 100.000 (cien mil) pesetas al autor español del mejor trabajo sobre "Comercialización de la pesca marítima".

2.2. Premio Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca.

Premio de 50.000 (cincuenta mil) pesetas para el mejor trabajo sobre "Estudios económicos" relacionados con la rentabilidad de los buques pesqueros de arrastre y también "Estudio de marketing" que perfeccione con circuitos españoles del comercio del pescado.

2.3. Premio Marina Mercante, donado por los Aseguradores de Transporte Marítimo del Sindicato Nacional del Seguro.

Premio de 75.000 (setenta y cinco mil) pesetas al autor o autores del mejor estudio sobre "Seguridad marítima o prevención de pérdidas de buques o de mercancías en el transporte marítimo y en el tráfico portuario".

2.4. Premio Oficina Central Marítima.

Primer premio de 50.000 (cincuenta mil) pesetas y segundo premio de 25.000 (veinticinco mil) pesetas para el autor o autores de los mejores trabajos sobre el tema "Política naval y financiación".

2.5. Premio de poesía Almirante López de Mendoza, donado por Alforjas para la Poesía.

Se concederá un premio de 50.000 (cincuenta mil) pesetas al mejor poema que exalte la vocación marinera de las tierras y de los hombres de España.

Los poemas tendrán una extensión de 100 a 200 versos, siendo de libertad del poeta la elección de metro, forma y rima.

Los trabajos inéditos, mecanografiados a dos espacios, serán enviados, por triplicado, al Registro General de la Presidencia del Gobierno.

Los poemas se remitirán por el procedimiento de plica, amparándose el nombre y señas de los autores en un sobre cerrado, señalado con un lema, que se repetirá en la cabeza de los trabajos enviados.

2.6. Premio Juventud Marinera, donado por la Compañía Trasmediterránea.

Consistirá en la concesión de pasajes para un viaje marítimo redondo a Canarias, o viceversa si se tratase de una escuela situada en las islas Canarias, para los tres alumnos españoles de Enseñanza General Básica o Bachillerato de edad comprendida entre los diez y los dieciséis años, y que presenten las mejores respuestas sobre lo que representa para España la Marina en sus cuatro versiones: militar, mercante, pesquera y deportiva.

El trabajo, que tendrá un mínimo de 15 folios, a dos espacios y a una sola cara, se enviará acompañado por una certificación del director del centro.

Los alumnos premiados irán acompañados en el viaje, por cuenta también de la Compañía Trasmediterránea, por el profesor o persona que designe el director del centro.

INTERESANTE SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO

FUE REMOLQUE Y NO SALVAMENTO

MADRID (Redacción).—El buque de pesca de 90 toneladas "Tierra del Fuego", estando dedicado a sus faenas de pesca cerca de la costa de África Occidental, sufrió la rotura del cojinete de empuje del motor principal, por lo que tuvo que suspender sus actividades fondeando a ocho millas de la costa citada.

En estas condiciones, apareció cerca de él la embarcación, también pesquera, de 450 toneladas, con pabellón portugués, "Arantela", la que, concluidas sus faenas pesqueras, se dirigía hacia su base, Lisboa. El primero de los buques mencionados hizo señales de auxilio al "Arantela", el cual se lo prestó en las circunstancias que más adelante se señalan.

Hagamos constar, en primer lugar, que cuando se averió "Tierra del Fuego" el mar se encontraba en estado de marejada que, poco a poco, fue transformándose en marejadilla, soplando un viento de unos quince nudos de velocidad de dirección NE., lo que, unido a que el citado buque se encontraba fondeado (no a la deriva ni al garete), hacia remotísimo, por no decir imposible, el peligro de acercamiento a la costa junto a la cual se hallaba.

El remolque hasta el puerto de Las Palmas duró unas cincuenta horas, recorriendo trescientas cincuenta millas, aproximadamente, con buen tiempo, según propias declaraciones del patrón del "Arantela". Para el remolque se emplearon utensilios del buque remolcador, a excepción de una estacha de plástico de cien metros y ocho milímetros que quedó destrozada, siendo de propiedad del remolcador.

Llegadas ambas embarcaciones a Las Palmas, paso obligado en la ruta hacia Lisboa, se rindió el preceptivo parte a la Comandancia Militar de Marina y, como consecuencia de ello, se inició el oportuno expediente por el Juzgado Marítimo Permanente de la capital citada y tras audiencia concedida a las partes, que no llegaron a un acuerdo, elevaron aquél al Tribunal Marítimo Central, calificando el auxilio prestado como remolque y fijando la cantidad a abonar al buque remolcador el concepto de gastos, muy inferiores a los pedidos.

El Tribunal Marítimo Central dicta

resolución por la que califica tales hechos como constitutivos de salvamento y no conforme la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, recurrió en alzada ante el Ministerio de Marina, el cual lo desestimó por Resolución de 21 de septiembre de 1967 y contra esta Orden la citada Mutua interpuso recurso contencioso-administrativo suplicando se dictara sentencia por la que se declarara nula y sin ningún valor la resolución recurrida, declarando en su lugar que la asistencia prestada al barco "Tierra del Fuego" por el pesquero portugués "Arantela" se considerara como un remolque, reduciéndose con ello, como consecuencia natural, la cantidad a abonar por el auxilio prestado, igual a la fijada por el ya mencionado Jurado Marítimo Permanente, es decir, 20.000 pesetas.

El Tribunal Supremo estima el recurso por sentencia de 25 de mayo de 1973, declara nula y sin valor ni efecto, por ser contraria a derecho la Orden recurrida del Ministerio de Marina, estableciendo que la ayuda proporcionada a la embarcación "Tierra del Fuego" constituye un acto de remolque y no de salvamento.

En sus distintos considerandos, tamiza los hechos citados a través de la Ley de 24 de diciembre de 1962 y de la doctrina jurisprudencial dictada anteriormente, sentando, en otras palabras, la siguiente tesis: que del concepto genérico de auxilio en el mar se derivan otros dos específicos, el remolque y el salvamento, diferenciándose en que para que exista el segundo es preciso que se dé la circunstancia de peligro o riesgo cercano y evidente al realizarse las actividades de asistencia, tanto de carácter objetivo (posible pérdida del buque o de su cargamento, estado de la mar, etcétera) como subjetivo (grave riesgo de vida o accidente en las dotaciones de los buques), no habiendo ocurrido estas circunstancias en el caso que nos ocupa.

No sería justo finalizar este somero comentario sin mencionar la brillante actuación de los servicios jurídicos del Comisariado Español Marítimo, entidad a la que en su día (año 1966) la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo encendió la defensa de sus derechos e intereses.

PREPARATIVOS PARA LA SEMANA NAVAL DE CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro correspondiente).—Como se sabe, la próxima Semana Naval, en su cuarta edición, tendrá lugar en el marco de Canarias, por la reciente designación aparecida en el "Diario Oficial de Marina". Con tal motivo ha sido nombrado presidente de la Comisión Organizadora al vicealmirante don Juan Cervera y Cervera, ilustre marino muy vinculado a Canarias, ya que en numerosas ocasiones ha tenido ocasión de convivir con nosotros en razón de sus destinos en unidades de

la Armada. Este destacado marino ya ha comenzado a trabajar de cara a la planificación y programación definitiva del programa de actos que habrán de llevarse a cabo, para lo cual ha visitado las islas en dos ocasiones, acompañado por algunos miembros de su Estado Mayor, estableciendo contacto con las autoridades de ambas provincias y celebrando el pasado día 19 de noviembre una importante reunión conjunta que estuvo presidida por el capitán general de Canarias.

ORGANISMOS ESPAÑOLES RELACIONADOS CON LA MAR (III)

EL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA

El Instituto Español de Oceanografía fue creado en virtud de un Real Decreto de 1914, con el objeto de estudiar las condiciones físicas, químicas y biológicas de los mares que bañan nuestro territorio, a fin de aplicar los referidos conocimientos a los problemas de la pesca.

Sirvieron de base para la creación del Instituto el Laboratorio Biológico Marino de Baleares y las Estaciones Biologomarinas de Santander y Málaga, junto a las cuales el Decreto de creación ordenaba la puesta en marcha de otros dos, en Vigo y Canarias, respectivamente.

Se hacia depender el Instituto del Ministerio de Instrucción Pública, recayendo el cargo de director en un catedrático de la Universidad Central, requisito que actualmente no es necesario.

Posteriormente, en 1928, pasó a depender del Ministerio de Fomento, hasta que un Decreto de 1932 lo adscribe al Ministerio de Marina, a través de la Subsecretaría de la Marina Civil.

A partir de 1963, el Instituto Español de Oceanografía se vincula a la Subsecretaría de la Marina Mercante, de la cual depende con el carácter de entidad autónoma, a través de la Dirección General de Pesca.

Muy amplios y variados son los fines encomendados al Instituto a través de las distintas reglamentaciones que han regulado su actividad. De entre ellos podemos citar los siguientes:

1.º El estudio de las condiciones físicas, químicas, dinámicas y biológicas de las aguas del mar llevando a cabo cuantos trabajos tiendan a la mejor explotación de su riqueza.

2.º La organización de campañas de carácter científico de ámbito nacional e intervenir en las de ámbito internacional cuando en las mismas figure nuestra nación.

3.º Mantener la adecuada relación con el Instituto Geográfico y Catastral y con el Instituto y Observatorio de la Marina de San Fernando, en aquellos asuntos que se relacionen con la ciencia del mar y con los buques de la Marina de Guerra y Servicios de Aeronáutica Naval, que realicen investigaciones conexas con la Oceanografía, la Geodesia y la Geofísica.

4.º La organización de cursos y conferencias de carácter divulgador sobre materias propias de su cometido, así como la creación de museos y acuarios.

5.º La preparación y trazado de cartas de pesca de nuestro litoral y de aquellas otras zonas frecuentadas por buques pesqueros españoles.

6.º La confección de estadísticas de seres marinos útiles.

7.º La expedición de certificaciones, informes, análisis y ensayos que le sean solicitados por elementos oficiales o particulares.

El Instituto se divide en cuatro departamentos denominados Oceanografía, Química, Biología, Ictiometría y Estadística. ■ JOSE MARTINEZ FONS.



CIA. NAVIERA
VASCONGADA, S. A.



NAVIERA
BILBAINA, S. A.

Plaza Alféreces Provisionales, 2.

Telex: 32310 NABIL E-32312 NAVAS E

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

Telg.: NABILSA-ABASOLO

Alcalá, 54. MADRID-14

Telex: 27543 UZARA E

Teléfonos 221 46 21/3

Telg.: ZUZARA-MADRID

FLOTA CARGA SECA

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

SE CLAUSURO EN VALENCIA UN CURSO DE ENFERMERAS

• EN EL MISMO ACTO SE INAUGURARON OTROS CURSOS DE LA ESPECIALIDAD, Y DE PATRON DE CABOTAJE Y MECANICO NAVAL.

VALENCIA (De nuestro correspondiente).—En el salón de actos de la Cofradía de Pescadores, cedido amablemente por dicha entidad, y con asistencia de las primeras autoridades sociales y laborales de la provincia, se celebro el acto de inauguración del Segundo Curso de Formación Profesional de Enfermería Auxiliar, uno de Patron de Cabotaje y dos de Mecánico Naval, así como la clausura solemne del Primer Curso de Enfermeras, impartido por el Instituto Social de la Marina, cumpliendo con uno de sus fines primordiales, cual es la capacitación técnica y humana a mayores niveles.

Es de destacar esta labor no sólo por su importancia cuantitativa (son más de ochenta las personas que realizan estos cursos), sino porque vienen a solucionar —o por lo menos a tratar de apuntar soluciones— una serie de lagunas que en la parcela de la formación profesional existía en nuestro ámbito.

Por una parte, atención especial hacia la mujer, capacitándola para salidas laborales acordes con sus posibilidades y, al mismo tiempo, con su expectativa de empleo y de buena retri-

bución económica, como es precisamente la profesión de enfermera, de las cuales precisa en gran número la propia Seguridad Social en sus instituciones. Por otra parte, se coadyuva con la Seguridad Social y demás entidades sanitarias, paliando ese problema de falta de enfermeras no sólo con personal técnicamente bien formado, sino con ese sello especial y característico que imprime el Instituto Social de la Marina, referido a la calidad humana, y que tan necesario es en el ejercicio de esta profesión.

En lo referente a los cursos náuticos que se inician, pretende el ISM cubrir la gran necesidad de títulos mayores, que precisa la provincia marítima valenciana. El porte de las embarcaciones y la cada día más considerable potencia de sus máquinas, requieren, por propio imperativo reglamentario, unos patrones y unos mecánicos que no existen, mientras que numerosos aspirantes no podían trasladarse a las Escuelas Oficiales. Es, en fin, un experimento de clara línea social.

Abundando en este sentir, pronunciaron breves palabras el director de la Escuela, doctor Garay Lillo; el gerente provincial

del PPO, don Juan Pérez Mateos, y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Fernández Suárez. Palabras breves, pero sentidas, porque respiraban verdadera ilusión de servicio, haciendo notar el señor Fernández Suárez la íntima colaboración y mutua ayuda entre el PPO y el ISM, fruto de la cual son las realidades de formación de adultos hacia la que ambos tienden, expresando su sincero y emocionado agradecimiento hacia la Cofradía de Pescadores, Sindicatos, Junta de Obras del Puerto y cuantas entidades colaboran con el Instituto en su actividad social.

Se entregaran títulos y diplomas a las enfermeras que habian superado el curso clausurado.

Cerró brillantemente el acto el delegado de Trabajo, quien animó a personas e instituciones a seguir en la misma línea y a continuar en este meritorio esfuerzo de formar a nuestras gentes, porque sólo por este camino —dijo— podremos llegar a una superación de la persona en el mundo del trabajo y, en definitiva, al engrandecimiento de la Patria. Finalmente, clausuró el acto.

■ FRANCISCO ALBERT.

"Impresiones, recuerdos de un paisaje"

En días pasados, y en el Colegio Universitario de Cádiz capital, fue presentado el libro "Impresiones, recuerdos de un paisaje", del que es autor José Asenjo Sedano, secretario de la Delegación del Instituto Social de la Marina en Cádiz.

Este libro ha sido editado por Publicaciones de la Universidad de Sevilla en su colección de bolífilo.

Hizo la presentación el rector de dicho Colegio y vicerrector de la Universidad de Sevilla, don Luis Núñez Contreras, quien glosó la figura del escritor, poniendo de manifiesto sus rasgos más destacados; sencillez, autenticidad y el hondo contenido poético que encierra toda su prosa.

José Asenjo Sedano reside en Cádiz desde 1960, siendo funcionario del ISM desde 1963, pero pertenece a Andalucía Alta, ya que nació en Guadix, patria de Pedro Antonio de Alarcón y de Mira de Amescua. Se licenció en Derecho en la Universidad de Granada y fue en esta ciudad donde empezó a darse a conocer literariamente colaborando en los periódicos "Ideal" y "Patria". Más tarde colaboró en otras publicaciones.

En 1971, ediciones Destino publicó su primera novela, "Los guerreros", a la que Rafael Vázquez Zamora calificó de "pequeña obra de arte", y en el presente año ha quedado finalista del Premio Nadal con su novela



Don José Asenjo Sedano.

"Crónica", que en breve aparecerá editada también por Destino. ■ CRISTINA CHILLIDA DE ALVAREZ.

DISPOSICIONES OFICIALES

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Decreto de 9-11-73 ("B. O. del E." de 13-11, núm. 272) modificando el de 21-7-72, por el que se amplian en 380 millones de pesetas los presupuestos para la construcción de seis patrulleros ligeros destinados a la flota de vigilancia de pesca.

El Decreto amplia, asimismo, el periodo de ejecución a los años 1976 y 1977.

