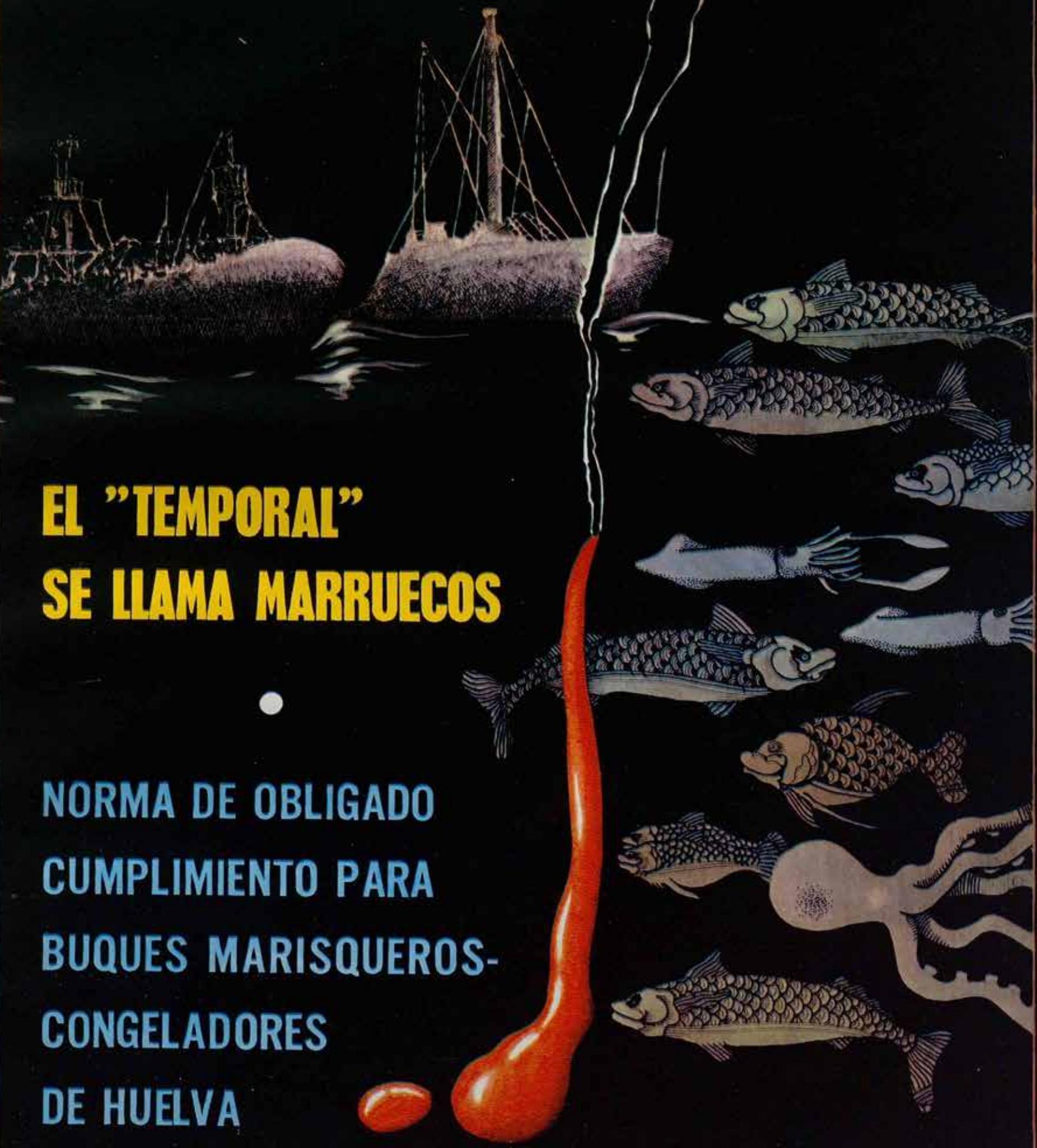


hoja del mar

NUMEROS 89 Y 90

AÑO IX - INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA - MADRID - MARZO-ABRIL 1973



EL "TEMPORAL" SE LLAMA MARRUECOS

NORMA DE OBLIGADO
CUMPLIMIENTO PARA
BUQUES MARISQUEROS-
CONGELADORES
DE HUELVA



CASAS DEL MAR Y DEL MARINO DE AMBITO NACIONAL

del Instituto Social de la Marina

PUERTO	DELEGACION I. S. M.	CLUB BIBLIOTECA	BAR RESTAURANTE	HOSPEDERIA	ESCUELA FORMACION PROFESIONAL	POLICLINICA	CLINICA DE INTERNAZIEN
LAS PALMAS (Inaugurada en 1964)	•	•	•	•	•		•
ALMERIA (Inaugurada en 1965)	•	•	•			•	•
CADIZ (Inaugurada en 1968)	•	•	•	•	•	•	
ARRECIFE (Inaugurada en 1969)	•	•	•	•		•	•
VIGO (Inaugurada en 1970)	•	•	•	•		•	
SAN SEBASTIAN (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
SANTA CRUZ DE TENERIFE (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
LA LINEA DE LA CONCEPCION (Inaugurada en 1971)	•	•	•			•	
VILLA CISNEROS (Inaugurada en 1971)	•	•	•				
LA CORUÑA (Inaugurada en 1972)	•	•	•	•	•	•	

EN CONSTRUCCION

CARTAGENA (Inauguración en 1973)	•	•	•	•	•	•	
-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	--

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

hoja del mar

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

Director:
Joaquín Vidal

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Redacción y Adminis-
tración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina

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

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

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

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

EL "TEMPORAL" SE LLAMA MARRUECOS

LA prensa diaria, en muy diversos tonos, se ha hecho eco de la cuestión de Marruecos, y ello nos satisface, porque así el país comprenderá mejor los problemas de las gentes de mar de las llamadas «negociaciones pesqueras» con Marruecos, sobre todo después de que el 8 de marzo marcha a Rabat la Delegación oficial española, entre cuyos componentes, como decíamos en el número anterior de «Hoja del Mar», figuraba nuestro secretario general.

EL Instituto Social de la Marina, a través de su órgano supremo de Gobierno, y a propuesta de la Comisión Permanente, se ha definido con toda claridad y con el máximo realismo en el texto que indicamos en la siguiente página.

UN texto que, naturalmente, tiene que ser desarrollado ampliamente, en todas sus facetas y con el debido detalle, como lo demanda la importancia del asunto.

NOS consta que se está trabajando en algunos de sus aspectos. Pero quede claro, desde ahora, que ese es un trabajo para todos: para la Administración y para los administrados; para el Ministerio de Trabajo y para el Instituto Social de la Marina; para la Subsecretaría de la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca; para los Sindicatos de la Pesca y las Cofradías de Pescadores; para los armadores y los tri-

pulantes..., pues RECONVERSIÓN —de flotas y de hombres— es algo que no se logra sólo con hablar. Como tampoco se lograría, aunque desde ahora mismo dispusiésemos, generosamente, del dinero preciso para poder efectuarla, tanto en lo que se refiere a flotas como a tripulaciones.

UNA reconversión así presupone una mentalización adecuada. Requiere, además, una tarea intensa de planificación y esforzada de ejecución; la adopción de medidas drásticas, posiblemente no gratas en muchos casos, incluso en el orden personal, porque, también en muchos casos, esas medidas habrán de ser trascendentales en la vida de muchos de los afectados por ese *temporal* que se llama Marruecos.

PORQUE eso es, en definitiva, lo que ha pasado, y por lo que ahora tenemos que enfrentarnos con las soluciones que demandan la situación de la flota y la vida de las gentes afectadas por sus furias: un «temporal», por otra parte, incierto —a Dios gracias—, que, afortunadamente y por mucho que siga soplando en el futuro, ya no nos puede hacer más daño, porque para nosotros ya ha alcanzado los últimos números de la escala.

ES cierto, en Derecho internacional clásico, que Marruecos ha actuado arbitrariamente, y de ahí las reservas de nuestro Gobierno. Pero no lo es menos, por otro lado,

que Marruecos, país vecino y soberano, dueño de sus destinos, es el país número 23 que amplía sus aguas con mayor o menor originalidad. También es cierto que la próxima Conferencia Internacional de Derecho del Mar tratará de este asunto, y según nuestras referencias, hasta bien mediado el año próximo no habrá conclusiones. Como no es menos cierto que, de haberlas, luego estaríamos a ver la forma en que hayan de cumplirse.