MINISTERIO DE MARINA

Orden de 17-10-73 ("B. O. del E." de 2-11, núm. 263), por la que se convoca concurso de seis plazas para ingreso en la Reserva Naval activa (Servicio de Máquinas) entre titulares de la Marina Mercante.

MINISTERIO DE COMERCIO

Orden de 17-10-73 ("B. O. del E." de 6-11, núm. 266) concediendo a la sociedad Seafood, S. A., autorización para instalar una cetárea en el espíritu Norte del aparcamiento de la plaza de España de Madrid.

Orden de 17-10-73 ("B. O. del E." de 8-11, núm. 268) autorizando la instalación de varios viveros de mejillones.

Orden de 17-10-73 ("B. O. del E." de 9-11, núm. 269) autorizando a la Sociedad Ostrícola de Lepe, S. A., la instalación de un parque de cultivo de ostras y almejas en Lepe (Huelva).

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 12-11, núm. 271), por la que se autoriza a la Cofradía Sindical de Pescadores de Cabo Cruz, Boiro (La Coruña), para la explotación marisquera de almeja y berberecho en el distrito marítimo de Caramiñal.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 13-11, núm. 272), por la que se confirman las normas establecidas en la de 13-6-66, sobre regulación de la pesca de langostinos y acedias en las provincias marítimas de Sevilla y Huelva.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 14-11, núm. 273) autorizando a don Serapio Puerta Oviedo la instalación de una cetárea de crustáceos en el distrito marítimo de Bayona.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 14-11, núm. 273) autorizando la instalación don Juan Font Maymó de un parque de cultivo de ostras y almejas en la zona marítima terrestre de la ría del Eo.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 14-11, núm. 273) autorizando a la Cofradía Sindical de Pescadores de Puebla de Caramiñal (La Coruña) para explotación marisquera de las especies de ostras, almejas y berberechos en el distrito marítimo de Caramiñal.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 15-11, núm. 274), por la que se autoriza a don Manuel Sestayo Martínez la instalación de una cetárea de crustáceos en el distrito marítimo de Muros.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 15-11, núm. 274) autorizando a la Cofradía Sindical de Pescadores de Aldán-Hío para explotación marisquera de ostras, almejas y berberechos en el distrito marítimo de Cangas.

Orden de 24-10-73 ("B. O. del E." de 15-11, núm. 274) autorizando a don Rafael Heredia Scasso la instalación de un parque de cultivo de ostras y almejas en el distrito marítimo de Luarca.

Orden de 31-10-73 ("B. O. del E." de 15-11, núm. 274) autorizando a don Antonio Agrafalo Canedo la instalación de un parque de cultivo de almejas, ostras y berberechos en el distrito marítimo de Noya.

Orden de 31-10-73 ("B. O. del E." de 16-11, núm. 275), por la que se autoriza a don Juan Vicente Porto Prol la transformación de un depósito regulador en parque de cultivo de almejas en el distrito marítimo de El Grove.

Orden de 31-10-73 ("B. O. del E." de 16-11, núm. 275) autorizando la concesión de un parque de cultivo de ostras y almejas en el distrito marítimo de Luarca.

Orden de 31-10-73 ("B. O. del E." de 16-11, núm. 275), por la que se autoriza a don José Luis Rodríguez Paredes la ampliación del cultivo de mariscos al Sur de la dársena de Maliaño (Santander).

Orden de 31-10-73 ("B. O. del E." de 16-11, núm. 275) autorizando la transferencia de 30 viveros flotantes.

MANUEL BOIX, PRIMER PREMIO DE LA BIENAL DE BRATISLAVA

Le ha sido concedido a nuestro dibujante colaborador Manuel Boix el Premio Manzana de Oro (primer premio) de la Bienal Internacional de Bratislava (Checoslovaquia). En dicha Bienal se conceden cinco primeros premios, correspondientes a diferentes modalidades artísticas. Boix lo obtuvo por la serie de ilustraciones del libro infantil "El cangrejo de oro", de Olga Kotovat.

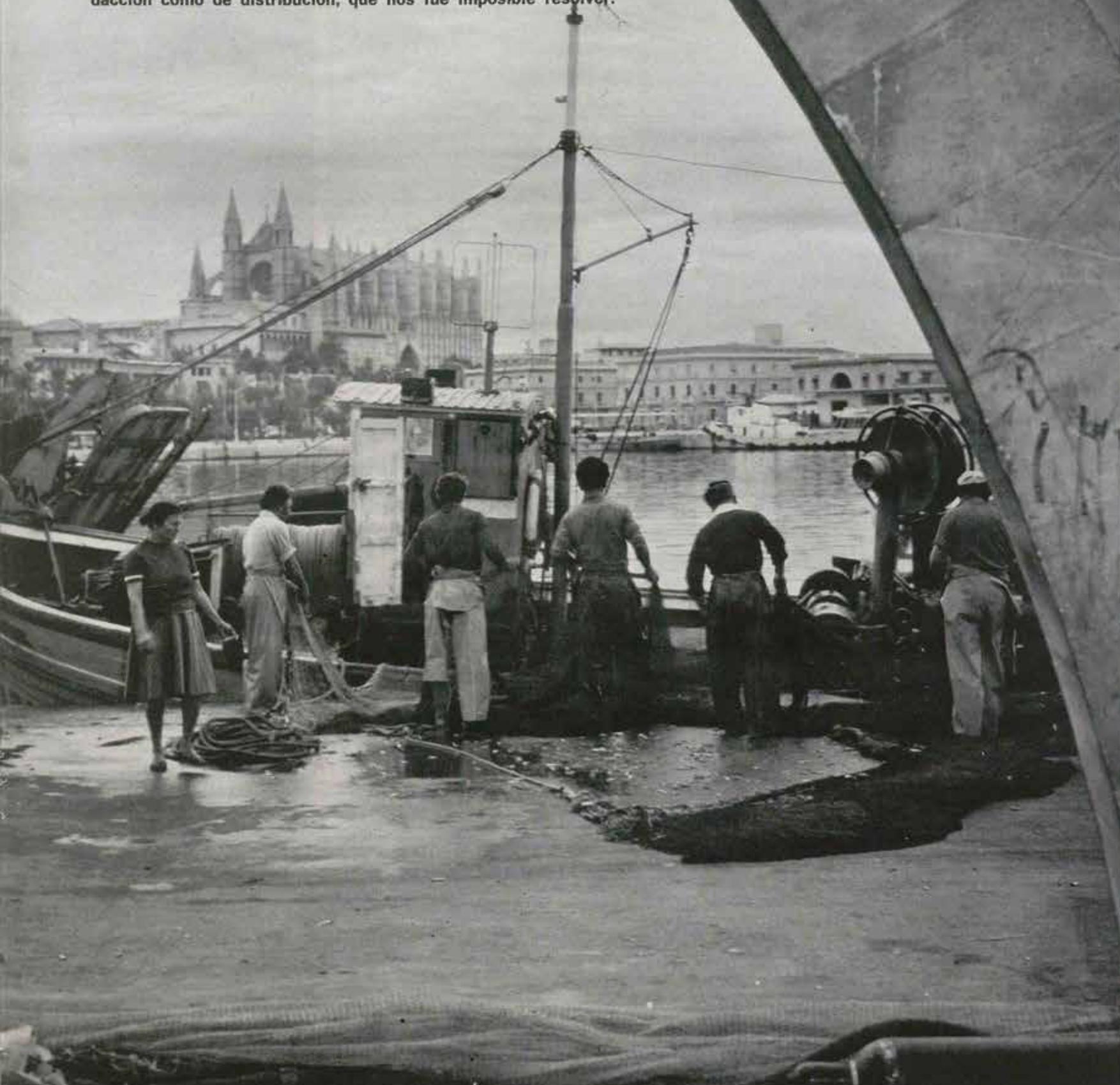
Se presentaron 2.000 trabajos pertenecientes a 300 artistas. Este premio incluye la selección del ganador para participar en el Premio Andersen, al que presentará las colaboraciones artísticas que se vienen publicando en "Hoja del Mar" sobre la evolución de la navegación.

BALEARES

y II

Con estas páginas especiales damos fin al bloque informativo que hemos dedicado a Baleares. La primera parte se publicó en el número de octubre y la previsión era completar el tema en la edición correspondiente a noviembre. Razones técnicas nos han impedido incluir la segunda parte en la referida edición. Como ya dijimos en un editorial inserto en ese mismo número, los problemas de papel alteraron la regularidad en la publicación de la revista, y al tiempo se derivaron desfases en la programación y entrega de originales, y otras dificultades, tanto de redacción como de distribución, que nos fue imposible resolver.

Páginas especiales



Cuadro 'San Jorge', en el que se reproduce el puerto de Palma de Mallorca. Este cuadro es del siglo XV, obra del pintor balear Pedro Nisart.

Se trata de una de las piezas más importantes de la pintura mallorquina, internacionalmente conocida, y se encuentra en el Museo Diocesano de Palma de Mallorca.



III CONCURSO PROVINCIAL DE MAQUETAS NAVALES

MALLORCA (De nuestro correspondiente).—En el Puerto de Pollensa, y organizado por la Escuela de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina, y con la ayuda y patrocinio del Ayuntamiento, Cofradía de Pescadores y Club Náutico de dicha ciudad, ha tenido lugar el Tercer Concurso Provincial de Maquetas Navales, con el mayor éxito tanto en la muestra variada, rica y bien presentada, como en asistencia de público que diariamente llenaba la sala de la exposición, gentilmente cedida por la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Pollensa.

PARTICIPACION ESCOLAR

En este tercer año, el concurso nos ha sorprendido con una agradable innovación en relación a los anteriores, dando entrada para concursar a cada una de las cinco Escuelas de Orientación Marítima de la provincia que están regidas por el Patronato del Instituto Social de la Marina (Palma de Mallorca, Cala Ratjada, Porto Cristo, Sóller y la propia del Puerto de Pollensa). Cada una presentó cinco modelos de maquetas.

ACTO DE CLAUSURA

El acto de clausura que presidió por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, acompañado del teniente de alcalde, autoridades militares y civiles, reverendo párroco, director de la Caja de Ahorros, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores y, por supuesto, los organizadores: maestro-director del Grupo Escolar, don Antonio Seguí, y el de Orientación Marítima, don Juan Aguilar, alma de estos concursos.

Abrió el acto el director del Grupo Escolar, señor Seguí Bennasser, quien dio cuenta de dos noticias interesantes que avalan, una vez más, la preocupación y constante apoyo con que el Instituto Social de la Marina, a través de su Servicio de Fomento Social, procura, en eficaz y callada labor, la realización de sus variados fines; todos ellos para un mejor y más justo desarrollo cultural, social y económico de los hombres de la mar. La primera se trata —dijo— de instalar una pequeña aula-taller con el fin de mantener viva y enseñar esta afición artesana de construcción de maquetas navales. Por parte del Magnífico Ayuntamiento se realizan unas obras de acondicionamiento en el Grupo Escolar, donde se instalarán bancos y

herramientas de toda clase, propias para la enseñanza y normal desarrollo de trabajo artesano y de taller, subvencionadas por el Instituto Social de la Marina, que ya ha concedido una primera partida de 57.340 pesetas.

La segunda, la creación por dicho organismo de un club juvenil escolar dependiente de la Escuela de Orientación Marítima, dotado de embarcaciones 'Optimist' para el aprendizaje de la navegación a vela.

PREMIOS

Seguidamente se hizo entrega de los premios, que fueron los siguientes:

I. En el concurso infantil de dibujos de embarcaciones fueron premiados y obsequiados con cajas de pinturas tres niños y tres niñas de 1.º y 2.º nivel.

II. En el concurso de maquetas escolares, el fallo fue el siguiente: 1.º La Escuela de Orientación Marítima de Porto Cristo, en su alumno Andrés Amer Bonet, de doce años, por su maqueta de 'llaut', trofeo ISM. 2.º Escuela de Orientación Marítima del Puerto de Pollensa, en su alumno Leopoldo Ros, de diez años, por su maqueta de 'yate', trofeo Astilleros Caplloch.

III. Concurso Provincial de Maquetas Navales.

1.º premio, en la clasificación general, Trofeo Instituto Social de la Marina, a la maqueta 'Jabeque', de don Manuel Calvo Marín, de Palma.

2.º premio, Trofeo Asociación de Vecinos, a la maqueta 'Falúa', de don Salvador Cerdó March, del Puerto de Pollensa.





MALLORCA MARINERA

3.º premio, Trofeo Círculo Cultural, a la maqueta "Falúa" del siglo XVIII, de don Joaquín Bonet, de Palma.

En la clasificación local se concedió el primer premio, Trofeo del Magnífico Ayuntamiento, a la maqueta "Falúa", de don Salvador Cerdá, de Pollensa.

El segundo premio, Trofeo Cofradía de Pescadores, a la maqueta "Jabeque", de don Bernardo Rotger Cerdá.

El tercer premio, Trofeo Club Náutico, a la maqueta "Llaut Coster", de don Sebastián Artá, del Puerto.

Y el cuarto premio, Trofeo Placa Presidente Club Náutico, a la maqueta "Llaut mallorquí", de don Martín Fuster.

Cerró el acto el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Luis Ventura González, quien hizo un merecido elogio del desarrollo del concurso y alentó el fomento de la afición a la mar, que "nos conducirá —dijo— a un mayor conocimiento y desarrollo de las actividades marítimas".

Agradeció profundamente la labor de los maestros, en especial a los buenos amigos y colaboradores Toni y Juan y terminó sus palabras diciendo: "Os pido que sigáis entregándome con pasión en colaborar, ayudar y fomentar esta noble afición artesana, para que en su día pueda ser rentable, no en cuanto a beneficios económicos, pero sí en formación humana, cultural y artística, que, a fin de cuentas, es la distinción de que gozan ciertas ciudades por su rango cultural y artístico, y cuyo privilegio me complace reconocer en esta hermosa Pollensa y su Puerto". ■ L. V.

A MANECIDO, cuando se nos anuncia con sus brumas un nuevo día caliente, a lo lejos, junto a la costa de Poniente de nuestra bahía, se destaca leve y blanca la silueta del correo de Barcelona.

Cerca, muy cerca, la mar, porque nuestra ciudad no vive de espaldas a ella y en ella sabemos encontrar minuto a minuto, y con sólo mirarla, mil variaciones en el azul de sus aguas y en el blanco de sus espumas.

Otros tiempos, cuando las anchas autopistas y los bloques de cemento aún no rodeaban la costa, cuando el dique del Oeste no cerraba el actual gran puerto que incluye Porto Pi, en el faro y

torre de señales de esta cala se izaban al ondeo de los vientos las banderas que anuncian a toda la ciudad, qué barco venía, sus características y su nacionalidad, ya se tratase del orgulloso "Hood", con la Unión Jack a popa, ya un airoso velero que, en mutua ayuda de trapo y motor, alcanzaba su atraque en las dársenas comerciales. Y por las noches, el paso iluminado de las motonaves correo marcaba, a las familias

Por RAFAEL ALCOVER

Presidente del Consejo Provincial de Baleares del Instituto Social de la Marina.

que habitaban las casas del Terreno, sobre las faldas de Bellver, la hora de la cena.

Todo cambia con la velocidad, excesiva para la imaginación, pero no para el recuerdo. En 1911, Miguel de los Santos Oliver, en su quizás aún no igualada sección periodística "Hojas del Sábado", nos decía: "Yo había vivido en contacto con los viejos navegantes y había aspirado con delicia el olor del alquitrán hirviendo en las calderas del astillero y la emanación salobre que ascendía de la dársena. Pasé muchas horas sentado en el taller de los carpinteros de ribera, viendo remendar polacras y bergantines, poner quilla y costillaje de barcos nuevos, desbastar mástiles y arboladoras, calafatear, remachar, pulir...". "... Brix-barcas inmensos, fragatas, clippers, que se llamaban el 'Aníbal', el 'Ciscar', la 'Beatriz'... yo las he visto todavía llegar de Matanzas, o de Puerto Rico, o de Guayaquil, un día claro y espléndido, con toda la gallardía de su velamen desplegado a las brisas de la tierra

(Pasa a la pág. 54)



MALLORCA MARINERA

(Viene de la pág. 53)

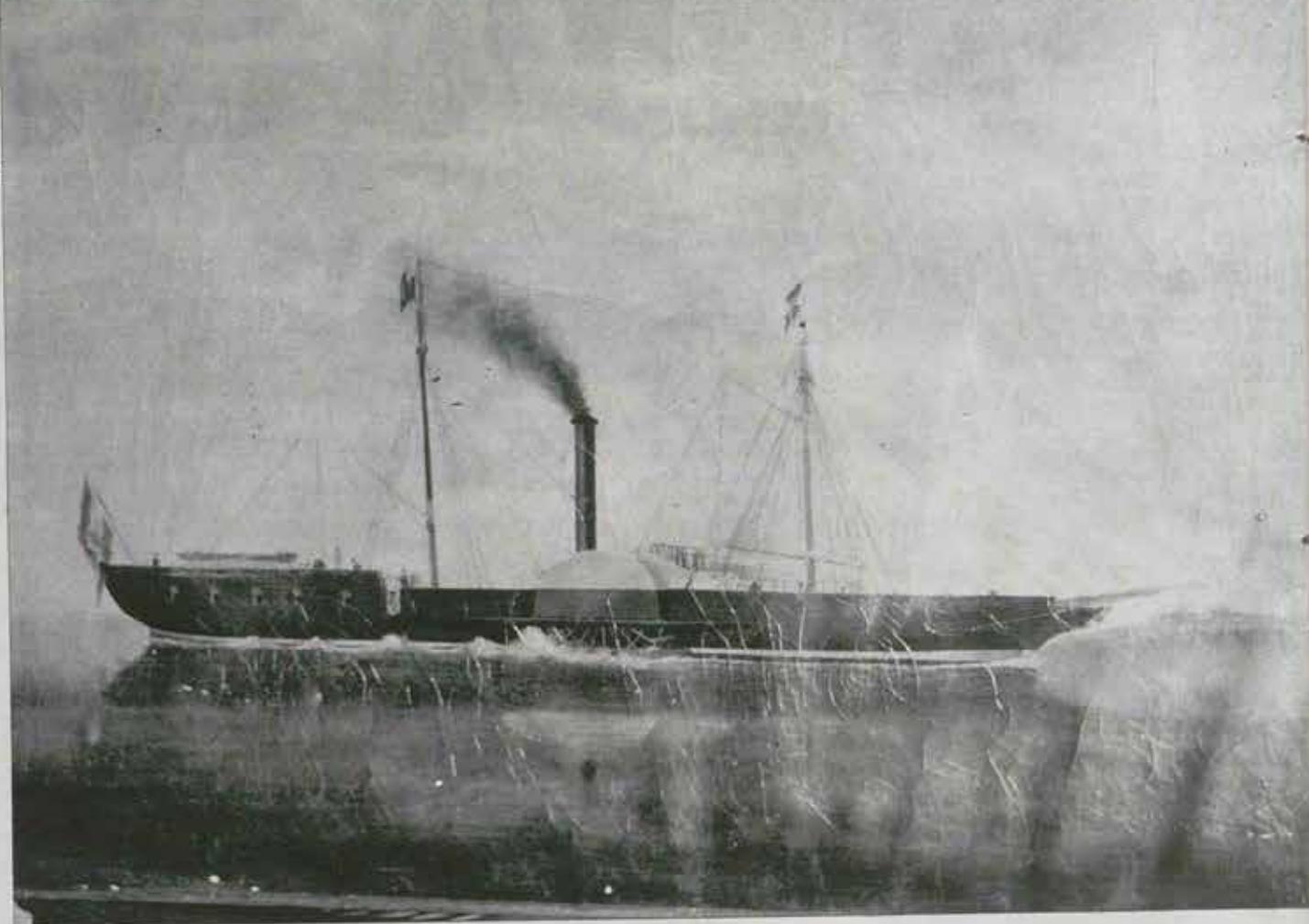
natal...". "... Yo he conocido aquella flota que era el orgullo de todo el Levante español y aquella flor de capitanes, de pilotos, de contramaestres y marineros que habían galleado en todos los puertos de la Tierra y que al volver a su ciudad repartían a sus parientes y amigos el obligado recuerdo del viaje y de la pacotilla, en forma de tabaco aromático, de piña fragante, de azúcar, de café, de ron, de frutas y especies exóticas y preciadas...". "... Y allí también muestras del cargamento preparadas para los corredores, frascos y paquetes de café, de cacao, de trigo, de garbanzos y la caja de picadura de La Habana, pródigamente ofrecida al visitante que entra...".

Miguel de los Santos Oliver había nacido en 1865 y, como dijo de él Juan Alcover, había nacido para escribir. Con sus recuerdos evoca una época en que Mallorca, por fin, luchaba en muchos frentes para renacer de las frías cenizas que la cubrieron, desde que los Decretos de Nueva Planta le hicieron sentir la venganza de Felipe V. En verdad fueron nuestros barcos, surcando las aguas del Atlántico, orgullo de nuestros maestros de ribera y de nuestras gentes de mar. Fueron los años centrales del siglo XIX, entrando y sobreponiendo en algo su segundo tercio, años de gran esfuerzo; aislados aún y medio olvidados, vieron los mallorquines a Isabel II en su isla, no visitada por monarca español alguno desde la venida de Carlos I.

Esbeltas y bien construidas, diestramente mandadas, muchas naves mallorquinas hacían la ruta del Mediterráneo a las Américas y daban con ello vida a incipientes industrias isleñas como la del calzado.

No fue ni fácil ni rápida la recuperación. El mismo Ayuntamiento de la ciudad de Palma de Mallorca, en sesión de 9 de agosto de 1779 (folio 200 del Libro de Actas de tal año), informó a Su Majestad el Rey Carlos III, sobre el Consulado del Mar que dicho monarca quería recrear, que sólo dificultades e inconvenientes presentaba el proyecto. Lo que aquellos ediles aprobaron fue un canto de nostalgia por las glorias pasadas y una muestra del profundo foso a que se había llegado:

"En los años inmediatos a la conquista general de esta isla —se dice en el informe aprobado—, sucedida en 1229, habiéndose aplicado los conquistadores y nuevos pobladores al cultivo de la tierra, floreció la agricultura hasta producir la abundancia de frutos sobrantes, y conociéndose entonces la necesidad de la extracción, se dedicaron los mallorquines al comercio, en el cual hicieron los progresos que parecerían increíbles si no constasen por sus historiadores y documentos de los archivos. Llegó a tener la isla treinta mil marineros y trescientas velas de gavía; apenas había caballero que no tuviese navío o goleta propia. Abundante de frutos y rica con todas las artes primitivas y con las de necesidad y lujo, tenía en sus mismas producciones unos ramos considerables para el



tráfico; pero aún era mucho mayor el comercio de economía que se hacía con los frutos extranjeros. No se había doblado el cabo de Buena Esperanza y era entonces este puerto escala general y almacén de las mercancías de Levante y de las especierías y drogas que venían por el mar Rojo".

Recoge aquí el informe el estado de opulencia del Reino de Mallorca, centro del comercio del Mediterráneo Occidental y de la unión de este foco básico de civilización con el Oriente. Datos hay que nos demuestran que en aquella dedicación de los isleños al comercio y a la navegación estuvo el motor de la prosperidad económica de Mallorca en grados enviables que obligaron a dictar las llamadas Leyes Suntuarias, que limitaban, bajo severas penas, el excesivo lujo en el vestir, en los banquetes y fiestas, en las bodas, en el uso del oro y de la plata, en el ornato de las mujeres y aun de los hombres.

El Ayuntamiento califica ya la época de Carlos II, en el informe a Carlos III, menos de un siglo después, como calamitosa: "En este grado de opulencia —el que el informe describe de los tiempos inmediatos a la conquista— resistió Mallorca a los golpes más fatales sin pérdida de sus riquezas, contribuyó sumas exorbitantes, con título de donativos extraordinarios, a los señores Reyes de Aragón en las guerras casi continuas contra los moros, Castilla, Cerdeña, Nápoles y otras; sufrió las esterilidades y falta de panes gastando para su provisión muchos millones; padeció las inundaciones de un torrente que cruzaba la ciudad, que hizo fatales estragos en vidas, casas y haciendas en los años 1403, 1407 y 1444, y padeció las cinco pestes de 1230, 1348, 1384, 1475 y 1493. Todas estas desgracias pudo superar su opulencia y comercio...". "Pero la que fue superior a tan repetidas desgracias, no pudo resistir a las causas que contribuyeron a la decadencia de la nación. El descubrimiento de las Indias, la repentina

abundancia de metales, encareció los víveres y jornales, dio la preferencia a las manufacturas extranjeras, se arruinaron nuestras fábricas, sucedió al espíritu de conquista la pobreza, la emigración de gentes y en este triste estado la acabaron de arruinar las contribuciones, la falta de trigo para cuya provisión tuvieron que, cargarse los pueblos y gremios con censos insoporables, la inundación de 1635 y las pestes de 1523 y 1650; y desde entonces quedó Mallorca en el estado más infeliz y que apenas conserva la sombra de su antiguo esplendor".

La euforia y riqueza del Reino de Mallorca, que no hundieron contribuciones, guerras ni pestes, se deshizo ante la inflación brutal derivada del descubrimiento y subsiguiente política en América, que tan gran retraso económico produjo a toda la nación. Además, ningún pueblo se podía edificar en la costa, las torres de defensa unían continuamente sus fuegos con noticias de peligros, y Mahón, Sóller, Ciudadela, etcétera, recibieron tan graves azotes de los corsarios berberiscos que aún hoy son recuerdo vivo.

La gloria náutica mallorquina, que además de la intrepidez y pericia de sus marinos cuenta con el descubrimiento de la aguja náutica por el propio Ramón Llull y con cartógrafos y navegantes de excepción como Jaime Ribes (Jaffuda Cresques antes de su conversión) y Jaime Ferrer, primer director, en 1395, de la Academia de Náutica de Sagres, estaba realmente marchita y sin nada que la recordase.

Por esto, el Ayuntamiento halla fácilmente tres argumentos que avalan su pesimismo para informar en contra la petición real:

"Falta seguridad en el Mediterráneo, que infectan continuamente los corsarios berberiscos. Falta, lo segundo, instrucción; no se hace el comercio por principio. Y el tercero, falta caudal a los comerciantes... En el actual estado no pueden los comerciantes emprender un

comercio vigoroso con la América; ni un solo barco se ha cargado con este destino, desde la nueva concesión de 12 de octubre de 1778. (Abrir al tráfico de América todos los puertos españoles.) El medio más eficaz, y tal vez el único, sería formar compañías...".

Y, sin embargo, la realidad, aunque lentamente, fue más optimista. El siglo XIX ve un ancho florecer de la navegación y se multiplican las proas mallorquinas abriendo las aguas del Caribe. Se recorta la elegancia de nuestros veleros junto a los muelles de los puertos de las Américas, del Norte, de las Antillas, de Méjico y del Sur hasta el Mar de la Plata. ¿Por qué?

El patrón Antonio Barceló, de vida aventurera y heroica, corsario y teniente general de la Armada, contribuyó en forma decisiva a que las rutas entre las islas y la Península pudieran practicarse, y, finalmente, la llegada de los franceses a Argel limpió el Mediterráneo. También los corsarios ibicencos tuvieron parte muy importante en la labor de contener a la morisma y mantener el dominio de la mar. La protección que daban a su isla es recordada con el monumento que en el centro del hoy activísimo puerto les han dedicado sus connaturales. En el momento en que el Ayuntamiento de Palma se quejaba, y con razón, de falta de seguridad en el Mediterráneo, asomaba ya, con el mayor dominio balear sobre sus aguas, una timida aurora de seguridad.

Que falta instrucción en el comercio. Sin duda. Los habitantes de las islas, que por el comercio se habían enriquecido y ennoblecido (apenas había caballero que no tuviese navío o goleta propia), no hubiesen reconocido a sus nietos inutilizados por los falsos conceptos de honor y de nobleza. Es impropio leer con ojos de hoy papeles de ayer, pero será aleccionador repasar unos párrafos de un certificado de hidalguía: "Desde tiempo inmemorial, siempre, continuamente y sin contra-

dicción de persona alguna, han sido y son tenidos y reputados en esta villa y su comarca por hijos dalgo, notorios de sangre y solar conocido, habiéndose mantenido siempre del producto de sus rentas, sin haber jamás ejercitado oficio alguno vil ni mecánico; ni se les haya imputado crimen alguno en deshonor de su buena estimación y conducta, ni menos han contribuido, ni contribuyen, en pago ni carga alguna de aquellas impuestas a las personas pechadas y del estado llano de la misma...”.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País arremete con energía contra tal falta de instrucción en el comercio e intenta infundir ardor en la sangre aguada de los segundones que se perdían en sus ocios en los pisos altos de los palacios palmeños o dedicaban su dudosa vocación a la Iglesia. El libro “La nobleza comerciante”, que editó la Real Sociedad, zahiere violentamente la inutilidad de la nobleza e insiste en forma apasionada sobre la necesidad de destinar —los que por su alcurnia debían dar ejemplo— sus vidas al engrandecimiento de la Patria a través del trabajo y del comercio.

Más fuerza que los enérgicos conceptos del libro, y aun que las sabias pragmáticas de Carlos III sobre la dignificación de la nobleza por el trabajo, tuvieron los aires de la Revolución francesa, que pasaron los Pirineos con las tropas napoleónicas, anidaron en Cádiz y fructificaron en la Constitución del 12 y en la supresión de vinculaciones y mayorazgos. Y en el siglo XIX fue creciendo una clase mercantil con instrucción suficiente en el comercio.

También la Real Sociedad intentó repetidamente solucionar el tercer punto de la falta de caudales de los comerciantes mediante la constitución de compañías de comercio, y son varios los proyectos cuyos folletos impresos aún sirven para hacernos ver el empuje ideológico de aquellos prohombres del siglo XVIII.

Fue también el tiempo y el cambio de mentalidades propio de su transcurso el que, arrinconando el bienintencionado despotismo ilustrado de tales sociedades, dio, en principio, libertad de acción a los posibles comerciantes, y entonces se crearon compañías armadoras y se unieron los capitales, y se construyeron los barcos, y los maestros de ribera adquirieron perfección y fama internacional. Y entonces nuestros hombres vuelven a sentir la llamada de la mar y nuestros capitanes vuelven a desplegar sus velas y a reclamar el reconocimiento de sus fueros y de su categoría.

Santos Oliver evoca en sus líneas los años finales de este esplendor marino genuinamente mallorquín. Pero el azar ha conservado, con el archivo comercial de una de las casas armadoras cuyos veleros cubrían la carrera de las Américas, la historia viva, palpitante y humanísima de los capitanes que a bordo de los mismos vivían intensamente, llenos de febril actividad.