DE ahí que consideremos realista la posición del Consejo General del Instituto Social de la Marina, que conoce que —incluso por causas que no debieron darse, pero ahí están sus resultados— teníamos una inmensa flota tripulada por numerosos hombres en los puertos del Sur de la Península, nacida para pescar en las aguas que ahora nos ha vedado el «dahir» del Gobierno marroquí de la noche a la mañana —igual que como llegan los temporales—. Sobre ese realismo edificemos nuestra postura y comencemos nuestro duro trabajo, reaccionando como lo que somos: un país digno, civilizado, inteligente y laborioso, que está alcanzando cotas importantes en su desarrollo económico.

CREEMOS que esta es la línea de la moción del Consejo General del Instituto Social de la Marina.

Y allá los marroquíes con «sus» aguas...

¿CUESTIÓN DE ORDENANZA LABORAL?

En este número (páginas 21 y siguientes) publicamos una amplia información sobre la norma de obligado cumplimiento dictada por la Delegación de Trabajo de Huelva, y las circunstancias que rodearon la negociación del convenio colectivo para la flota congeladora onubense.

Evidentemente, algo no está claro en este asunto. Desde estas mismas páginas hemos puesto en primera línea de atención los problemas de las flotas congeladoras españolas que faenan en aguas de Senegal, Angola y Sudáfrica, e incluso llegamos a solicitar una justicia social para las tripulaciones, que estaban muy lejos de poseer. Pero en la negociación del convenio parece ser que por la parte económica hubo concesiones importantes, que se desoyeron, porque la parte social

quería, de una vez, la solución completa de sus aspiraciones.

De cualquier forma, entendemos que todo esto (convenio, norma, etc.) no sería ni son más que parches, y que es preciso que se aborde seriamente y con carácter definitivo esta cuestión. Y no sólo la de los marisqueros congeladores de Huelva, sino la de todas las provincias marítimas y la de todas las modalidades pesqueras. En consecuencia, se hace imprescindible la publicación de la Ordenanza Laboral del Mar, tantas veces solicitada por las tripulaciones.

Una ordenanza laboral actualizada, bien estudiada y bien concebida abortaría de raíz situaciones más o menos conflictivas, como la de Huelva, porque éstas no tendrían objeto.

EL PROBLEMA DE MARRUECOS

AGUAS JURISDICCIONALES

En la edición de octubre-noviembre último publicó "Hoja del Mar" un amplio "dossier" informativo sobre las consecuencias económicas y sociales que ocasionaría la ampliación de las aguas jurisdiccionales de Marruecos a nuestros armadores y pescadores. Se hablaba en aquel entonces a niveles de rumor o hipótesis. En el mes de marzo, las suposiciones se convirtieron en realidades: el Decreto del Gobierno marroquí es un hecho. Reséñemos, siquiera someramente, los últimos acontecimientos.

El 3 de marzo se anuncia oficialmente "... la adopción de medidas legislativas necesarias por las que se establece la extensión de las aguas territoriales marroquíes y se definen las zonas de pesca a las que se extiende la soberanía de Marruecos", en el discurso que Hassan II pronuncia con motivo del XII aniversario de su subida al trono.

Días más tarde parte para Rabat una delegación española para iniciar conversaciones con otra

PESQUERO ESPAÑOL APRESADO POR LANCHAS MARROQUÍES

• SE TRATA DEL «GINESES LLORCA» Y FUE DETENIDO CUANDO SE DIRIGIA AL PUERTO DE TANGER PARA DESEMBARCAR A UN MARINERO HERIDO.

ALGECIRAS (Cádiz), 8.— Ha llegado a Algeciras, procedente de Tánger, el barco pesquero "Gines Llorca", con base en este puerto y matrícula de Villajoyosa, que ha estado fondeando durante veinte horas después de haber sido detenido por una lancha patrullera marroquí. Las autoridades marroquíes decomisaron 140 cajas de pescado, las redes de pesca y otros artículos.

Según manifestaciones de los tripulantes, el barco fue detenido por la lancha cuando se dirigía al puerto de Tánger a fin de solicitar asistencia médica para el marinero Salvador Ortiz, a quien había arrestrado un golpe de mar, produciéndole heridas cuya gravedad es ignora.

Tres veinte horas de permanencia en Tánger, se permitió al "Gines Llorca" abandonar el puerto marroquí, regresando el pesquero a Algeciras.

marroquí sobre el tema de la cooperación pesquera entre ambos países, al frente de la cual figura don José Luis Cerón, director general de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores, y entre cuyos miembros figura don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del ISM.

Durante el primer día de las conversaciones, las agencias de prensa comunican que el Decreto sobre aguas territoriales y zonas de pesca de Marruecos será publicado oficialmente, una vez cumplidos los trámites burocráticos, el día 10 de marzo, entrando en vigor con dicha fecha. El Decreto es más rigido de lo que se preveía, puesto que prohíbe la pesca en las 70 millas a toda embarcación que no lleve pabellón marroquí.

El 14 de marzo regresa de Rabat la delegación española, sorprendida por la publicación del Decreto en el transcurso de las conversaciones.

Dos días más tarde, el Gobierno español, a través de su embajador en Marruecos, presenta la reserva formal ante algunas de las medidas contenidas en el "dahir", en el Ministerio de Asuntos Exteriores de Marruecos.

El 26 de marzo efectúa una visita a Rabat don Gregorio López Bravo, ministro de Asuntos Exteriores, de la que ofrecemos más amplia información.

LOPEZ BRAVO ESTUVO EN RABAT

MADRID, 27.—"A alto nivel se ha salido ya de la alta tensión en el problema de la pesca hispano-marroquí", ha declarado el señor López Bravo a su llegada a Barajas tras su viaje oficial de veinticuatro horas a Rabat, donde ha sido recibido por el Rey Hassan II de Marruecos y ha mantenido largas conversaciones con su colega marroquí, señor Benhima, quien pronto vendrá a Madrid. El próximo día 9 de abril se reunirán en Málaga los armadores de los dos países.

El comunicado conjunto hecho público a la una de la tarde resume la visita del jefe de la diplomacia española con estas palabras:

"El señor López Bravo, ministro de Asuntos Exteriores de España, ha efectuado una visita a Marruecos el 26 de marzo de 1973, y en el curso de su estancia ha mantenido amplias entrevistas con el señor Ahmed Taibi Benhima, ministro de Negocios Extranjeros del reino de Marruecos."

Las entrevistas, que se han caracterizado por la mayor sinceridad, han tenido como tema el análisis realista de los problemas pendientes entre Marruecos y España.

El clima creado por dichas entrevistas, los dos ministros han acordado reunirse en un futuro próximo para establecer las bases

de las futuras relaciones entre los dos países.

Durante su estancia en Rabat, el señor López Bravo fue recibido en audiencia por Su Majestad el Rey Hassan II".

El ministro español ha explicado así su viaje a Rabat:

"Hemos desarrollado un esfuerzo intenso de trece horas de conversaciones —desde las once de la mañana de ayer hasta las doce de la noche—, a lo largo de las cuales hemos hecho un esfuerzo serio para clarificar los problemas existentes entre nuestros dos países, que considero imprescindibles para avanzar por la vía del entendimiento."

"Dentro de este esfuerzo reciproco tengo que agradecer la audiencia que me concedió el Rey Hassan II, que más que una audiencia fue una reunión de trabajo de más de una hora de duración". El señor López Bravo no ha revelado si, como se ha rumoreado insistentemente, entregó al monarca marroquí una carta del Jefe del Estado español.

EL PROBLEMA DE LA PESCA

"Respecto al problema de la pesca —ha añadido—, hemos coincidido en respetar los deseos de los armadores de los dos países para darles oportunidad de arreglar previamente las cuestiones a su alcance. Los armadores de las provincias del Sur de España, a través

SUBVENCION GRACIABLE A LOS ARMADORES DEL «HERMANOS BENITEZ»

• AYUDA DEL FONDO NACIONAL DE PROTECCION AL TRABAJO PARA LOS PESCADORES.

CADIZ (Especial para "Hoja del Mar").—En la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, y por el vicesecretario general del organismo don Gerardo Harguindegay Benet, se hizo entrega a los armadores de la embarcación "Hermanos Benítez", de Algeciras, de una ayuda graciable de 300.000 pesetas a fondo perdido, concedida por la Comisión Permanente de dicho Instituto a propuesta de la dirección de la Mutua de Riego Marítimo. Dicha ayuda tiene la finalidad de que se pueda adquirir para el pesquero un nuevo arte de pesca, evitando con ello el desempleo de sus 18 tripulantes.

Como se recordará, esta embarcación fue apresada por lanchas marroquíes el pasado 21 de febrero frente a las costas de Safi, siéndole decomisadas las artes de pesca y 150 cajas de pescado, lo que supuso una pérdida aproximada de millón y medio de pesetas, aparte de la multa que les impusieron las autoridades marroquíes y que ascendió a las 80.000 pesetas.