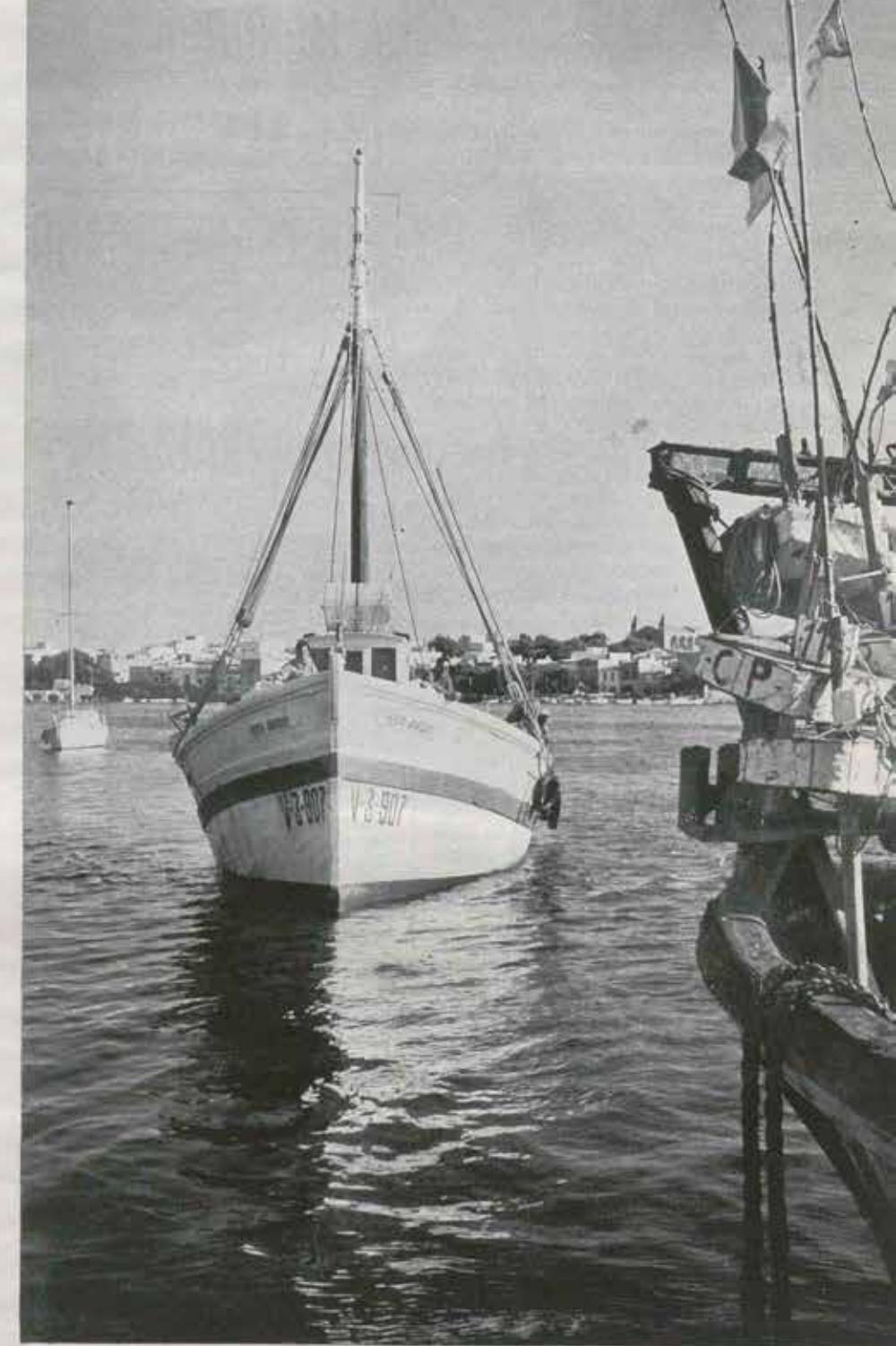
El capitán era entonces un ser que podríamos calificar de mítico y de enciclopédico; su compleja personalidad requería fuerza y energía indomables para vencer los elementos en la

mar, las pasiones en la tripulación, las malas artes de la chusma que pululaba en los puertos y la competencia comercial de los otros buques. Su atención, durante el viaje, se enfrentaba con gravísimos problemas marinos que iban desde salvar el barco, la tripulación y la carga en los temporales, a dominar los mil peligros del enervante ocio, en las calmas que detenían el barco, con sus velas caídas, días y hasta semanas.

Su llegada a puerto iniciaba un periodo de incesante actividad comercial. A veces tenía que partir con urgencia para adelantarse al barco competidor en la arribada a otro puerto. A veces, la oportuna noticia de posibles cuarentenas variaban forzosamente los planes. Y sobre la misma cubierta del barco, por mesa un barril o una caja, le escribía sobre todo ello a su armador, con caligrafías perfectas para las condiciones del momento.

El 23 de agosto de 1879, el capitán Bernardo Garau escribe a sus armadores, desde Cienfuegos, una carta cuyo variado contenido nos va a dar idea de las mil preocupaciones de aquellos curtidos capitanes:

Muy señor mío y amigo: Pongo en su conocimiento que el 16 del presente concluí de descargar, habiendo encontrado casi todas las cajas de fideos averiadas, es decir, creo que ya debieron salir de Barcelona en mal estado, pues resulta que la capa de fideos de arriba está buena y las capas inferiores, malas. En el vino salieron dos tambores y en los que venían sobre cubierta se ha hecho una rebaja de ocho dólares pipa, habiendo acordado con el consignatario que en la avería entraría en parte proporcional, como podrá ver con la adjunta factura. Después de haber descargado puse el buque de cargar madera caoba, y respecto a la dicha, debo hacer presente que hace muy mala estiba, por ser de varias dimensiones, así es que se pierde mucho sitio; luego, las demoras y gastos que ocasiona; en resumen, lo que creímos ser un beneficio ha redundado en perjuicio; esto sin contar las consecuencias que, G. a D., no han sido como se creyó en principio y que le voy a manifestar. En una de las piezas que se estaban izando y que el contramaestre guiaba para la escotilla, resbaló un pie al citado contramaestre y la pieza lo cogió de lleno y lo metió en la bodega de cabeza y pechos sobre las mismas piezas que se estaban estibando, motivándole tres heridas en la frente y cabeza y el pecho y todo el cuerpo en muy mal estado. Seguidamente busqué un facultativo, y después de reconocerle, fue su dictamen que no podía vivir, pues creía estaba reventado; ordenó que le condujeran a una casa en tierra y personas para que lo enyesaran. Así lo hice, y la primera noche se le pusieron ventosas y sangraron, y al cabo de tres días se convenció el médico que no había novedad, y tanto es así, que en este momento acabó de verle y está levantado, paseándose por el cuarto, y me dice que se encuentra muy bien, que piensa venir a bordo dentro de dos o tres días, pues el médico le dará de alta pasado mañana. Me dice que no le diga nada hasta estar comple-



tamente bueno, pues teme que llegue a oídos de su familia y se alarmen. Yo le digo que escriba él, aunque sólo sean dos líneas, y diga que ya está bueno, y de este modo su familia no se alarmará, y hemos quedado que así lo hará. Comoquiera que tenía un marinero al hospital y el contramaestre, rendido, no obstante, quería salir, pero no encontré quien quisiera embarcarse y a consecuencia de esto he resuelto dejar pasar la crítica estación que se presenta y a fin de ahorrar gastos he desembarcado cuatro marineros de la tripulación, que son los mismos que me armaron bulla por no querer seguir a viaje. También he creído prudente correr el peligro de la venta, garantizando la casa consignataria; todo esto, y atendidas las circunstancias, espero que merecerá su aprobación. Hoy pensaba girar a ustedes lo correspondiente al flete, pero he tenido que desistir porque no se han podido comprar libras, sin embargo de estar los cambios bien subidos; el

siguiente correo lo verificaré, pues he dado orden para que las busquen. La pacotilla queda realizada: Camisas, 5 1/4 dólares; zapatos, 1 1/2 dólares; libritos de fumar, 1 1/4 dólares la gruesa, y el cofre de botines lo vendí a diecisiete duros y después no lo quisieron, y después se vendió a quince, y ayer me lo devolvieron y he dicho que no lo quería recibir; y así estamos, con que puede usted dar las gracias al maestro zapatero. En este momento acabo de recibir carta de Terrasa, con la que me manda copia de la del director de Sanidad del puerto de Brunswick, que dice, 'habiéndose reunido la Junta Sanitaria de esta población, acordaron no admitir ningún buque procedente de la isla de Cuba; los prácticos tienen orden de no tomar ningún buque de dicha procedencia'. La Samboiana está fletada por los señores Tunno y Compañía, de Savannah, a cargar a ésta; pero en vista de lo que hay, es regular

(Pasa a la pág. 56)

(Viene de la página 55)

que pase a Savannah, a donde los admiten con catorce días de cuarentena. En vista de esta carta, me alegro haber tomado semejante determinación. Sin más que salude usted a su señor hermano y hermana y señora y disponga de este su amigo y s. s. q. b. s. m. Firmado: Bernardo Garau".

La carta, elegida al azar entre más de cuarenta de este y de otros varios capitanes, que se contienen en el archivo de los navieros Hermanos Fortea, entre los años 1860 y 1887, da una idea muy clara de la completa pero humana función del capitán, técnico en navegación, avisado comerciante, energético director de hombres y necesitado de tomar rápidas decisiones, sin mejor posible consulta que a sus hombres de confianza en la tripulación, algún otro capitán de su compañía coincidente en el mismo puerto o al consignatario.

Esta carta, como la mayoría, va acompañada de un detenido pase de cuentas, listas de mercancías compradas, cobros de fletes, cuentas de escala, etcetera.

E incluye una "cuenta de venta y líquido producido de la parte expedición por barco Samboyana, capitán Garau, vendida por su orden y cuenta o de quien corresponda", en cuya relación vemos vinos de Vilanova, fideos (buenos y averiados), jabón, garbanzos, pasas, avellanas, garrafas de aguardiente y anís... Y una cuenta de escala, sin carga de fletes, "por ser de expedición", pagos por descarga, por derechos de importación y aduana, por papel sellado y comisiones, y hasta un premio por garantizar determinados plazos.

Ya en nuestros días hemos visto, por imperativos económicos, arder veleros aún en pleno uso marinero, digna muerte frente a los acantilados de su Mallorca natal. Los nuevos sistemas se imponen, los motores sustituyeron mucho tiempo hace a las velas; la radio, que dio alas y lejanía a la voz del armador, recortó la intensa vida del capitán.

Las formas varían, y hoy ya no otean el horizonte en nuestro puerto cientos de personas esperando la goleta zarparea muchos meses antes. Mujeres y niños ansiosos de abrazar a sus esposos y padres; comerciantes y armadores deseosos de conocer el éxito de su expedición, el feliz arribo de sus hombres, de sus barcos y de sus mercancías; familiares de emigrantes en espera de cartas, noticias y ayudas económicas. Y en lo alto del faro vigía de Porto Pi, el torero izaba, al fin, los colores que anuncian la goleta mallorquina de regreso de las Américas... Hoy atrauen nuestros aires los reactores capaces de hacer en horas lo que nuestros veleros hacían en meses.

Pero la emoción de doblar el cabo de Cala Figuera a toda vela y entrar en la bahía más bella del mundo y ser recibidos tras largo viaje por el dorado único de las piedras de nuestra catedral reflejándose con el sol poniente en la mar, eso no volverá.

LAS VISITAS A MENORCA DEL ALMIRANTE NORTEAMERICANO DAVID G. FARRAGUT

EL primer almirante de la Armada de los Estados Unidos, David G. Farragut —mismo americano del apellido español Ferragut—, estuvo, en el curso de su brillante carrera naval, cuatro veces que sepamos en aguas de Menorca, a lo largo del siglo XIX.

Sabido es que era hijo de Jorge Ferragut Mesquida (1817), natural de Ciutadella, en Menorca, y nieto de Antonio Ferragut Guitart, nacido en la villa de Sineu, en Mallorca, y establecido en Ciutadella, en donde casó en 1750. Su biografía puede afirmarse que empezó a tener difusión en ambos continentes a partir de 1879 —nueve años después de su muerte— en que su hijo Loyall, militar retirado, publicó en Nueva York *Life of David Glasgow Farragut*. Desde entonces se multiplicaron en Norteamérica las referencias y notas biográficas de aquel héroe nacional, que logró pronto una copiosísima bibliografía.

Pero de sus navegaciones al Mediterráneo se ha investigado poco.

La primera vez que se le cita en Menorca fue entre los años 1815 y 1818, siendo cadete o guardiamarina, embarcado en las unidades de la escuadra de Europa que invernaban en Mahón, a bordo del navío *Independence*.

Por segunda vez en el brik *Sharch*, ya habilitado de oficial, cuya circunstancia recoge su biógrafo Charles Lee Lewis en *David Glasgow Farragut, our first Admiral* (Annapolis, 1943), al afirmar que entonces había recibido invitaciones de personas del interior de Menorca que decían ser parientes suyos. Cuando era muchacho —añade— no se había preocupado mucho en buscarlos; pero más tarde se interesó más y más sobre el origen de su familia, especialmente después que George Tieknor le envió ciertos poemas de mossen Jaime Febrer, uno de los cuales celebraba las hazañas de Pedro Ferragut..., del que podemos asegurar nosotros que nada tiene que ver con el marino americano.

Nos consta, aunque nada dicen sus biógrafos, que volvió como oficial en 1825. En agosto de este año, Farragut, que había sido promovido a teniente el 13 de enero anterior, fue embarcado de dotación en la fragata *Brandwyne*, de 44 cañones, y destinada a llevar a Francia al general marqués de Lafayette.

El 9 de septiembre se hizo a la mar desde Potomac con rumbo a Europa, y este buque, considerado como uno de los más veleros de la Marina de su país, parece que en la travesía del Atlántico logró alcanzar velocidades de hasta 16 millas. Terminada su comisión pasó a incorporarse a las fuerzas navales del Mediterráneo, y el 28 de noviembre entró en Mahón. En este puerto seguía en enero de 1826, y a este viaje hace referencia la obra de George Jones, maestro y luego capellán de la Marina norteamericana, titulada *Sketches of naval life with notices of men, manners and scenery on the shores of the Mediterranean in a series of letters from the "Brandwyne" and "Constitution" frigates* (Nueva York, 1829, dos volúmenes), cuyas referencias sobre Menorca ha traducido y publicado el autor de estas líneas.



Almirante David F. Farragut.

Su último viaje a Menorca lo realizó Farragut en 1867. Procedentes de Cartagena llegaron las fragatas *Franklin* y *Frolic*. En la primera arbolaba su insignia el almirante, al que acompañaba su esposa. Al bajar a tierra con el comodoro Pennock y los capitanes Strong, Le Roy y Weyman, fue recibido por las autoridades de la isla y por una diputación llegada de Ciutadella, que le invitó a visitar la ciudad donde había nacido su padre.

Efectivamente, los días 26 y 27 visitó Ciutadella. En las Tabernas, a 8 kilómetros de la población, finca del marqués de Albranca, esperó el alcalde, don Tomás José Salort, con el Ayuntamiento y otras muchas personas. El marino americano, que lucía el sable de honor regalo de la ciudad de Nueva York en premio al heroísmo con que se condujo en la toma de Nueva Orleans durante la guerra de Secesión, se mostró complacido ante el expresivo recibimiento de que fue objeto. Por la noche pasaron a saludar las familias más distinguidas de Ciutadella, improvisándose un baile en casa de Siquella, donde se alojaba. Aclamado por el público, hubo de asomarse varias veces al balcón. Le acompañaban el comandante del *Franklin* y las esposas de ambos. Al día siguiente recibió del Ayuntamiento el acta declarándole hijo adoptivo de Ciutadella, en la catedral le fue mostrada la partida de bautismo de su padre y por la tarde visitó los edificios notables y alrededores. Al anochecer fue obsequiado con un refresco y hubo brindis y baile.

El 31, en Mahón, se dio un gran baile en honor del almirante en el Casino Mahonés. El 3 de enero de 1868 correspondió éste con otra espléndida fiesta en la fragata *Franklin*, y el 5 abandonó las aguas españolas para seguir viaje a Tolón, después de haber permanecido dieciocho días en el puerto, muy satisfecho de su estancia en Menorca. Se aseguró que encontró parientes en la isla, pues existía aún descendencia de una de las hermanas que al

emigrar a América dejó Jorge Ferragut, su padre.