En el acto de entrega de la subvención, el señor Harguindegay Benet pronunció unas palabras significando el interés con que el Ministerio de Trabajo y la Mutua de Riego Marítimo atienden los problemas planteados a la pesca, matizado especialmente en esta ocasión.

AYUDA DEL FONDO NACIONAL DE PROTECCION AL TRABAJO

Por otra parte, a instancia del Instituto Social de la Marina, el Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, atendiendo la situación de gravedad y urgencia social que el caso presentaba, concedió excepcionalmente una ayuda de 500.000 pesetas como compensación a los trabajadores por la pérdida de su parte en las capturas decomisadas por las autoridades marroquíes.

Y SUS NUEVAS

LOPEZ BRAVO, A SU REGRESO DE RABAT:

«EL GOBIERNO MARROQUI NO HA DADO GARANTIAS DE QUE NO SERAN APRESADOS MAS BARCOS ESPAÑOLES».

de sus representantes sindicales, habían firmado en Rabat un documento el pasado día 11, en el que nos pedían que les dejáramos arreglar estas cuestiones a ellos mismos". El ministro español ha puntualizado a este respecto que "no hay falta de interés por parte de la Administración española, sino que queremos respetar los deseos de los armadores para resolver estas cuestiones, y en este sentido tendrá lugar una reunión en Málaga el día 9 de abril, en la que tomarán parte armadores de los dos países".

"Por nuestra parte —ha añadido—, mi colega de Asuntos Exteriores de Marruecos y yo nos reuniremos en Madrid en un futuro próximo. No hemos llegado a un acuerdo en cuanto a los detalles ni el momento de la reunión, pero sí será en un futuro próximo. En definitiva, yo creo que este encuentro es un esfuerzo para salir del clima de alta tensión y un esfuerzo para el esclarecimiento de las respectivas posturas".

SOBRE EL "DAHIR" Y LOS APRESAMIENTOS DE LOS PESQUEROS

Se le ha preguntado en qué se fundaba esta apreciación de que se ha salido de la alta tensión, y el ministro ha manifestado que contaba con la excelente disposición del Rey Hassan II, "aunque hay que tener en cuenta una serie de opiniones que hacen a este

ULTIMOS SUCESOS

El 2 de abril es apresado el pesquero español "Besugo", a 23 millas de la costa marroquí. La lancha patrullera abrió fuego contra el pesquero, en cuyo auxilio acudió un avión militar español que los localizó a 15 millas de la costa.

Al día siguiente son apresados dos barcos españoles, el "Playa de Palmones" y "Punta de Armeles", cuando, con rumbo a Algeciras, navegaban a 17 millas de la costa. En la tarde del mismo día, 3 de abril, fueron apresadas cuatro embarcaciones pesqueras marroquíes cuando faenaban en aguas cercanas a la ensenada de Bolonia, en el litoral de Tarifa. A raíz de estos últimos sucesos, los armadores marroquíes decidieron no asistir a las reuniones previstas para el 9 de abril en Málaga, sin que hasta el momento del cierre de la presente edición se hayan comunicado oficialmente las razones de dicha decisión.

problema más difícil. Abramos un margen a la esperanza".

Sobre el "dahir" de las setenta millas, ha dicho que no creía estuviera ya desarrollado, sino que se trata de una disposición de bases muy generales. "Sin embargo —ha agregado—, no es imprescindible desarrollarlo pero sí muy útil de cara, sobre todo, a esa reunión de Málaga".

En cuanto a las garantías de que no serán apresados más barcos españoles por lanchas patrulleras marroquíes, ha declarado: "No me han dado garantías de que esto ocurra, porque la cuestión queda todavía abierta. La etapa siguiente ya he dicho que es el diálogo entre los armadores. Espero que no ocurran incidentes graves".

"Hemos apreciado —ha concluido— que es mejor un buen entendimiento entre los dos países, tanto para nosotros como para la región en que nos encontramos".

En resumen, las conversaciones han permitido crear una "base de prudente esperanza", según ha declarado el señor López Bravo en el curso de un desayuno que ha tenido lugar esta mañana en la residencia del embajador español en Rabat. Ante los informadores españoles en Rabat, el ministro español se mostró partidario de una "desescalada informativa". Haciendo balance de su viaje, el señor López Bravo lo calificó como "cumbre en la tensión y esperanza de que se produzca el deshielo".

Acerca del problema de las 70 millas

MOCION APROBADA POR EL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El Consejo General del ISM, en su sesión celebrada el pasado 11 de abril, aprobó la siguiente moción, en relación con el problema de las 70 millas:

A la vista de la situación creada a parte de nuestra flota pesquera, como consecuencia de la decisión del Gobierno de Marruecos de reservarse una zona de pesca, exclusivamente marroquí, entre las 0 y 70 millas de sus costas, y de la extensión de la soberanía del Estado marroquí a todos los recursos biológicos comprendidos en esas aguas, el Consejo General del Instituto Social de la Marina acuerda:

1. Lamentar profundamente semejante decisión unilateral, que no puede aceptar jurídicamente, de conformidad con las reservas hechas constar en su momento por nuestro Gobierno.

2. Mostrar su más viva inquietud por los problemas creados con tal medida, solidarizándose entrañablemente con todos los tripulantes, armadores, industriales y demás trabajadores afectados, a los que ofrece su más decidida colaboración y completo apoyo para la mejor y más rápida solución de aquéllos, dentro de sus funciones.

3. Considerar de aplicación —entre otras— las siguientes medidas con vistas a la solución de tales problemas, propugnando, en consecuencia, la adopción de las acciones legales y de orden práctico pertinentes:

a) Aplicación de los beneficios del seguro de desempleo a los trabajadores comprendidos en su campo de aplicación y concesión de auxilios económicos equivalentes a los que en la actualidad no están incluidos en el ámbito de protección de dicho seguro, a partir del momento mismo en que pudieren quedar afectados por el posible paro de sus respectivas embarcaciones.

b) Indemnización a favor de los armadores de embarcaciones pesqueras en los casos de posibles daños que pudieren causarles las autoridades marroquíes, como consecuencia del apresamiento de sus unidades, de la incautación de las artes de pesca y por el decomiso de las capturas obtenidas, en actuaciones al margen de la legalidad internacional por parte de dichas autoridades.

c) Reconversion de la flota afectada y, en su caso, desguace de las unidades que por su estado o tonelaje no pudieren seguir faenando.

d) Concesión de jubilaciones anticipadas y mejoradas a favor de cuantos tripulantes lo desearen, por su edad, y reconversión profesional de aquellos otros que no desearen o pudieren continuar dedicándose al ejercicio de la pesca.

e) Habilitar unas líneas especiales de financiación para atender a todos los supuestos enumerados anteriormente, habida cuenta de que estamos ante situaciones de especial volumen y no previstas que, consiguientemente, desbordarían los recursos ordinarios para tales fines.

f) Agilizar al máximo las concesiones de créditos y, desde luego, otorgar las condiciones más ventajosas en orden a aquella reconversión de la flota, a la construcción de nuevas unidades y a la adquisición de las que resultaren convenientes, de conformidad con el plan de ordenación de la flota que en su momento y con este motivo haya de establecerse. Entendemos al respecto que deberá prestarse especial atención a los trabajadores que, con un mínimo de garantías profesionales y humanas, deseen acceder a la propiedad de sus elementos de trabajo, así como que deberá concederse preferencia a los armadores actuales que, superando individualismos, estén dispuestos a asociarse con otros armadores, de entre los afectados, para el logro de nuevas unidades pesqueras con la autonomía o polivalencia necesarias que les pongan a cubierto de las actuales contingencias.

g) Cuidar al máximo las zonas pesqueras canario-saharianas que se consideran lugares de trabajo óptimo para la flota afectada por las medidas marroquíes y la que surja como consecuencia de su reconversión.

h) Favorecer por todos los medios el posible asentamiento de nuevas poblaciones en lugares contiguos a las anteriores zonas, afrontando y resolviendo sobre la marcha, previa la adecuada planificación, todos cuantos problemas se les presentaren con tal motivo, muy especialmente los relativos a su "hábitat".

4. Sugerir la creación de una COMISION INTERMINISTERIAL capaz de afrontar, con visión de conjunto, el mayor realismo y la máxima eficacia, el estudio y puesta en marcha de las medidas adecuadas que el Consejo espera confiadamente habrán de encontrarse en tiempo oportuno.

ENSEÑANZAS DE LAS «70 MILLAS» DE MARRUECOS

No tema el lector que nos refiramos solamente al fomoso "dahir", ni tampoco a los diversos artículos periodísticos y crónicas de corresponsales. Sería meterse en un campo lleno de subjetividad, desconocimiento y divagación. Al titular estos comentarios "Enseñanzas de..." aspiramos a un planteamiento general del problema, partiendo de las derivaciones de la extensión de aguas territoriales por el Reino de Marruecos.