A los ochenta y ocho años de aquella visita, Ciutadella, que mantiene vivo el recuerdo de Farragut, agasajó su memoria con emotiva y solemne ceremonia desarrollada el 27 de junio de 1953. El diario *Menorca*, y en particular el semanario *El Iris*, de Ciutadella, así como el folleto conmemorativo que se publicó por especial deseo del iniciador de tan importantes actos, don José Alles Quintana, a la sazón alcalde, premiado luego con la cruz blanca del Mérito Naval, nos relevan de una más extensa noticia. La Marina norteamericana, representada por el almirante de la VI Flota, John H. Cassady, regaló al Ayuntamiento de Ciutadella un retrato al óleo de Farragut, obra del pintor Víctor Moyá, y aquella Corporación obsequió a la Academia Naval de Annapolis con una placa de plata reproduciendo el acuerdo municipal que declaró al almirante Farragut hijo de la ciudad. La fiesta resultó solemnísima, asistiendo a ella las autoridades de la provincia y el director general de Archivos y Bibliotecas.

Por primera vez desde la guerra de 1898 —esta efemérides debe ser señalada— desfilaron juntos, con banderas y música, desfiles de marinera española y norteamericana, mientras que en aguas de Ciutadella se hallaban el ancla del crucero *Ciudadela* y el destructor *Isherwood*, y los españoles fragata *Pizarro* y destructor *Liniers*.

El 4 de febrero de 1962 entró por primera vez en el puerto de Mahón el destructor *DLG 6*, que ostentaba el nombre de *Farragut* y era el cuarto buque de la Marina estadounidense de los bautizados en honor de su almirante, al que pocos años hace se le ha erigido en Ciutadella un busto, del que es autora una artista americana. ■ JUAN LLABRES, del Instituto Histórico de Marina.



Corbeta
Nautilus.

EN LA CORBETA «NAUTILUS»

(Impresión marinera de Navidad)

“Todo el tiempo —dos años— que mandó la *Nautilus* el capitán de Fragata don Víctor Concas Palau, navegué con él a bordo de aquella corbeta. Era entonces Escuela de Guardiamarinas. Más de 3.600 millas y doscientos setenta y un días de mar, sin una avería, sin un accidente, sin un disgusto”, nos refería don Andrés, mientras saboreaba su café de siempre en la terraza del bar de Amador.

Era en Mallorca hace ya bastantes años, y en el puerto de Alcudia. El patrón de la barquilla de la Arrendataria, dos veteranos hombres de mar *tirats en terra* y el que esto escribe, formábamos aquella tarde de verano, en que la bahía sonreía ante nosotros en sus aguas azules e inmóviles, el auditorio de aquel primer contramaestre de la Armada, retirado ya del servicio, mil veces benemérito, enterado, bravo y modesto, que al amparo de su tierra natal llevaba con dignidad y el aprecio de todos, las sosegadas horas de sus posteriores años.

Palpitaban en su alma añoranzas de tiempos lejanos y ufanías de largas navegaciones, y aquel día era el tema de sus atractivas y minuciosas narraciones don Víctor Concas —hijo de Barcelona, héroe después en Santiago de Cuba y más tarde ministro de Marina y vicealmirante— y sus viajes de instrucción cuando era comandante del buque-escuela.

“En los dos viajes que dimos a América iba yo de tercer contramaestre. En el segundo embarcamos treinta y ocho guardiamarinas. Don Lorenzo Moya: próximo a salir oficial, que mandó La Estación Torpedista de Mahón y murió siendo contraalmirante, y yo éramos los únicos mallorquines a bordo. Al rendir aquel viaje en Cádiz, tomó Villamil el mando de la *Nautilus* para dar después su célebre vuelta al mundo...”

Y don Andrés seguía emocionado en su amor hacia el *clipper* desaparecido, recordándolo con ilusiones de juventud.

En aquella evocación tan pintoresca y sentida de las travesías a vela, se nos enredaba en la imaginación, entre las descripciones de aquel honrado oficial de mar, el porte irreprochable de su arboladura, su empanada cubierta, su fina y complicada caballería, todas las tiras y aparejos que había que accionar matemáticamente para que la *Nautilus* navegara. ¡Maraña de

escotines y de chafaldetes, de brios y amantillos, de apagapenoles y de amantes de rizo, de drizas y de brazas!...

Luego salieron a relucir las tierras y los puertos recorridos más de una vez en aquellas trayectorias magníficas que “valizaba” el nombre de don Víctor Concas. Las Canarias, Angra, en las Terceras, Funchal, Puerto Rico, La Habana, Nueva York, Montevideo, Buenos Aires, Plymouth...

“Una vez... estábamos sobre la costa del Brasil, casi al través con el cabo Frio, en uno de esos días bochornosos del trópico, con el cielo cubierto y amenazador y recalando gruesas mares de fondo que, como montañas aun de superficie lisa, anuncianan la proximidad de furiosa tormenta. Así amaneció, y al aclarar las primeras horas de la mañana, avistamos a un buque cuadro de vela que a nuestro rumbo nos llevaba bastante millas por la proa.

“Era un bergantín redondo que navegaba con precaución, llevando al viento muy poca lona. El lugar y el aspecto del buque hizo adivinar a nuestro comandante —que con el largavista lo examinaba con atención desde la toldilla— uno de nuestros veleros levantinos, de los pocos que todavía hacían el tráfico de tasajo.

“Pronto se mandó dar todo el trapo para alcanzarlo, maniobra que se ejecutó con rapidez, ya que llevábamos mucha gente, y la corbeta, obediente y sumisa, hinchó su amplio velamen y a las dos horas, poco más o menos, de suave y rápida marcha estuvimos al alcance de señales.

“Subieron y bajaron nuestras banderas, y a poco, en el cielo pálido de la mañana, destacaronse con añoranza consoladora los colores del pabellón español largados en lo alto del pico de mesana. Siguió luego la contraseña blanca, amarilla, roja y azul del puerto de Barcelona, y sucesivamente izó el bergantín su numeral. No cabía ya duda: el barco era español, catalán, y su nombre, *Cecilia*.

“Hojeó el oficial de guardia la *Lista Oficial de Buques*, y por ella se supo su desplazamiento de 195 toneladas, que había sido construido en Masnou y que pertenecía a la casa Gibernau del comercio de Barcelona.



“Volvió a jugar nuestro telégrafo de banderas, transmitiendo la orden de don Víctor de que facheara para esperar un bote, que, con un oficial, le llevaría órdenes.

“Así lo hizo el velero con prontitud, y según nos refirió después su capitán en Montevideo, todo fue alarma y conjectura a bordo del pequeño mercante español, mientras su escasa dotación, apoyada en la regala, contemplaba cómo a fuerza de remos se le acercaba el bote, preparado en la forma que requería el cariz amenazador del tiempo.

“Recibido el oficial con ansiedad en el *Cecilia*, comunicó a su capitán las órdenes del comandante de la *Nautilus*, que no eran otras que una hermosa pierna de ternera acabada de sacrificar y un saco de pan recién salido del horno, obsequio que gustosamente enviaba a toda su dotación.

“Aquel día era nada menos que el 25 de diciembre de 1891, y don Víctor —marino todo corazón, que quería de veras a sus hombres y atendía con larguezas a todo marino español que encontraba en sus viajes— no podía dejar a aquel puñado de compatriotas a carne salada y galleta dura en fecha tan grande y solemne, cuando en todos nuestros hogares había seguramente en aquellos momentos un recuerdo cariñoso para el padre, el esposo, el hijo ausente, y una oración para ellos a la excelsa Madre y Patrona de todos los que van por la mar.

“El capitán del *Cecilia* llevaba a bordo a un rapaz de unos diez años, hijo suyo, al que espetó un discurso —no se sabe si fue en catalán o en castellano— demostrándole que todo buen navegante que no tiene un pavo para celebrar la Navidad del Señor, debe contentarse con un buen bistec, si por fortuna se le aparece la Providencia en la figura de la *Nautilus*...

“Y luego, como hombre viejo en la mar y conocedor de sus malas partidas, pidió perdón al alférez de Navio visitante, que, como joven, se entretenía a bordo más de lo preciso, y le rogó que se volviera cuanto antes a la corbeta, pues el aspecto del cielo le llenaba de inquietud, a pesar de la corta distancia que nos separaba, pues una pequeña embarcación en la mar embravecida es como un átomo perdido en la espuma de las olas, que no siempre puede dominar con tan frágil vaso la superior inteligencia del hombre.

“Metíamos a bordo el bote, cuando el *Cecilia*, orientado de nuevo su aparejo, arrió por tres veces la bandera nacional en saludo de despedida, y se alejó con rumbo al Sur...” ■ *Histórico. Para transcripción,*

Condepols, S. A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTAS.



REDES, CUERDAS, TEJIDOS INDUSTRIALES

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



OFICINA CENTRAL:
AVDA. DE MADRID, 1
TELEFONOS:
2738 58 - 2728 62 - 2738 66
GRANADA

FABRICA:
CARRETERA MONTEFRIO
TELEFONO 329
ALCALA LA REAL

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

Páginas especiales

MEDALLA DE ORO DE LA COFRADIA DE ALCUDIA A UN PATRON DE PESCA

El delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Mallorca, don Luis Ventura, impuso la medalla de oro de la Cofradía de Pescadores del puerto de Alcudia al patrón de pesca de dicha localidad, don Sebastián Malondra Rebasa. Tal distinción le fue concedida por la Cofradía en atención a la ejemplaridad en el trabajo a lo largo de su dilatada vida profesional y su eficaz colaboración en los diversos cargos que ostentó en la mencionada agrupación sindical.



MEDALLA AL MERITO SINDICAL, AL DELEGADO LOCAL DEL I. S. M., EN CIUDADELA

CIUDADELA (Menorca).—En emotivo acto, al que se sumaron todas las gentes del mar de esta localidad, le ha sido impuesta la medalla de primera clase al Mérito Sindical, al secretario de la Cofradía de Pescadores y delegado local del Instituto Social de la Marina, don Juan Pons Juaneda. Dicha distinción es reconocimiento oficial a sus muchos años de servicio a los trabajadores del mar.

Don Juan Pons nació en Ciudadelas en el año 1897. El 2 de enero de 1938 fue nombrado tesorero del entonces Pósito de Pescadores, y poco más adelante, y por unanimidad, secretario-contador de la Cogradía de Pescadores, cargo que ha desempeñado hasta estos momentos en que ha alcanzado la jubilación al cumplir los setenta años.

En la fotografía, el momento en que le es impuesta la medalla al señor Pons por el presidente del Sindicato de la Pesca, en representación del delegado provincial de Sindicatos.

MALLORCA: HOMENAJE A DON MIGUEL OLIVER MASSUTI

MALLORCA.—Un sencillo pero emotivo acto de homenaje al subdirector general del Instituto Español de Oceanografía, don Miguel Oliver Massuti, ha tenido lugar en la Casa Sindical de esta bella capital balear de Palma de Mallorca. En dicho acto, las personalidades asistentes, entre las que se encontraba el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, destacaron la meritoria labor realizada por el home-

najeado en beneficio de la investigación pesquera nacional y de la pesca balear y mallorquina en particular.

Finalizó el acto con la entrega al señor Massuti, por parte del presidente de la Federación Sindical de Cofradías de Baleares, de la maqueta de una embarcación mallorquina, como obsequio de todos los pescadores.

SE CELEBRO LA II SEMANA INTERNACIONAL DEL CINE NAVAL



CARTAGENA (De nuestro enviado especial).—Todo certamen cinematográfico debe tener como base la coherencia y calidad del material filmico que se proyecte. De ahí la importancia que debe darse a un buen comité de selección. En este sentido creemos que esta II Semana Internacional de Cine Naval que se ha celebrado en Cartagena ha tenido su pequeño punto flaco. El conjunto de obras presentadas tenía un tono medio no muy alto, muchas de las películas eran bastante antiguas (no me refiero únicamente a las viejas películas de los años treinta, sino a que mucho de lo exhibido eran producciones de los años sesenta) y se echaba en falta un mayor rigor seleccionador. Otro problema a plantearse es el carácter marinero del certamen. Como puede verse por el resumen crítico, muchas de las películas tenían una relativa (no excesiva si se prefiere) relación con la mar, y principalmente se echaba en falta una mayor atención a los temas pesqueros y de Marina Mercante y a la problemática de los hombres que laboran en ellos. Yo creo que la continuidad de este interesante certamen quedaría firmemente asentada si se tendiese, de una parte, a una mayor especialización temática (problema que requiere un amplio y costoso trabajo de selección entre los diversos países productores de películas sobre la mar, con especial atención a Canadá, Japón, Gran Bretaña y Estados Unidos), y de otra, a

"KANGOUROU" (Francia), **"EXPLOZIA"** (Rumania), **"A PROMESSA"** (Portugal) Y **"LA GRANDE BARRIERE DE CORAIL"**, OBTUVIERON LOS MAXIMOS GALARDONES

una muestra más comercial en lo que a un sentido amplio de público asistente se refiere, que seleccionase, junto a películas modernas que van apareciendo sobre tema marinero, viejos films de interés que abarcarián desde el documental a las películas dramáticas, de aventuras, de ciencia-ficción, de guerra, etcétera, que han utilizado en alguna medida el marco de la mar, su gente y sus problemas. Tendríamos así una doble vertiente técnico-didáctica, podríamos llamarla, por un lado, y de interés espectacular y artístico, por otro. Abarcariamos así, siempre teniendo en cuenta un rigor seleccionador, desde la problemática pesquera, de Marina Mercante, científica, etcétera, hasta la película comercial con un buen nivel de calidad.

Entramos con esto a un tema básico para este tipo de certámenes: la organización y respaldo económico. Para conseguir esta buena selección y esta amplitud temática es necesaria una fuerte dotación. Creemos que el esfuerzo y capacidad organizativa de los pro-

motores de la Semana merecen esta ayuda, que debe ser lo más amplia posible: desde las entidades locales y provinciales hasta las más fuertes y poderosas de tipo nacional (Ministerios, entidades culturales, cinematográficas y marineras). Es muy posible que se logre este espaldarazo con el al parecer inminente ingreso de esta Semana en la Agrupación Internacional de Festivales Cinematográficos. Creemos que es una buena medida que puede dar altura e importancia aún mayor a esta organización cartagenera.

En lo referente al apartado de los premios, creo que su número es excesivo. El año 72 se presentaron treinta y dos cortos y documentales y siete películas de largometraje y se anunciaron, creemos, veinte premios. Este año han concurrido trece cortos y once largos y se han anunciado quince premios (más dos que se sacó de la manga el Jurado). Nos parece excesivo que haya premios para la mitad de las películas presentadas (es cierto que el Jurado les puede declarar desiertos), y

creemos daria mayor sensación de seriedad conceder un premio para largos y uno para cortos dentro de cada especialidad, aparte la Carabela de Plata.

ACTIVIDADES

El certamen se inauguró con una sesión de gala a la que asistió, junto a otras importantes autoridades, el capitán general de la zona marítima del Mediterráneo, almirante Yusty Pita. En esta primera sesión, don José Luis Azcárraga, presidente del Sindicato de la Marina Mercante, pronunció el pregón de la Semana.

Junto al certamen cinematográfico propiamente dicho se han producido una serie de actividades como exposiciones de cuadros con temas marineros, exposiciones filatélicas, bibliográficas y de maquetas, un certamen internacional de cine amateur, una semana gastronómica de la mar, etcétera.

En la sesión de gala de clausura, a la que igualmente asistieron ilustres autoridades pronunció unas palabras don Ernesto Giménez Caballero y actuó la Coral Tomás Luis de Vitoria.