Lo ocurrido produjo una serie de emociones y conmociones en cadena. Las empresas y los hombres que tripulan los barcos fueron los primeros, lógicamente, en advertir que venía un fuerte temporal del Sur, que iba a perturbar el trabajo y la producción pesquera. Las autoridades más directamente metidas en el tema —Subsecretaría de la Marina Mercante y Sindicato Nacional de la Pesca— vieron confirmados sus temores y malos augurios, derivados de conversaciones pretéritas y de cierta data. Otras, más elevadas en jerarquía, reaccionaron en forma diferente y, en general, uniendo el tema a los generales de las relaciones con Marruecos. Se pensó en que conversaciones a nivel más alto acaso alejaran o al menos aplazaran el problema. El desengaño —no fracaso— fue total.

Pero hablamos de acontecimientos y enseñanzas que han de computarse en el conjunto general de la pesca española, después del "shock" producido por el "dahir" real marroquí. Un poco de historia es oportuna:

La pesca española se ha desarrollado sin planes estatales en ninguna época o régimen hasta 1939. Nació en las costas por la acción mundialmente tradicional de sus habitantes (un hombre cazó un pez y lo comió con su familia, cazó varios y desaprovechó los sobrantes, y más tarde vendió el exceso de captura; nació el comercio pesquero), desarrollando una artesanía pesquera llena, naturalmente, de primitivismo, que aún se observa, especialmente en países sudamericanos, africanos y asiáticos. Más tarde llegó el pequeño desarrollo industrial pesquero europeo (Francia en la captura de bacalao, los países nórdicos con el arenque, etc.) y también el español. Los armadores empezaron a montar la industria: Bouzas —que no Vigo—, La Coruña, Gijón (que tuvo su importancia), Pasajes —que no San Sebastián—, Huelva, Cádiz y Barcelona (este gran puerto y siempre gran mercado armó una flota de "trawlers" en 1918 para pescar, precisamente en la zona ahora polémica de las 70 millas marroquíes). Canarias pesquera, en lo industrial se incorporó más tarde al desarrollo.

Fueron, por tanto, los pescadores y los armadores quienes crearon, impulsaron y desarrollaron la pesca española. Y esta evolución afectó a la altura y a la bajura. Aquella, con su expansión por el golfo de Vizcaya, Sur y Sudoeste de Irlanda, zonas africanas hasta Cabo Blanco, etc., y ésta, con un constante perfeccionamiento de la pesca de anchoa, sardina y bonito. Nació la primera compañía de bacalao para trabajar en Terranova. Todo, todo se hizo por un conjunto de hombres —generalmente actuando en clanes familiares—, principalmente gallegos, asturianos, vascos y andaluces. Muchos cayeron económicamente en la época creadora. Otros siguen firmemente en la pesca. Insistimos con reiteración: la pesca española, como actividad socio-económica, no tuvo hasta 1939 ningún apoyo estatal especial (acaso debiéramos citar la tímida Ley Salmón de 1933, dirigida a dar trabajo a los pequeños astilleros). A partir de esta fecha, el Estado, en abstracto, y el ingeniero Suances, en concreto, tuvieron en cuenta que la pesca y la Marina Mercante eran fuentes de riqueza que había que impulsar y promover. Ante la penuria de alimentos, había que "pescar".

Se dictó la Ley de 2 de junio de 1939, que fue la promotora del gran desarrollo pesquero español. Pero las mentes empresariales de la época tenían limitaciones conceptuales y geográficas. Se

hicieron muchos barcos al calor de tal Ley, pero limitadas sus características técnicas a otras geográficas: Grand Sole, Cabo Blanco, y como meta de aventura y leyenda, Terranova. Se llevó a cabo, más que una renovación, un aumento de flota. El Estado, concediendo créditos al 2 por 100 por veinte años, regaló el dinero, al ser una época de inflación notoria.

El gran "boom" pesquero, el creador de la flota que ahora se compara, justamente, con las grandes del mundo, arranca de 1961, cuando zarpa de Vigo el "Lemos", primer buque congelador, pequeño, deficiente, pero que junto con otros cinco de la empresa Pescanova, fueron la avanzada de una real Armada Pesquera Nacional. Rectificando sobre la marcha, sacando consecuencias inmediatas de los errores de partida, la empresa pionera aumenta su flota con buques mejores, más adecuados comercialmente a la gran captura y permanencia en el Atlántico Sur, y otras empresas —¡oh, el poder de acción de los armadores españoles!— siguen la ruta de la primera y así nace la gran flota congeladora de pescado blanco, cefalópodos, mariscos y atunera. Fue la Ley de 1961 —complemento y reforma de la de 1939— el nuevo acto administrativo impulsador de este espectacular desarrollo. El almirante Nieto Antúnez, en lo oficial, y Pescanova, en lo privado, fueron las dos fuerzas creadoras de la gran flota pesquera. Hubo otras colaboraciones, otras acciones, inevitables en tamaña empresa, a las que también debe mucho España en este empeño, pero huyamos de lo iersonal cuando no sea inevitable.

Por esta acción del Estado y una gran colaboración empresarial, tiene España una gran flota pesquera, una máquina de captura que hizo posible pasar de 700.000 toneladas en 1950 a 1.500.000 toneladas en 1971, navegando y pescando por casi todos los mares del mundo y con la posibilidad técnica y humana de extender su acción a todos. Pero hablamos ya de las enseñanzas derivadas del "dahir" marroquí y de los problemas que apuntan en el horizonte a causa, en parte, de no haberse planificado el proceso creador pesquero.

La enseñanza es: que un día cualquiera, un Estado soberano puede extender sus aguas y expulsar de ellas a las flotas extranjeras, y también a la española. Al hacerlo, un grupo de barcos —máquinas— y hombres deben paralizar su trabajo con repercusiones socio-económicas muy importantes. Sin olvidar el aspecto alimenticio, pues cada barco que amarra reduce en X —según la clase del buque y de captura— la masa de alimentos, de proteínas, como suele decirse internacionalmente, lo que obliga a importar, con elevado gasto de divisas. Al plantearse el problema con Marruecos surgen ideas para la solución: negociar, mantener con firmeza lo que se estima justamente un acto agresivo, unilateral y, finalmente, ¿qué se hace con la flota y los hombres afectados por la medida?

Se producen reuniones y estudios para llegar a un planteamiento correcto del problema, bajo estas premisas: conjunto de barcos y de hombres a los que afecta el problema. ¿Cómo paliar los efectos de la extensión de aguas de Marruecos? Se establecen las primeras conclusiones:

A) Flota pequeña y obsoleta, que debe ser desguazada con indemnización estatal (esta indemnización ha de ser importante, en razón a que se trata de un "cese de negocio", impuesto al armador por un hecho ajeno a su voluntad).

B) Flota que puede alejarse de la zona marroquí, pescando, como ejemplo, en el banco sahárico.

C) Flota que puede modernizarse para ejercer otras pesquerías.

Acaso las autoridades hayan pensado en otras soluciones, que desconocemos, pero sobre éstas y aquéllas surge el comentario derivado de la enseñanza... Desguazar, destruyendo y no sustituyendo un conjunto de barcos defectuosos, es medida

oportuna. Mantener pescando en otra zona a un número posible de flota afectada, es correcta sugerencia, pero modernizar la flota de un área determinada, para que caiga sobre otra, puede ser un error... Razonemos: La flota del Mediterráneo y de la región sudatlántica, afectada por el irritante "dahir", captura sardina, especies diversas de consumo de mesa y algún marisco. Parece que se piensa en que la flota que pueda alejarse sea la sardinería, trabajando en el "plateau" sahárico. Pero la modernizada (C), ¿qué capturará? No se piense en acumular flota al marisco o a otra especial actividad, sin analizar el futuro problema partiendo de la actual enseñanza, porque los efectos pudieran ser peores que "la enfermedad".