Por último, nuestro agradecimiento por su amable hospitalidad a los organizadores del certamen y en especial a su Gabinete de Prensa. ■ **MANUEL PEREZ ESTREMERA.**

JUICIO CRITICO DE LAS PELICULAS DEL CE

ALEMANIA

Der Kapitan ("El capitán"), largometraje de Kurt Hoffman. Un capitán de carguero pasa de pronto a dirigir los destinos de un gran transatlántico en viaje de crucero. Esta comedia, mediocre film comercial, nos narra las pequeñas aventuras de este capitán en su trato con el distinguido pasaje. Acosos femeninos, el consabido polizón, fiestas a bordo y otras vulgaridades argumentales sirven para construir esta endeble película, cuya relación verdadera con la mar podría calificarse, con benevolencia, de escasa.

ARGENTINA

Centenario de la Escuela Naval Militar, cortometraje de Alberto Larram, y **Rumbo 73**, cortometraje de Héctor A. Querejeta. Estos dos documentales pue den fácilmente criticarse a la vez. Realizaciones vulgares sobre lo que es una escuela naval y sus viajes de prácticas. Nada nuevo ni que intente ir más allá de lo que en otros países se ha hecho con este tipo de socorridos reportajes. Todo aparece demasiado maravilloso y encantador en la escuela naval como para que nos lo creamos.

BELGICA

La grande barrière de corail, largometraje documental de Pierre Levie. Interesante filmación sobre este gran accidente oceanográfico cercano a la costa australiana. La belleza de las formaciones de coral, la topografía submarina y la amplitud de la fauna son bien mostradas en esta película, que, si bien no supera la realización algo convencional de este tipo de documentos, tiene un interés visual y científico indudables.

CANADA

The sea ("El mar"), cortometraje de Bane Jovanovich. Documental algo desperdigado y falso de hilación sobre la vida marítima. Del mercado de pescados de Tokio pasamos a las grandes conformaciones subacuáticas, al estudio del plancton, a diversas formas de vida submarina, a la visión de buques de estudio oceanográfico o a las imágenes de las grandes masas heladas. La buena calidad técnica y fotográfica compensan en gran parte la falta de conjunción narrativa. Una pena que no hubiese más material de este país, que el año pasado fue el que aportó películas de mayor calidad.

DINAMARCA

Sejlads ("El espíritu de la vela"), cortometraje de Jorgen Ekberg. Reportaje de buen acabado técnico sobre las formas de tripular diversos tipos de veleros deportivos. Correcto, sin mayores pretensiones.

ESPAÑA

Hombres de mar, cortometraje de Guillermo de la Cueva. Una de las pocas películas que parecía abordaban el tema de la pesca. Un pesquero sale de un pequeño puerto asturiano para emprender sus faenas. Ahí queda todo. La

grandilocuencia, petulancia y pretendida "belleza" de composición de las imágenes, anulan cualquier posible interés real. Una muestra de lo que no debe hacerse.

Velas olímpicas, cortometraje de Alesbaan Serrano. Documental sobre las regatas de vela en la pasada Olimpiada, dedicando especial atención al "Fortuna", velero patroneado por S.A.R. don Juan Carlos. Discreta fotografía y escaso interés.

Tercio de Armada, cortometraje de Adriano del Valle. Esta es la sinopsis del corto que aparecía en el programa: "Adiestramiento y preparación técnica de las unidades de Infantería de Marina. Desembarcos. Acciones de guerra". Realización discreta y producción del Ministerio de Marina.

La más alta ocasión, cortometraje de Francisco Perelló (fuera de concurso). Producción de NO-DO sobre el centenario de la batalla de Lepanto y la exposición que a tal efecto se celebró en las Atarazanas de Barcelona. Vulgaridad y falta de interés.

La reverencia, cortometraje de Fer-

en el mar. Finalmente vuelve al mar, que es su pasión".

El Cristo del océano, largometraje de Ramón Fernández. No porque se vean olas y la acción se desarrolle cerca del mar ha de ser marinero el tema. Esta es más bien una película para la Semana del Cine Religioso de Valladolid. Una especie de "Marcelino pan y vino" de escasísima calidad e interés.

La isla del tesoro, largometraje de Andrew White. La película es una coproducción italo-alemana-franco-española que vuelve al tan utilizado tema de la novela de Robert L. Stevenson. El film de aventuras, aunque su respaldo literario sea tan excelente como el de Stevenson, no es algo fácil de realizar. Puede limi-

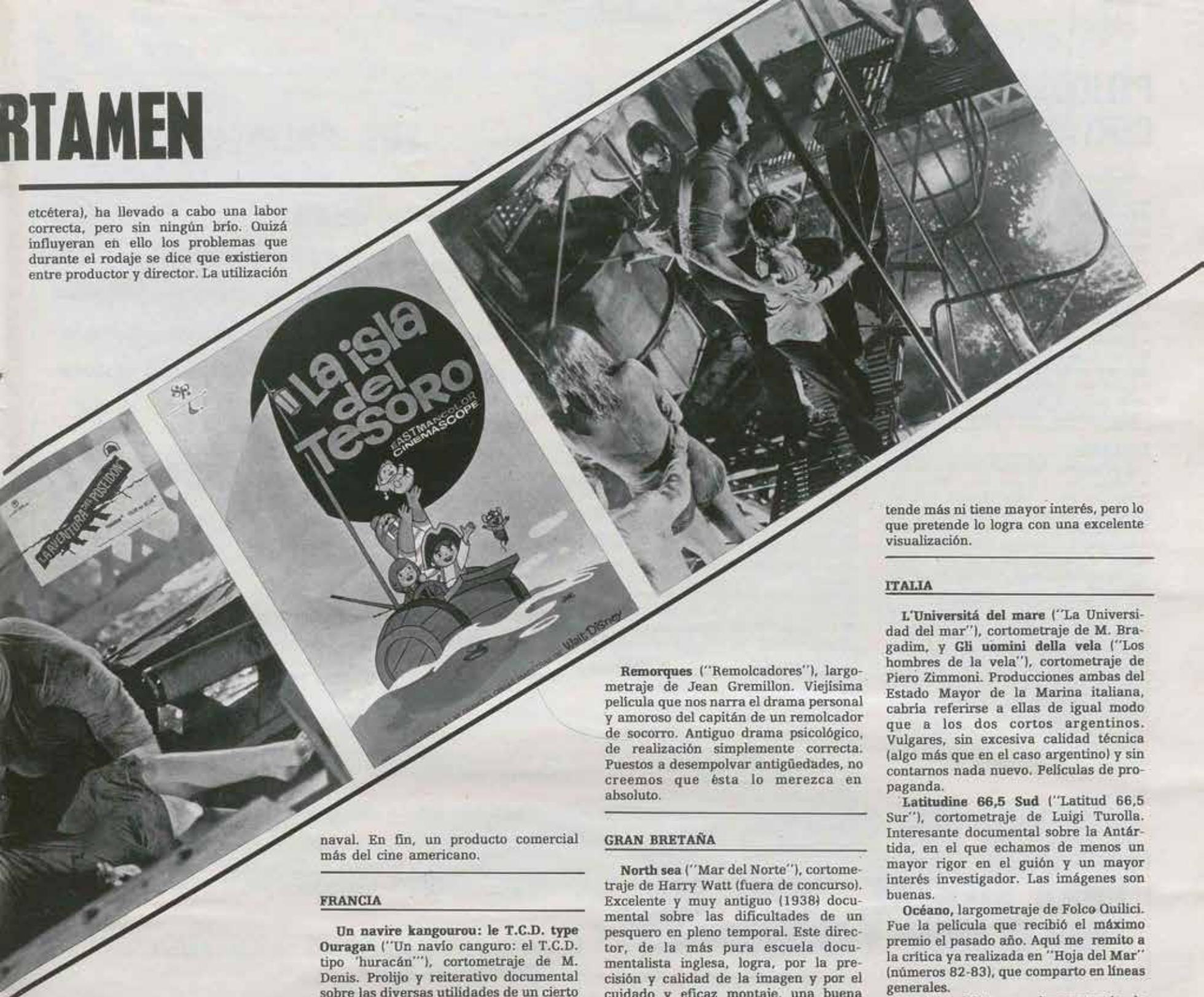


nando Montejo (fuera de concurso). No pude ver este corto. La sinopsis de su argumento que aparecía en el programa es la siguiente: "El monte Iguelo habla a un pescador. Este se enamora de una bella actriz y decide abandonar su vida

tarse a seguir con vulgaridad la narración escrita, caso de la película que comentamos, o puede darle una verdadera idea visual que introduzca al espectador en el interés del argumento. Ni siquiera la presencia de Orson Welles como actor en el papel del pirata Long John Silver sobrepasa la mediocridad general. La emoción y el interés continuo de la novela no se han sabido utilizar.

La isla misteriosa, largometraje de J. A. Bardem. Nuevamente una película de aventuras basada en una novela famosa, en este caso de Julio Verne. El director, Bardem, uno de los más famosos realizadores españoles ("Muerte de un ciclista", "Calle Mayor", "Sonatas",

etcétera), ha llevado a cabo una labor correcta, pero sin ningún brío. Quizá influyeran en ello los problemas que durante el rodaje se dice que existieron entre productor y director. La utilización



naval. En fin, un producto comercial más del cine americano.

FRANCIA

Un navire kangourou: le T.C.D. type Ouragan (''Un navio canguro: el T.C.D. tipo 'huracán''), cortometraje de M. Denis. Prolífico y reiterativo documental sobre las diversas utilidades de un cierto tipo de navío de guerra francés. El buque sirve de portahelicópteros, transporte, dique móvil, transportador de buques menores, almacén, etcétera. Dura treinta y tres minutos y creo que con la mitad habría bastado para que nos contaran las utilidades del barco, pues no pretende otra cosa la película.

Los dragones de las Galápagos, cortometraje del grupo del científico Cousteau. Interesante y bien filmado material sobre la vida de la iguana marina (animal de origen terrestre adaptado con el tiempo al marítimo). También se observan otras muchas especies de la fauna cercana a las inhóspitas islas Galápagos. Sin ser un gran trabajo, es una película que se sigue con atención.

Tintin et le lac aux requins (''Tintin y el lago de los tiburones''), largometraje de dibujos animados de R. Leblanc. Incomprensible. Película de dibujos ya premiada en el Festival de Gijón de Cine para Niños. Aparte mi opinión personal, desfavorable tanto a la película como a las historietas de dibujos en que está basada, quiero hacer constar mi estupor ante su programación en un certamen de cine naval (de la mar o marinero, diría yo mejor).

de hermosos parajes naturales (Lanzarote, el Camerún) no pasa más allá de la mera ilustración, y los fantásticos decorados del legendario ''Nautilus'' del capitán Nemo nos hacen añorar la película ''Veinte mil leguas de viaje submarino'' (Richard Fleischer) al igual que Omar Sharif no hace olvidar, ni mucho menos, a James Mason en el papel de capitán Nemo. La película, falta de ideas y de presupuesto para recrear la fantasía de Verne, llega a hacerse premiosa, no superando ese nivel de corrección a secas antes señalado.

ESTADOS UNIDOS

La aventura del Poseidón, largometraje de Ronald Neame. Mamotreto comercial muy a la americana, con gran presupuesto, con buenos decorados y efectos especiales, con artistas famosos y con los clásicos personajes prototípicos, faltos de vitalidad propia e interés. Aquí no faltan el dinero y la perfección técnica, pero falta todo lo demás: un realizador con ideas, un guión sin esquemas previos, un tratamiento algo nuevo del tan explotado tema del hundimiento

Remorques (''Remolcadores''), largometraje de Jean Gremillon. Viejísima película que nos narra el drama personal y amoroso del capitán de un remolcador de socorro. Antiguo drama psicológico, de realización simplemente correcta. Puestos a desempolvar antigüedades, no creemos que ésta lo merezca en absoluto.

GRAN BRETAÑA

North sea (''Mar del Norte''), cortometraje de Harry Watt (fuera de concurso). Excelente y muy antiguo (1938) documental sobre las dificultades de un pesquero en pleno temporal. Este director, de la más pura escuela documentalista inglesa, logra, por la precisión y calidad de la imagen y por el cuidado y eficaz montaje, una buena muestra de lo que es la lucha del pescador en su trabajo diario. Junto a ''Hombre de Arán'' y ''Tiburoneros'', lo mejor de la Semana.

Man of Aran (''Hombre de Arán''), largometraje de Robert J. Flaherty (fuera de concurso). También antigua (1934) y gran película. Perfecto testimonio sobre la dura lucha por la supervivencia en las perdidas tierras de Arán, al Norte de Irlanda. El hombre lucha en una pequeña barca por conseguir pesca. La mujer le ayuda esforzadamente en el intento de cultivar la rocosa tierra y en las duras y difíciles arribadas de la barca con una mar muy crecida. El hijo pesca en los acantilados, colabora en lo que puede, ve y aprende su duro futuro. La familia de la tierra de Arán que nos ofrece el realizador es una clara muestra de cómo el esfuerzo humano pelea contra una Naturaleza hostil pero hermosa.

HOLANDA

Mond voor mammoets (''Puerto para gigantes''), cortometraje de Joop Burksen. Un buen documental que nos muestra las obras de ampliación del gran puerto de Rotterdam. La película no pre-

tende más ni tiene mayor interés, pero lo que pretende lo logra con una excelente visualización.

ITALIA

L'Università del mare (''La Universidad del mar''), cortometraje de M. Bradim, y Gli uomini della vela (''Los hombres de la vela''), cortometraje de Piero Zimmoni. Producciones ambas del Estado Mayor de la Marina italiana, cabría referirse a ellas de igual modo que a los dos cortos argentinos. Vulgares, sin excesiva calidad técnica (algo más que en el caso argentino) y sin contarnos nada nuevo. Películas de propaganda.

Latitudine 66,5 Sud (''Latitud 66,5 Sur''), cortometraje de Luigi Turolla. Interesante documental sobre la Antártida, en el que echamos de menos un mayor rigor en el guión y un mayor interés investigador. Las imágenes son buenas.

Océano, largometraje de Folco Quilici. Fue la película que recibió el máximo premio el pasado año. Aquí me remito a la crítica ya realizada en ''Hoja del Mar'' (números 82-83), que comparto en líneas generales.

La isla del tesoro, largometraje de dibujos de Hiroshi Ikeda. Versión realizada en dibujos animados de la famosa novela. Película para niños, bastante niños, tiene una aceptable calidad técnica dentro del cine de dibujos, sin que por ello aporte ningún valor especial. Los personajes, menos dos, están representados por animales; también hay algunas canciones y algunas modificaciones y libertades con respecto al texto. Debe ser por aquello de que es para niños (cada cual entiende lo que quiere decir ''para niños'' de distinta manera).

MEXICO

Tiburoneros, largometraje de Luis Alcoriza. Película de hace ya algunos años, nos narra la vida dura y sencilla de un pescador de tiburones que decide volver a la gran ciudad donde está su familia y que al verse totalmente desplazado de su ambiente y sus formas habituales vuelve a la pesca. Película hecha con pocos medios y de gran sencillez narrativa, muestra la dureza de un tipo de vida, sus problemas y la variada entidad de las personas que en ella participan.

(Pasa a la pág. siguiente)

PELICULAS DEL CERTAMEN

(Viene de la pág. anterior)

pan. Al mismo tiempo, es un canto a la Naturaleza y a las formas sencillas y naturales en contra de la falsedad y opresión de la gran ciudad. Aunque a veces el film sea algo ingenuo, la verdad de sus imágenes y de sus personajes prima sobre ello, convirtiendo a "Tiburones" en una obra compleja y humana, que sabe enfrentarse con sinceridad a una problemática. Hay que hacer constar que su realizador, Alcoriza, es español emigrado a México, colaborador de Buñuel y autor de alguna otra película bastante interesante ("Tarahumara", por ejemplo).