Esta consecuencia: "señal de alerta", como dicen los grandes rectores de nuestra economía, ha sonado al compás de la decisión del Rey de Marruecos. Pero de ella debemos sacar conclusiones y plantear realmente el problema pesquero español en lo internacional. Por ello hablamos de la enseñanza de un episodio, que en cadena puede desembocar en otros. No esperemos la lluvia para abrir el paraguas. Hablemos de nuestras pesquerías en África (más correcto sería escribir: de la acción de nuestra flota en África) y, para ello, citemos una crónica en "Ya" de su corresponsal en Addis-Abeba, página 8, del 18 de abril, sobre la Conferencia Panafricana sobre Pesca, en la cual actúa de ponente general nuestro conocido señor Layachi, director de la Oficina de Pesca de Marruecos (no hay que ser adivino para suponer el ambiente y los planes), y que afecta a los siguientes países: Camerún, Congo, Costa de Marfil, Egipto, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Ecuatorial, Alto Volta, Kenia, Lesotho, Libia, Madagascar, Malawi, Mauritania, isla Mauricio, Marruecos, Nigeria, Uganda, Ruanda, Senegal, Sierra Leona, Sudán, Togo, Túnez, Tanzania, Zaire y Zambia. Los países o zonas "costeras" que faltan: Angola, Mozambique, Sudoeste de África y República Sudáfricana podrán un día asociarse o imitar al resto de los citados. ¿Y entonces? Saquemos la primera consecuencia derivada de la enseñanza marroquí. El problema no podrá ser resuelto con desguace, modernización, etcétera. No. Sin despreciar estas ideas, planifiquemos una política pesquera internacional de más vuelos.

Después del ejemplo africano pensemos en América del Norte y del Sur, donde ya trabajan en Canadá con restricciones y dificultades nuestros bacaladeros y no pueden trabajar nuestros congeladores. Pensemos que, con frecuencia, un nuevo país anuncia que extiende sus aguas (Australia y Nueva Zelanda hace pocos días) y que nuestra estupenda máquina de pescar puede quedar semiparalizada.

¿Solución derivada de la enseñanza? Abandonar las soluciones de emergencia, plantear con grandeza geográfica y con imaginación el serio problema de la flota pesquera de altura española. Hace días leímos en una revista una frase de nuestro ministro de Asuntos Exteriores que nos ha parecido oportuna y que puede tener aplicación al problema pesquero español, en lo internacional: Ha muerto la diplomacia del secreto y "han nacido los negocios". La pesca industrial es un gran negocio. Es una compra de alimentos situados en lugares de soberanía efectiva, aunque no jurídica, de muchos Estados. Negociemos, negocie el Estado, y no los armadores, si bien éstos deben asesorar, para que la flota de nuestra bandera pueda seguir aportando e incrementando las 1.500.000 toneladas anuales de alimentos, con un valor inicial de 20.000 millones de pesetas, o 400 millones de dólares.

La enseñanza del "dahir" real de Hassan II es clara. No insistimos en parches y aspirinas, en invocar amistades históricas. Hay que hacer cirugía, porque esto es claramente un negocio. ■ ANGEL FERNANDEZ.

ACUERDO FRANCO- MARROQUI PARA LA PESCA DE LA SARDINA

La revista francesa "La Peche Maritime", en sus ediciones de 20 de enero y 20 de febrero publicaba sendos artículos sobre el acuerdo de pesca franco-marroquí, de los que entresacamos los siguientes párrafos:

Marruecos y Francia han definido las nuevas modalidades de aplicación de la cooperación entre los dos países en el campo de la pesca y han decidido crear una sociedad marroquí de capital mixto, francés y marroquí, que explotará los barcos congeladores. Las conversaciones antes de poner a punto las condiciones de funcionamiento de dicha sociedad, debían haber tenido lugar en Marruecos a mediados de este mes.

Después de prolongadas negociaciones, que han llevado, el 26 y el 27 de diciembre último, a la reunión de una Conferencia Franco-Marroquí, los representantes de los dos países han decidido crear muy rápidamente una sociedad de derecho marroquí, de capitales marroquíes y franceses, a partes iguales, que en el interés mutuo de los dos países se encargará de desarrollar la pesca de la sardina y la venta de los productos conserveros. Los representantes de los profesionales interesados han asistido a las conversaciones y fueron invitados a poner a punto antes del fin de este mes las modalidades de creación y de funcionamiento de la nueva sociedad.

Las aguas marroquíes, prohibidas a los sardineros no marroquíes desde hace diez meses, han sido abiertas de nuevo.

• • •

Se recuerda que a finales del mes de diciembre último (véase nuestro último número, página 12), Francia y Marruecos han decidido crear una sociedad mixta, a partes iguales, para desarrollar, dentro del interés mutuo de los dos países, la pesca de la sardina y la venta de los productos conserveros. En el marco de esta sociedad, los barcos franceses estarán autorizados a pescar 12.000 Tm. de sardinas, de las cuales 8.000 Tm. para las conserveras metropolitanas y las 4.000 Tm. restantes se enlatarán en las fábricas marroquíes con el nombre de marcas francesas, siendo igualmente destinadas al mercado francés.

UN BOU FRANCES ABORDA INTENCIONADAMENTE A UN PESQUERO GALLEGO Y DESTROZA LOS APAREJOS DE OTROS SEIS

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Un bou francés produjo daños que superan el millón de pesetas, a seis pesqueros gallegos.

El bou francés ha sido identificado como el "Luc-Bernard" LR-5091, que tiene el casco color verde y la chimenea pintada de blanco, según el parte cursado a la estación radiotelegráfica de la lonja de Cedeira por las embarcaciones afectadas, que son las "Marqués Valle" y "Río Jordán", con base en Cedeira, y las "Playa de Aricacho", "Río Leandro", "Catalina" y "Puerto de Cillero", con base en Cillero y Burela.

Este mismo bou francés entró casi en colisión con el "Santo Niño del Remedio", de base en Cillero, en cuyo puerto entró a las doce con averías en la zona de babor. Sus tripulantes manifestaron que el bou francés los había abordado a unas veinte millas de la costa y que es el "Luc-Bernard", de matrícula de La Rochelle.

Inmediatamente de recibirse la llamada de auxilio en la estación radiotelegráfica de la lonja de Cedeira, el cabildo de la Cofradía de Pescadores dio cuenta a la Ayuntamiento de Marina de Ortigueira, y poco después salió hacia el lugar del suceso el dragaminas "Guadalhorce", de la Marina de guerra española, al que siguió el guardapescas "Salvora".

En su llamada, los pescadores afectados decían que el "Luc-Bernard" estaba destrozando, intencionadamente, los aparejos que habían lanzado estos pesqueros e incluso que parecía pretender abordar a alguno de ellos. Los pesqueros se encontraban en una zona denominada Pao da Luz, a unas quince millas al Norte de Ortigueira.

El patrón del "Marqués Valle", Antonio Rodríguez Prieto, manifestó que tuvieron que darle la máxima velocidad a su barco y navegar en zig-zag para escapar del bou francés. "Daba la impresión de que pretendían hundir nuestro barco. Veíamos cómo se reían de nuestros esfuerzos para escapar y sacaban fotografías de nuestro barco. Lo hicieron a propósito. El bou dio varias vueltas por la zona".

Los incidentes entre bous franceses y pesqueros gallegos, en los que sufren siempre pérdidas en los

**PUSO EN PELIGRO
LA VIDA DE MUCHOS
HOMBRES Y PRODU-
JO DAÑOS POR VA-
LOR DE MAS DEL
MILLON DE PESETAS**

aparejos los barcos de puertos gallegos, se producen con bastante frecuencia en esta zona. La razón es que cuenta con excelentes caladeros, como son los denominados Petróro de Tierra, Petróro de Afuera y el citado Pao da Luz.

EL BOU FRANCES EMBISTIO POR TRES VECES CONSECUTIVAS

"Al principio creímos que era una broma de mal gusto, pero una broma, al ver que nos embestía el bou francés 'Luc-Bernard' —ha manifestado uno de los tripulantes del pesquero de base en Cillero 'Santo Niño del Remedio'—. Pero luego comprendimos que el capitán de ese bou o está loco o estaba borracho. Se hace increíble que pretendiera hundirnos. Es algo increíble para los hombres del mar. Estamos realmente furiosos y creo que no es para menos".

El patrón del barco, Eduardo Miguel Salgueiro, dice: "Por tres veces consecutivas se lanzó el 'Luc-Bernard' contra mi barco. Ordené a los 16 tripulantes que se pudieran los salvavidas y yo hice otro tanto. Logramos escapar de su embestida las dos primeras veces, pero nos agarró a la tercera. El choque fue a babor, a la altura del puente. Tuvimos que llenar los depósitos de estractor para nivelar el barco y poder llegar a Cillero. Pasamos momentos muy amargos, y menos mal que nos convoyaron varios pesqueros a los que el bou había destrozado las artes. Los daños que nos ha producido en el barco se calculan en unas 300.000 pesetas, cantidad a la que hay que sumar

250.000 de las volantas que nos ha destrozado".

El "Santo Niño del Remedio" estaba pescando en el caladero denominado Mar del Cementerio, a 44,20 grados Norte y 72 Oeste, cuando se presentó el "Luc-Bernard", de base en La Rochelle (Francia), y trató de embestir al pesquero español, de casco de madera y 120 toneladas. El bou es de casco de hierro y tiene unos 36 metros de longitud. El mes de agosto del año pasado estuvo detenido en el puerto de Le Coruña por haber roto las redes de pesqueros que faenaban por aguas del Cantábrico.

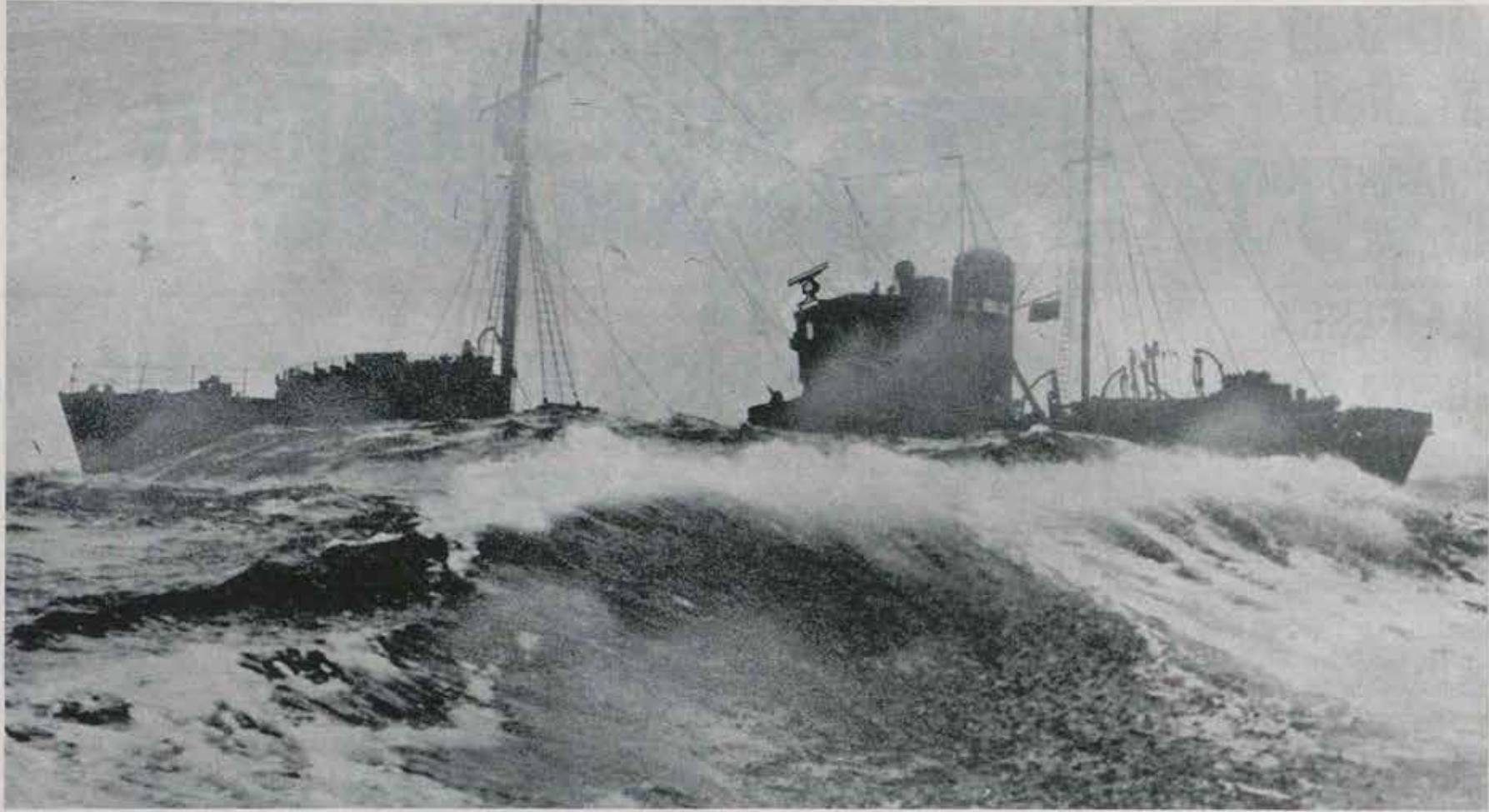
También llegaron al puerto de Cillero los pesqueros "Puerto de Cillero", "Catalina", "Patriarca San José", "Acacio", "Playa de Aricacho", cuyos tripulantes se quejaron de que este mismo bou les había roto las artes de pesca que tenían lanzadas.

Todos los tripulantes de estos barcos han dado en llamar al "Luc-Bernard" el "terror de la costa", ya que lo señalan como el único bou francés que se dedica a estas fechorías. Uno de los tripulantes de estos pesqueros señaló que en la zona habían encontrado otros bous franceses, pero que ninguno rompió deliberadamente las artes de pesca de los pesqueros españoles.

Los tripulantes han hecho acusaciones graves contra este bou y han dicho que no sólo les ha roto las artes, sino que también se ha apropiado de ellas, ya que se las vieron sobre cubierta, e incluso algunos han manifestado que vieron cómo las recogían.

El malestar entre las gentes del mar es grande, pero insisten en que este es un caso especial, ya que lo normal es una relación buena con los bous franceses, y temen ahora que en la costa del bocarte menudeen estos incidentes. Algunos marineros de Cillero han dicho que este mismo bou, el "Luc-Bernard", debe ser el que hace un mes aproximadamente estuvo resguardándose del temporal a la entrada del puerto de Cillero.

N. de la R.—Tan lamentable suceso —afortunadamente no habitual— evidencia la necesidad de unidades de vigilancia en nuestras costas. Pescar sin temor es un derecho que nuestros hombres del mar tienen, y hay que salvaguardárselo.



Una seguridad medida, para cada barco

Nieblas, oscuridad, falta de visión, peligro para la navegación. Instale seguridad a la medida de su barco con los radares **FURUNO**

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 meteorológica. Con un alcance de 24 ó 48 millas según el modelo, este radar sin rival en su género.

FRC-40/40 W

Su potencia de salida de 20 Kw. asegura un alcance máximo de 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.

FURUNO



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.

COMIENZAN EN LA O. N. U. LOS PREPARATIVOS FINALES DE LA CONFERENCIA DEL MAR

- Se tratarán, entre otros, los temas de las aguas jurisdiccionales y contaminación marítima.

NUEVA YORK, sede de las Naciones Unidas.—Una Comisión, integrada por 91 países, inauguró una Asamblea de cinco semanas de duración, a fin de realizar los preparativos finales sobre la proyectada Conferencia de las Naciones Unidas sobre leyes marítimas.

La Conferencia, a celebrar durante la reunión de la Asamblea General en Nueva York en noviembre-diciembre, va a crear una serie de disposiciones legales para los océanos que comprendan todos los aspectos relacionados con aguas territoriales a lo largo de las costas, plataforma continental, fondos oceá-

nicos y otras relativas a alta mar.

En vista de la amplitud del programa, la Conferencia será una de las reuniones de mayor importancia de la década actual.

Estará destinada a llenar el vacío legal existente que han producido gran número de limitaciones de aguas territoriales, el agotamiento de la pesca en algunas zonas costeras, el incremento de contaminación por petróleo y productos químicos, y un estado de inseguridad con respecto a la explotación de riquezas minerales en los lechos y fondos marinos.

EN ESTE AÑO SE NEGOCIARA EL NUEVO ACUERDO MARITIMO ENTRE ESPAÑA Y LA U.R.S.S.

Los Gobiernos de España y la URSS negociarán, en el curso del presente año, el establecimiento de un acuerdo marítimo.

El nuevo acuerdo sustituirá al de carácter oficioso (no intergubernamental) establecido en 1967 mediante un intercambio de cartas entre la Compañía Marítima del mar Negro, por parte soviética, y la Subsecretaría de Marina Mercante, por parte española.

Las relaciones marítimas mantenidas entre los dos países, aunque oficiales, han permitido regulares escalas de buques soviéticos en varios puertos españoles. Sólo en el puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, han entrado durante los dos primeros meses del presente año 284 barcos rusos, cifra análoga a la de igual período de 1972.

En círculos marítimos se había afirmado, en principio, que las conversaciones para la consecución del acuerdo comenzarían en la próxima primavera, si bien ahora no se cree que éstas se inicien hasta después del verano.

Entre los hechos que destacan en las relaciones mantenidas por ambos países en este sector figuran el establecimiento de una oficina marítima soviética en Madrid y la creación de una empresa mixta (Sovhispan) para atender las necesidades de las flotas pesqueras rusas que recalcan en puertos canarios.

BANDERA PIRATA

Junto a la bandera inglesa ondea la enseña pirata en este pesquero británico, que realiza sus faenas extractivas dentro de las cincuenta millas que se ha adjudicado Islandia. De esta forma desafía la decisión unilateral. (Foto: CIFRA-UPI.)