PORUGAL

A promessa, largometraje de Antonio de Macedo. Aunque con la carga intelectual de su origen teatral y de su planteamiento psicológico, "La promesa" es también un importante documento sobre la pobreza y la cerrazón de ciertas formas de vida en las zonas menos agraciadas del Portugal actual. El reflejo de esos pueblos pesqueros nortenos, de su vida triste y sofocante, encerrada entre los tabúes religiosos y la dureza del medio ambiente, es la principal virtud del film. En ese marco se desarrolla un típico drama rural que sirve para definir a los personajes y a su entorno. Película no totalmente conseguida es, con todo, de las más interesantes de la Semana y, también, de la difícil producción de un nuevo cine portugués.

RUMANIA

Explozia ("Explosión"), largometraje de Mircea Dragan. Un barco a la deriva,



abandonado, en llamas, a punto de explotar y con una carga de nitratos altamente explosiva, está junto a una ciudad que podría desaparecer completamente si la explosión se produce. La película narra la lucha para conseguir evitar la catástrofe. Personajes heroicos, notas de humor en la tragedia, enfrentamientos entre los cargos dirigentes de la ciudad y otras acotaciones, van constituyendo una narración un tanto convencional y falta de garra explosiva. La realización, con ser correcta, nos hace pensar en un quiero y no puedo con respecto a un cine americano de este tipo, entre el suspense, la aventura y el drama. Una especie de pequeño "Poseidón" (casualmente el barco de la película rumana se llama así), tan faltó de interés como su hermano mayor americano. ■ M. P. E.

COMO SIEMPRE, "NORT SEA", "MAN OF ARAN" Y "TIBURONEROS"

De esto hace ya bastantes años: En La Coruña llegó a celebrarse un Festival Internacional de Cine de la Mar. Murió a la segunda edición. Creemos que la razón principal fue la falta esencial de materia prima: posiblemente los organizadores tenían dificultades para hacerse con producciones suficientes de una calidad técnica y artística mínima y, posiblemente el origen del problema era que, efectivamente, no existen en el mercado.

Hay un dato muy expresivo: en aquellas ediciones -hace bastantes años, insisto- ya destacaron sobre las demás películas "North Sea", "Man of Aran" y "Tiburones": hoy, en el certamen de Cartagena, vuelven a ser estas producciones las más destacadas.

Son clásicos del cine. Poseen secuencias no superadas. Por calidades

propias y porque el cine de la mar -según se ha visto en Cartagena- no pasa de una línea mediocre. La realidad humana del hombre de la mar -tanto en sus perfiles negativos como en los positivos- no acaba de ser asimilada por el cine. Tiene más entidad el documental, si se refiere a las profundidades marinas. Los reportajes referidos a la Marina de Guerra parecen todos cortados por el mismo patrón. La interrelación hombre-mar rara vez se expone en su dimensión auténtica.

Quizá la causa sea que no se conoce la mar. Quizá sea que el marino es un hombre seguramente admirado, pero no comprendido.

El certamen de Cartagena podría ser la llamada, el toque de atención para que elementos técnicos y artísticos de la industria cinematográfica acojan la tarea de

captar y reflejar el entorno marítimo tal cual es. Esta labor no se consigue, sin duda, en dos años. Harán falta más ediciones, más convocatorias y, por supuesto, críticas objetivas, con responsabilidad y sin compromiso, para que estos fines se alcancen.

Y entre tanto habrá que seguir con los clásicos. Con "North Sea", "Man of Aran", "Tiburones".

-¿Qué destino? -pregunta el vigila.
-Mar del Norte -responde el patrón del pesquero.

Y en aquel instante el ritmo cinematográfico de "North Sea" cambia, se acelera, dando entrada a todo relato de la navegación y la pesca cotidianas...

Aquella secuencia se hizo en 1938... y sigue teniendo más vigencia que casi todas las que se han podido ver en Cartagena, en 1973. ■ VIDAL.

LOS PREMIOS

GRUPO MARINA DE GUERRA

- Submarino Peral de Oro, a Francia, por el film titulado "Kangourou".
- Lepanto de Oro, a España, por la película "Tercio de Armada".
- Submarino Peral de Plata, a Italia, por "Gli uomini della vela".
- Lepanto de Plata, a Argentina, por su film "Escuela Naval".

GRUPO MARINA MERCANTE

- Faro de Cabo de Palos de Oro, a Rumania, por su película titulada "Explozia".
- Ancla de Oro, a Holanda, por el film "Mond voor mammoets".
- Faro de Cabo de Palos de Plata, a Alemania, por la película "Der Kapitan".

GRUPO MARINA DE PESCA

- Mujol de Oro, a Portugal, por su film "A promessa".
- Aladroque de Oro, a Canadá, por el film "The sea".
- Mujol de Plata, a Méjico, por su film "Tiburones".

GRUPO MARINA DEPORTIVA Y CIENTIFICA

- Sirena de Oro, a Bélgica, por su película "La grande barrière de corail".
- Placa de Oro, a Italia, por el film "Latitudine 66,5 sud".
- Sirena de Plata, a España, por su film "Velas olímpicas".
- Placa de Plata, a Dinamarca, por el film "Sejlads".

PREMIO ESPECIAL CIUDAD DE CARTAGENA, CARABELA DE PLATA

El Jurado Internacional acuerda por unanimidad declarar DESIERTO el premio, por considerar que no existe ninguna película de las presentadas que se ajuste exactamente al artículo 9, que establece: "Carabela de Plata a la película de cualquiera de las secciones que mejor valore y estimule el espíritu marinero".

MENCIONES ESPECIALES

- El Jurado acuerda conceder MENCION ESPECIAL a las películas: "La isla del tesoro", de Japón, y "Tintin et le lac aux requins", de Francia, ambas de dibujos animados, por su gran calidad, sugiriendo a la Comisión Organizadora que para la próxima edición se establezca un grupo específico que permita destacar las películas de tema marinero, especialmente dedicadas al público infantil.
- El Jurado propone a la Comisión Organizadora que se establezca un premio especial denominado ENTRADA DE ORO, para conceder a la película de mayor valor comercial. Aceptada esta propuesta por la Comisión Organizadora, se concede por primera vez este premio al film "La aventura del Poseidón", presentada por EE. UU.



LAS AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, incapaz de resistir más de dos segundos y medio la mirada de una mujer guapa. No es, pues, nada extraño que se me clavara la lengua en el paladar fuertemente y me sintiera de gelatina por dentro cuando se aproximó a mí la mujer más guapa del mundo. Hasta los botones de mi uniforme rilaban en los ojos.

—Marino —me dijo ella—, llevas en el rostro los besos de todos los vientos de la rosa. Al caminar pareces resistir una marejada en el asfalto. Y encima de tu gorra veo revolar una gaviota que mira hacia la costa. Me gustas.

Levanté la cabeza. No había ninguna gaviota. Sólo un ridículo gorrión en las ramas de un árbol. Y de repente recordé las palabras de mi padre cuando abandoné el hogar para dedicarme a la dura vida marinera.

—En cualquier país que visites, incluso Francia, Groenlandia o las islas Molucas, desconfía de las mujeres, hijo.

Evidentemente, aquella mujer tan hermosa mentía. Había lavado mi cara aquella mañana y, además, la calle estaba empedrada.

—Invitame a pasear por los jardines de magnolios y sentémonos en un banco

de oro imitando madera. O llévame a la más pequeña de las "boites", iluminada con luces rojas, donde sólo quepamos tú y yo. O arrástrame al parque de atracciones y subamos juntos a la montaña rusa del frenesí azul. O, si más te apetece, déjame escuchar tus aventuras de mar, sentada a tus pies, en una habitación con alfombras en el suelo, en las paredes y en el techo... ¿Por qué callas? Muchos hombres ricos y poderosos darían media vida por acompañarme hasta esa esquina de enfrente, tocando con dos dedos el puño de mi blusa nada más.

Era una esquina triste y vulgar, en la que estaba instalada una salchichería.

Se apartó dos metros de mi lado y, prontamente, saliendo de detrás de los árboles, las farolas y los puestos de periódicos, la rodearon más de cincuenta hombres ricos y poderosos, adorándola en silencio.

A un marino no le agrada tanta compañía y, recogiendo la manga de la chaqueta, les enseñé el antebrazo izquierdo. Les bastó una mirada para comprender, y rápidamente desaparecieron. Guardé el revólver que sostenía en la mano derecha y comencé a silbar. Por aquel entonces era un marino

juven e inexperto y no solía silbar bien. Causó impresión, sin embargo, el ruidito.

—Marino, no me abandones —dijo ella—. Permíteme siquiera que limpie el ancla dorada de tu gorra con mis cabellos hasta que brote luz.

No olvidaba los consejos de mi padre y eché a andar sin volver la cabeza atrás. Hubiera preferido ir con ella a oler magnolios, a la "boite" roja, a la montaña rusa y al cuarto de alfombras en el techo. Pero un marino no debe mostrar debilidad ante una mujer, aun siendo la más guapa del mundo, con certificado expedido por todos los países. Seguí caminando y, al llegar a la salchichería, la miré por última vez.

Ciento nueve (contados) productores de cine ofrecían a la mujer más guapa del mundo contratos de millones por intervenir en un plano solamente, al final de sus películas. En el viejo reloj de la vieja catedral, las viejas agujas marcaban las diez de una ya también vieja noche.

Cuando llegué al barco me encerré en el camarote y, sin quitarme siquiera la chaqueta, me tumbé en la litera, y lentamente conté hasta treinta y cuatro mil seiscientas cuarenta y dos mujeres más guapas del mundo, todas iguales.

Cerca de las cuatro, interrumpió el desfile la voz de alguien que cantaba jubilosamente. Asomé la cabeza por el portillo, dispuesto a abroncarle. Era el segundo piloto.

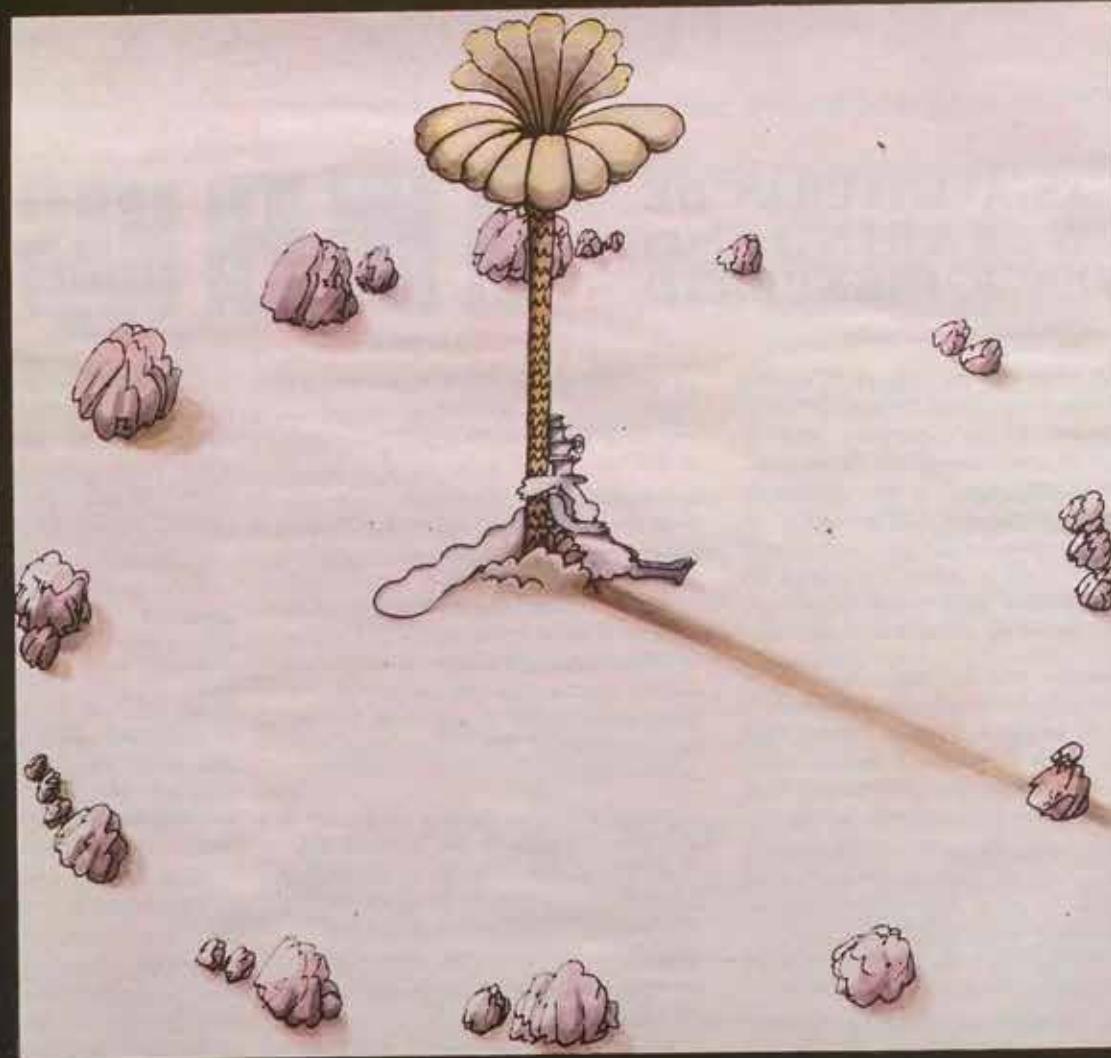
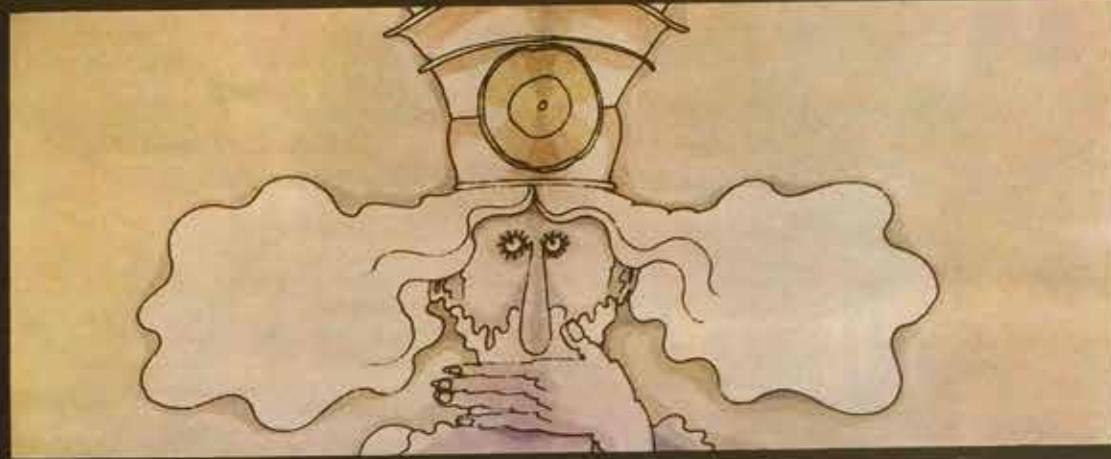
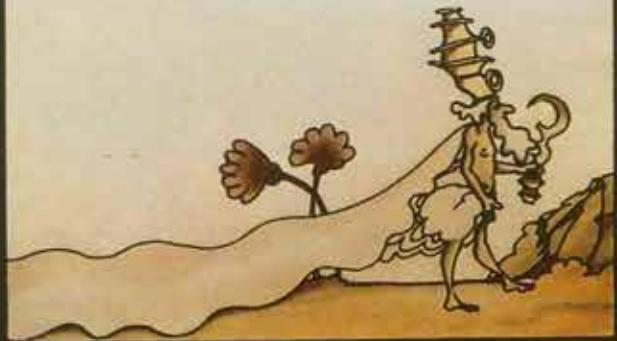
—¡Canta conmigo los "shanties" de izar sobremesanas!... ¡Baila en mi honor la rumba de las noches de la Cruz del Sur sin nubes!... Amigo mío, ojalá pudiera trasplantarte una tonelada de felicidad que me sobra. ¡Estoy enamorado! Esta misma tarde era un imbécil normal en pantalones, y ahora... ¡Soy feliz, enormemente feliz, inmensamente feliz! ¡He conocido a la mujer más guapa del mundo y ella me...!