FIRMA DE UN CONVENIO PESQUERO HISPANO-PORTUGUÉS

HUELVA, 9.—Según ha informado hoy en esta ciudad el presidente del Grupo Autónomo Sindical de Armadores de Pesca de Altura de Huelva, Domingo Rodríguez Moreno, hace unos días fue firmado en Madrid un convenio hispano-portugués de pesca, considerado de gran importancia, especialmente para los pescadores de Galicia y del litoral onubense.

Se establece en el convenio, de acuerdo con las manifestaciones hechas por el señor Rodríguez Moreno, que habrá un intercambio de 10.000 toneladas de pesca de arrastre entre ambos países, con autorización para las faenas de pesca desde cabo Finisterre a Punta de Tarifa, hasta seis millas de la costa. Con este acuerdo se aumenta la zona para la pesca en seis millas, ya que hasta ahora sólo podría faenarse a doce millas de la costa en todo el litoral citado.

Otro acuerdo ha sido el de autorizar la realización de capturas en algunas zonas en las que hasta ahora estaba totalmente prohibido.

Firmaron el acuerdo, por parte española, Carlos Vélez, de la Subsecretaría de la Marina Mercante, en nombre del director general de Pesca, y en el de los armadores de Vigo, Huelva, Ayamonte y La Guardia, el señor Rodríguez Moreno. Por parte portuguesa, el almirante jefe de la Flota, subdirector general de Pesca, señor Agustinho, y varios armadores.

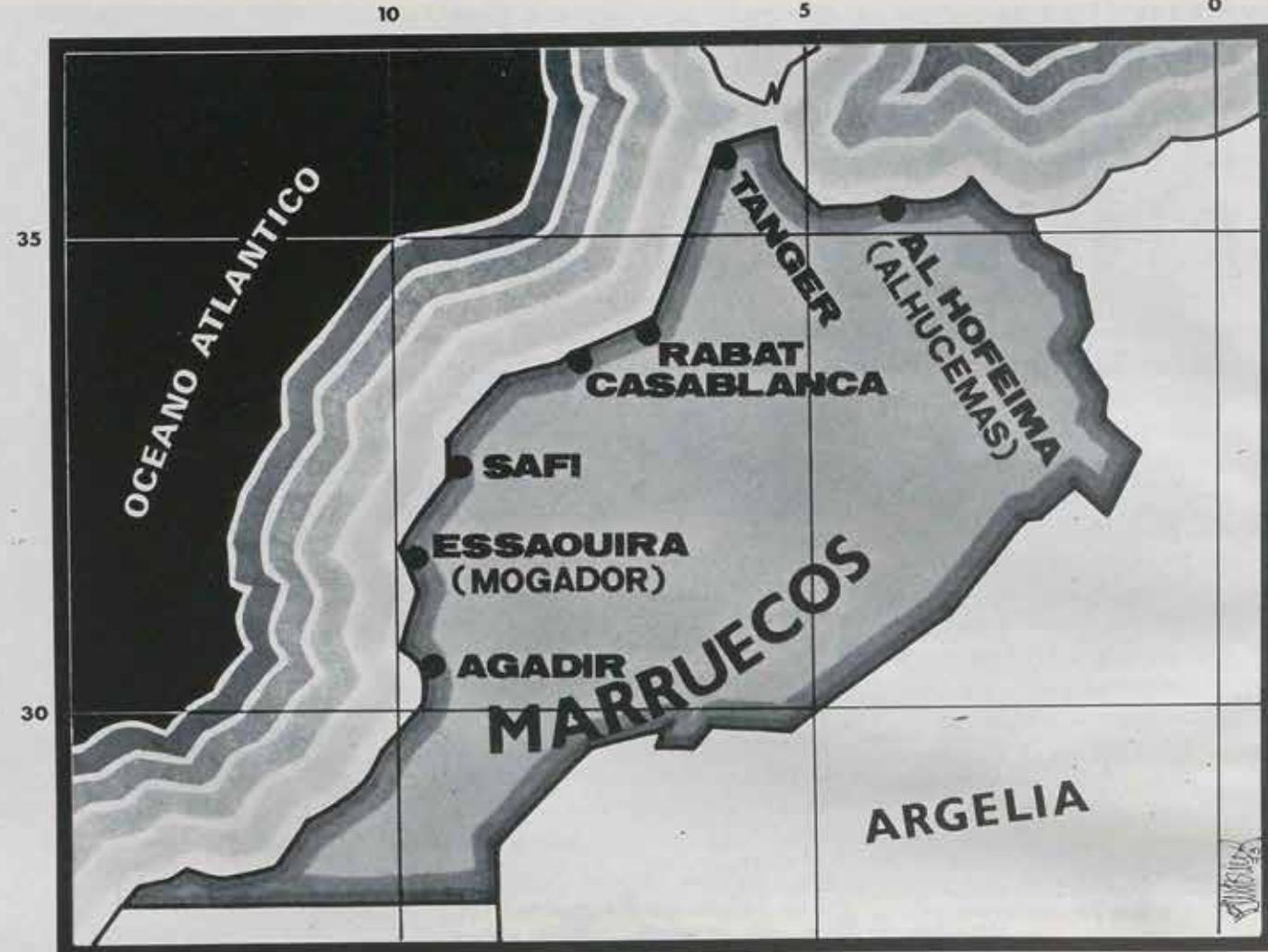
El nuevo convenio afecta, concretamente en la provincia de Huelva, a 80 barcos con base en Huelva, Ayamonte, Isla Cristina y Punta Umbría, y a una dotación total de más de tres mil hombres.

Aunque el extremo no ha sido determinado por el señor Rodríguez Moreno, el nuevo convenio parece que entrará en vigor en fechas inmediatas.



Marruecos posee importantes planes para su industria de pesca, que transformará su flota y duplicará la captura actual, de 240.000 toneladas, en 1977. La inversión total para este proyecto será de 40 millones de dólares. Tomado de la revista «World Fishing», febrero 1973. Páginas 40, 41, 42. Traducción: Gabinete de Estudios.

MARRUECOS



UNA INDUSTRIA NORTEAFRICANA EN EXPANSIÓN

LA Oficina Nacional de Pesca (ONP) está muy implicada en esta futura expansión. Dicha Oficina dispone de todos los tipos de asesoramiento sobre inversión, y ayuda también en las relaciones con todos los departamentos gubernamentales pertinentes. La ONP tiene un plan de seis puntos para el futuro, que indica que la cifra de inversión no es excesivamente optimista.

1. Modernización del equipo y ayuda a los pescadores y armadores.
2. Incentivos de inversión para la industria.
3. Modernización de la flota existente, que en su mayoría es de casco de madera y construida hace más de quince años.
4. Aumento y mayor diversidad de producción.
5. Ampliar el desarrollo en el interior, hasta ahora completamente descuidado.
6. Un programa completo de investigación y desarrollo para toda la industria.

CUADRO NUM. 1

	Sardinas	Túnidos	Peces blancos	Crustáceos
Producción en 1970	160.000	4.500	27.500	600
Producción en 1977	450.000	20.000	45.000	3.000
Número de barcos necesarios.	27	6	15	6
Inversión en millones de dirham (DH), 60 (15 millones de dólares), 50 (12,5 millones de dólares), 30 (7,5 millones de dólares), 10 (25 millones de dólares).				

Las cantidades se expresan en toneladas métricas; cotización de cambio: \$ = 4DH, aproximadamente.

Marruecos tiene una población de 15.233.584 habitantes (según el último censo de 1971 y de los cuales, 15.794 eran pescadores, pero el consumo del mercado nacional es solamente de 20.000 toneladas de pescado fresco. No obstante, de acuerdo con estos planes futuros, se espera que aumente el consumo, como la captura de todas las especies como se indica en el cuadro número 1.

COMPRA DE BARCOS NUEVOS

Es evidente que Marruecos necesitará adquirir muchos barcos de pesca. La intención oficial es adquirir dos embarcaciones sardineras por valor de dos millones de dólares, con una capacidad de 3.000 toneladas, así como 25 embarcaciones de cerco modernas por 13 millones de dólares. Los seis atuneros necesarios serían de 400 a 500 toneladas, tal como los utilizados en el golfo de Guinea. Se comprarán 15 bous para el pescado blanco, con una capacidad de 170 metros cúbicos, de un coste de 7,5 millones de dólares.

Este programa de expansión exigirá más personal, ya que las tres escuelas existentes de Agadir, Safí y Casablanca (en orden de importancia como puertos pesqueros), también aumentarán sus actividades. Actualmente salen cada año 50 capitanes, 20 maquinistas y 25 especialistas.