Cerré de golpe el portillo para no escucharle más, antes de que me vengara arrojándole al agua después de cortarle las orejas con mi navaja. Odiaba a mi compañero. El segundo piloto era un tipo presuntuoso que inventaba todas sus aventuras en tierra. Pero aquella noche maldita el ancla de su gorra despedía rayos de luz, como si fuera la linterna del casco de un minero.

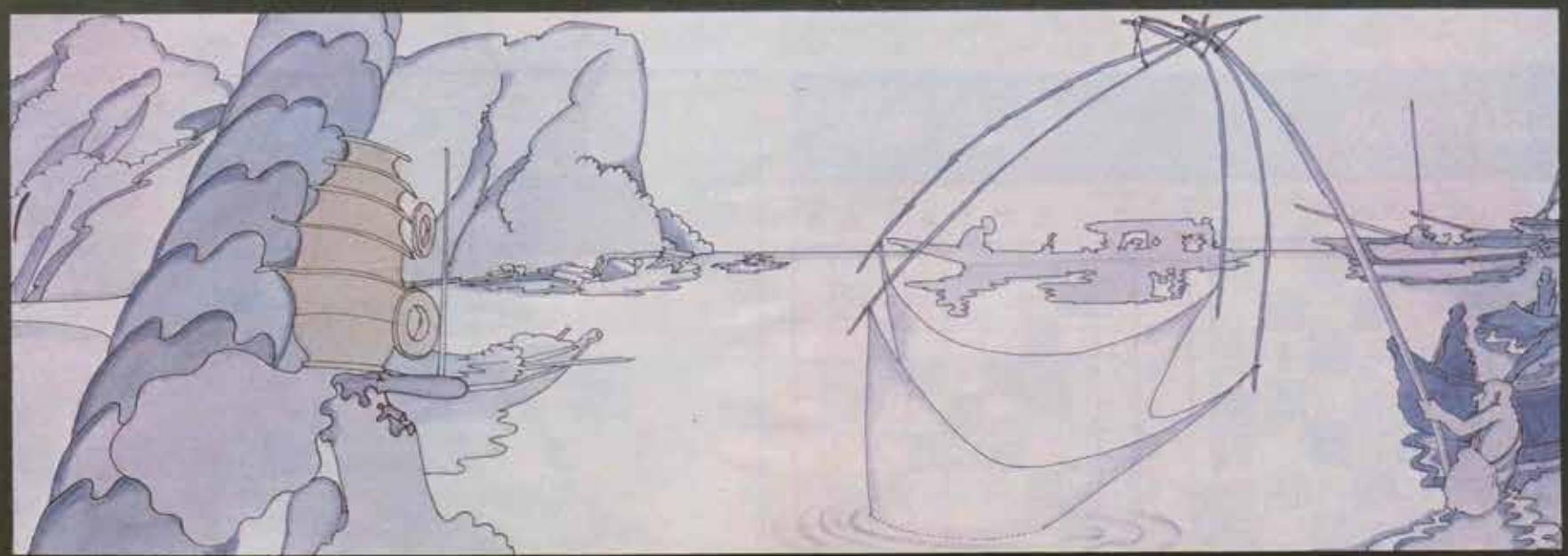
Sólo un consuelo me quedaba. Después de rechazar a la mujer más guapa del mundo, no había duda de que yo era el hombre más tonto del mundo. Un título que nadie podía ostentar. ■ **EL AGREGADO VITINOWSKY.**

LA MUJER MÁS GUAPA DEL MUNDO

MITOS



1 Aquella mañana, Shamashnapishtim salió como cada día a pasear por un montículo cercano, desde donde se contemplaba el movimiento del pequeño puerto fluvial.
 —Ah!, recuerdos de mi pasada vida marinera.
 En las finas y plateadas barbas de Shamashnapishtim, Noé para los amigos, se adivinaban sus muchos años. El médico rural había sido tajante a la hora de recetar: «Ningún exceso». «Los placeres de la vida y de la mesa son un peligro cuando se pasan los seiscientos años, y tú, mi querido amigo, eres ya mayor». El colesterol hacía de las suyas y las arterias iban perdiendo la consistencia de antaño. Nada de cacerías ni trabajos violentos. Paseillos al sol, vida tranquila, ningún sobresalto...
 Se sentó debajo de un árbol. Frente a él, el ancho río donde un sinnúmero de barcas faenaban silenciosas. Apenas, un murmullo de abejas silvestres en las flores rompían la quietud.
 —¡Ah! ¡Qué alivio! ¡Qué tranquilidad! —casi se durmió. Sentía deslizarse por un tobogán sutil e infinito... lentamente... No supo cuánto tiempo estuvo allí. Una hora... tal vez más... La sombra del árbol había cambiado varias veces de sitio cuando un sobresalto le despertó.



2 —¡Por Jehová! ¿Qué es lo que he oído? ¿Qué significa esta revelación?

Tenía las barbas erizadas. Sus ojitos redondos, a punto de salir del blanco, parecían buscar una explicación. ¡Oh! ¡Oh! Rápidamente cogió su bastón y empeñó a descender la colina en dirección a su casa. ¡Al cuerno los ejercicios violentos! Y emprendió una veloz carrera hacia donde se encontraban sus hijos trabajando. Gruesas gotas de sudor se deslizaban por sus plateadas sienes. Algunas piedras esprintaban tras él por la pendiente, tal era la fuerza con que las pisaba. Pero cada vez se encontraba más fatigado. No podía resistir aquel ritmo casi maratoniano, sus piernas no se lo permitían... Y se paró. Llevaba las túnicas llenas de tierra, pues en dos veces había rodado por el suelo. ¿Qué hacer?

¡Una nave! ¡Como quien dice nadar! Aquella visión espeluznante sólo podía ser un aviso del cielo. ¡Una revelación! Otra vez su Dios le había sido propicio. Gracias.

Jehová mío, gracias, pero... ¡Cómo! ¡Yo! Siempre dedicado al dulce hacer nada.

No. No contaría nada a nadie. Le hubieran tomado por un viejo loco y en adelante su vieja vida familiar le hubiera resultado demasiado incómoda. Además, su prestigio ante los demás estaba en juego. Haría lo que tenía que hacer sin dar explicaciones. ¡Una nave! ¡Una nave!, se repetía el viejo y desconsolado Shamaahnapiashium. Noé para los amigos.

Pero por primera vez en todos los tiempos, la salvación de todas las especies iba a estar confiada a una embarcación. ■ JOSEP MILLO.

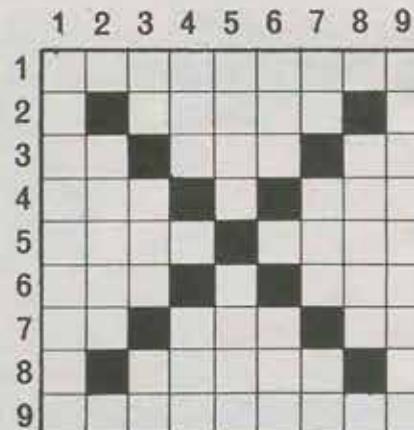
PASATIEMPOS

Por EL GRUMETE

C. H. COSTER

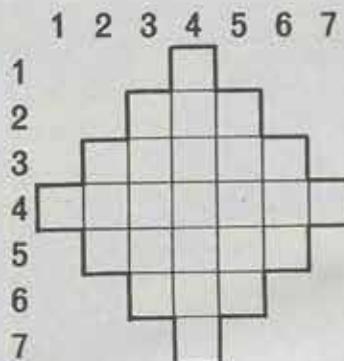


Juegan blancas y ganan



HORIZONTALES.—1: Batalla naval. 2: Tono de madera para guardar líquidos (plural). 3: Al revés letra griega. Al revés, villa de Burgos. Al revés, matrícula española de coche. 4: Barco. Nombre de letra. 5: Cuestión. Satélite (al revés). 6: Siglas de una nación. Espacio de tiempo. 7: Interjección. Ramera. Dios egipcio. 8: Metal. 9: Inclinarse un barco de costado.

VERTICALES.—1: Palo de proa en las embarcaciones de dos o más palos. 2: Descanso. 3: Repetido, dignidad eclesiástica. Escuchaba. Matrícula española de coche. 4: En Logroño fianza. Al revés, juego infantil. 5: Parte del barco. Nombre de yate. 6: Ciudad del Irán. Quiere. 7: Con una a, fluido. Nombre la letra. Voz que se usa, repetida, para arrullar a los niños. 8: Parte del costado de un barco. 9: Amotinarse.



HORIZONTALES.—1: Consonante. 2: Eru-
dito francés, autor de lo «Arqueología
naval». 3: Lista. 4: Nevada. 5: Nombre
de mujer. 6: Apellido de boxeador espa-
ñol. 7: Vocal.

VERTICALES.—1: Consonante. 2: Primo-
genito de Noé. 3: Villa de Alicante. 4: Em-
barcación mayor que la lancha con árbol y
mastelero. 5: Rol. 6: En este sitio. 7:
Vocal.

MAREJADILLA DE LETRAS

Por RAMÓN

En este cuadro de letras se encuen-
tran los nombres de DIEZ embarca-
ciones; se leen de derecha a izquierda,
de izquierda a derecha, de arriba abajo,
de abajo arriba y en diagonal. Tra-
zando una línea alrededor de cada
nombre, procure localizar todos, te-
niendo en cuenta que una letra puede
formar parte de dos o más nombres
por cruzarse éstos.



A



500
ALISIO-I

JEROGLIFICO

¿Cómo se situó el barco?

LAS SOLUCIONES
EN EL
PROXIMO NUMERO

ALQUILER DE EMBARCACIO- NES DEPORTIVAS PARA LA PESCA EN EL ESTRECHO

ASEQUIBLE PRECIO, EN EL QUE VA
INCLUIDO: UN MARINERO, PERTRECHOS
Y CARNADA

50 AÑOS DE EXPERIENCIA

QUEIPO DE LLANO, 82

TELEFONO 74

BARBATE DE FRANCO
(CADI)Z

EL DAMERO MARINERO

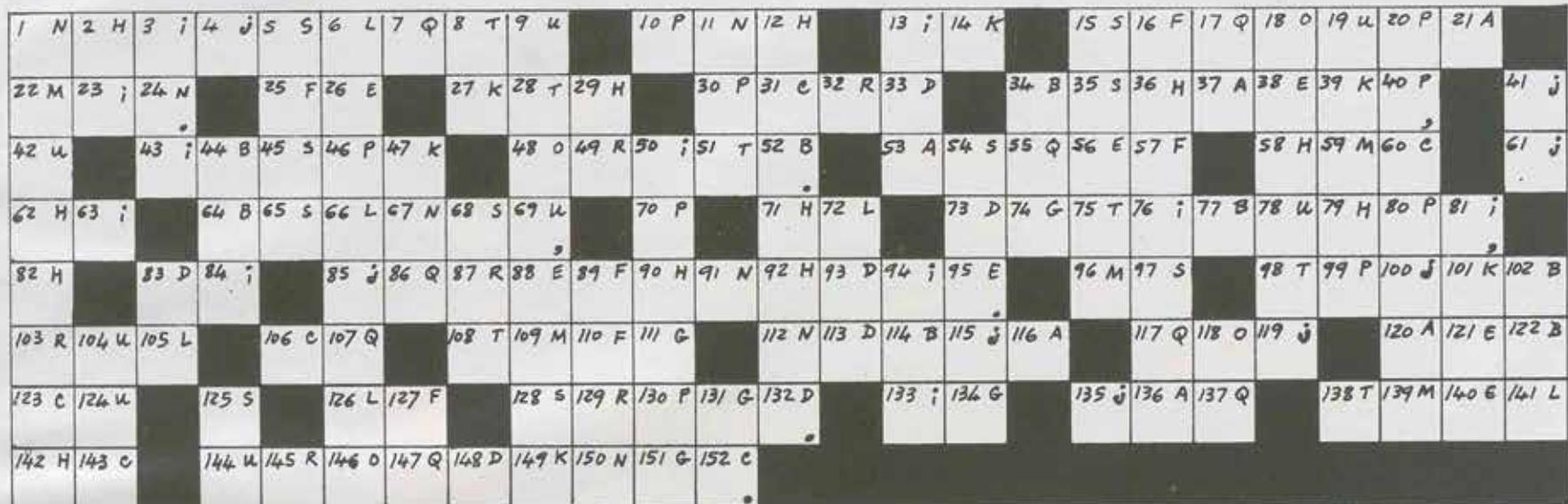
Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 97

«Fantasma negro,
cabeceando en el azul de la noche,
cruz del palo mayor:
vigila.

Tiburones escoltan
el buque
y asoman sus cabezas».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir:
A. STORNI - «ALTA MAR».)



DEFINICIONES

A. Hacen que el buque vuelva la proa al viento, a la marea, corriente o a algún objeto determinado.

116 53 37 21 136 120

B. Viento cierzo y muy frío, aunque no muy fuerte.

34 44 114 52 102 64 77

122

C. Acción de levantar la proa el buque por efecto de la marejada. (También se refiere a veces al cabeceo.)

152 60 123 143 106 31

D. Cambio considerable y repentino en la dirección del viento que sopla por encima de una tierra alta y quebrada.

93 113 73 132 148 83 33

E. Nombre del primer buque submarino español, inventado por Narciso Monturiol.

121 88 140 56 95 38 26

F. Al revés, nombre del famoso cartaginés que, hacia el siglo V antes de Jesucristo, realizó un periplo por las costas del Noroeste de África. Al relato del viaje se le ha llamado «el fragmento más precioso que la antigüedad nos legó».

16 110 127 25 57 89

G. Crece la marea.

134 151 74 131 111

H. Cubriérase el cielo y el horizonte de nubarrones negros, cargados de electrici-

dad y en medio de un calor sofocante y calma casi completa. (En los trópicos es señal de fuertes chubascos de viento y agua.)

92 79 71 36 142 82 62

2 12 29 58 90

I. Que no es navegable.

94 81 84 23 3 13 76

63 43 50 133

J. Barco turco empleado en el tráfico de cabotaje.

100 119 135 4 85 61 115

41

K. Bote auxiliar de un equipo de traína o manparra con la luz que sirve para atraer a los peces.

14 149 101 27 39 47

L. Dan alunamiento a las velas.

6 66 126 72 141 105

M. Al revés, bogues.

139 96 22 59 109

N. Sumergido, abismado.

150 1 91 67 24 112 11

O. En la Edad Media, embarcación de gran porte que empleaba sólo vela y era muy redonda.

118 146 48 18

P. Al revés, arte de descubrir los buques a grandes distancias.

40 80 10 70 46 20 130

99 30

Q. Antiguamente, las ondas del mar.

86 147 55 117 17 7 137

107

R. Remueve la corriente a una embarcación encallada en la arena o fango en que está asentada, por cuyo medio sale la varadura.

103 87 32 49 145 129

S. Aplicase al lugar de aguas pobres en sales nutritivas y, por lo tanto, de baja productividad. (Como ocurre en las aguas cálidas del centro de los grandes océanos.)

125 97 15 5 35 68 45

65 128 54

T. Refiriéndose a la mar, se deshará en espuma por la fuerza del viento o por chocar contra un arrecife, costa o playa, y también con el buque.

28 51 98 108 138 75 8

U. Nave de carga romana, destinada especialmente al transporte de viveres. (Su nombre proviene de Annona, diosa que presidía el abastecimiento anual de granos y viveres.)

69 9 19 104 144 42 78

124



A TODOS NUESTROS
COLABORADORES,
LECTORES, SUSCRIPTORES,
ANUNCIANTES Y AMIGOS,
FELIZ NAVIDAD
Y PROSPERO 1974