Se planean mejoras para los equipos de los barcos y de los puertos. Actualmente hay tres bombas para la descarga del pescado de reducción en el puerto de Agadir, que pueden tratar cada una 40 toneladas por hora y se proyecta instalar más en otros puertos. Se está introduciendo la pesca de la sardina con artes de cerco en Agadir, y también en Al Hoceima, como se muestra en la fotografía. Se pensó que este adelanto sólo, elevaría la captura de la sardina en 130.000 toneladas. El pez espada también se captura desde Tánger, pudiendo incrementarse su pesca, ya que allí se va a construir un importante mercado de pesca al por mayor.

El estado actual de la flota pesquera muestra que existe la urgente necesidad de cambio. La mayoría de los 500 barcos se construyeron hace catorce años, con cascos de madera, por lo que la vista de Al Hoceima puede to-

marse como típica. Cada barco lleva un promedio de 25 a 30 hombres, y la mayor parte de la captura se utiliza para fines industriales, ya que el sistema de distribución refrigerada del país todavía está en su infancia. Así, de las 240.000 toneladas de captura, unas 220.000 se emplearon en usos industriales, y sólo se congelaron 10.000, con 120.000 para subproductos y el resto para las fábricas de conservas.

Ya se han dado pasos para comprar barcos nuevos. Recientemente llegaron al puerto de Agadir el «Aladín» y el «Simbad». Fueron construidos en Noruega y tienen un equipo moderno a toda escala para la pesca con artes de cerco, pudiendo congelar toda su captura. También se adquirieron cuatro bous, construidos hace seis años por los astilleros españoles Construcciones, S. A., de Vigo. Dos de éstos tienen su base en Safí y dos en Agadir, esperándose más.

Los principales puertos pesqueros de Marruecos son Agadir, Safí y Casablanca. Aunque Agadir tiende a ser el más importante, Safí es el principal puerto sardinero y el Alain Bihen II, de Fatah Bakka, se considera el mejor de este puerto.

CUADRO NUM. 2

	Descargas de pescado		1969	1970	1971
	Agadir	Safi			
Pescado blanco	5.968	1.667	5.968	6.976	6.487
	86.445	59.889	86.445	97.835	121.837
Pescado industrial	1.831	61.451	1.831	1.823	38.403
	10.620	4.824	10.620	10.913	9.289



Como Casablanca es la capital industrial del país (aunque Rabat es la oficial) es aquí donde es mayor la venta de pescado fresco, mientras que en otras zonas la población es principalmente agrícola y se encuentra muy esparcida. La población tiene una densidad superior a 90 habitantes por kilómetro cuadrado sólo alrededor de Casablanca, Rabat y Tánger.

EXPORTACION DE CONSERVAS

La industria conservera es la columna vertebral de la industria pesquera en las circunstancias actuales, y las

exportaciones son relativamente grandes. Su valor fue en 1970 de 127,3 millones de dirham (32 millones de dólares), con un total de 44.269 toneladas métricas, en 1971 se elevó a 147,7 millones de dirham (36,9 millones de dólares), con un tonelaje de 52.123 toneladas métricas.

Francia adquiere un 45 por 100 de la pesca en conserva, que se envía previamente a los países del EEC. En la actualidad, el Gobierno de Marruecos tiene una concesión de 11.000 toneladas para el EEC, y paga la mitad de derechos de 2.850 toneladas para Alemania; el arreglo con Italia es de una reducción del 50 por 100 de 900 toneladas, y un 75 por 100 de reducción de 2.800 toneladas. Sin embargo, a pesar de estas reducciones, España supera a Marruecos en ventas

CUADRO NUM. 3

	1970/71		1971/72	
	Cantidades	Valor Millones de dirham	Cantidades	Valor Millones de dirham
Sardina	2.043.569 latas	103,8	2.845.785 latas	141,3
Caballa	6.821 ton.	12,0	4.209 ton.	7,4
Varios	1.745,8 ton.	11,3	1.198 ton.	8,7
TOTAL		127,1		157,5

a Alemania, donde el arancel medio pagado por España sobre el pescado enlatado es del 25 por 100, siendo solamente el 12,5 por 100 para Marruecos. Esto indica la necesidad de mejorar la industria, y especialmente la necesidad de fusionar las compañías para rebajar los costos de producción. Hoy día, los porcentajes del valor de la pesca total se dividen como sigue: pescado, 19; enlatado, 34; aceite, 10; trabajo, 12 (aunque en Safí éste ha subido al 20). Por ello no hay un gran margen de beneficio; en la mayoría de los casos sólo de un 15 por 100. (Véase cuadro número 2.)

ASOCIACION NACIONAL

La industria conservera está situada principalmente alrededor de Safí, Agadir, Casablanca y Al Hoceima, en la costa Norte. Sus intereses están unidos bajo la Asociación Nacional de las Industrias de Conservas del Pescado (ASONAP), y su presidente, M. Ayouché, manifestó a nuestro correspondiente lo que había progresado la industria. «En 1935 teníamos 13 fábricas y exportamos 350.000 latas; en 1945 esto se elevó a 47 fábricas y 615.000 latas, y en 1950 ascendió a 194 y 2.466.000, respectivamente. De la temporada de 1971/72 esperamos 165.000 toneladas de los tres puertos meridionales de Agadir, Safí y Essaouira, de las cuales se enlatarán 72.000 toneladas. Agadir ha batido el record anual, con ocho meses de producción en vez de los cuatro normales, alcanzando 32.000 toneladas. La producción fue de 3.384.000 latas, por lo que nos escaseó de todo —aceite, latas e incluso sal—. No obstante, esto no superó a nuestro record previo, que fue de 3.742.972 latas en 1963/64, pero estamos preparando mejores suministros de material para el futuro.

»En lo que concierne al futuro, estimamos que la demanda de Europa será limitada, así es que debemos volver a los mercados de África y Asia, pero tendremos que afinar nuestros precios. También necesitamos desarrollar todavía más nuestro mercado nacional».

En Marruecos también hay la oportunidad del pescado congelado, como productores comprando a 0,40 dirham el kilo y vendiéndolo a 1,80, por lo cual existe un buen margen. En Casablanca han bajado los precios de la sardina fresca de 0,85 dirham por kilo en 1970 a 0,84 en 1971; sin embargo ésta es una tendencia mínima, porque tomando el precio del pescado fresco en general, el índice ha subido en dicho tiempo. Tomando los precios de 1958 como un índice de 100, los resultados de 1970 y 1971 son, respectivamente, 138,8 y 149,9.

Mientras tanto, como se indica en el cuadro número 3, continúan subiendo las exportaciones, que ayudarán a atraer el vital capital extranjero.

Toda la cuestión de la pesca marroquí y su futuro deben afectar, inevitablemente, a otras naciones. El banco sahárico es un caladero de pescado, estimado en 150.000 millas cuadradas, y con un potencial de 1,5 millones de toneladas de pesca al año. En estos caladeros pescan muchas naciones, incluyendo España, Rusia y Grecia. Las recientes extensiones de límites del Senegal y de Mauritania forzarán a más barcos a entrar en las aguas marroquíes, en un momento en que este país está planeando el aumento del esfuerzo pesquero. Los intereses de pesca extranjeros seguramente se preguntarán, ¿defenderá Marruecos su posición con límites nuevos?

VIII. RESPONSABILIDAD CIVIL Y COMPETENCIA JURISDICCIONAL

Por JOSE LUIS
DE AZCARRAGA

NOS corresponde, en este número de HOJA DEL MAR, ofrecer, como de costumbre, el rápido análisis y breve comentario de todos aquellos cuantos instrumentos multilaterales están vigentes y tratan de diversos aspectos jurídico-marítimos de interés fundamental en lo relativo a la responsabilidad civil y a la competencia jurisdiccional.

Tales Convenios son, a saber: el firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, para la unificación de ciertas reglas que conciernen a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques; el signado, asimismo, en dicha capital belga, con igual denominación el 10 de octubre de 1957, que reemplaza y deroga la anterior convención; el Convenio relativo a la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, firmado en Bruselas el 25 de mayo de 1962; el Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil, por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de Bruselas de 29 de noviembre de 1969; la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje (Bruselas, 10 de mayo de 1952), y, por último, la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje y otros acaecimientos de la navegación; firmado, asimismo, en Bruselas en la citada fecha de 10 de mayo de 1952.

Por el hecho que acabamos de señalar, de que la primera Convención de 1924 fue sustituida por la de 1957, sobre el mismo tema, vamos a referirnos conjuntamente a ambos instrumentos internacionales que convinieron en establecer que los propietarios de buques destinados a la navegación marítima no son responsables más que hasta el límite del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque, y en el caso en que el acaecimiento de la navegación sólo haya dado lugar a daños materiales, una suma total de mil francos por tonelada de arqueo; en el caso en que hubiera habido daños cor-

porales, una suma total de tres mil cien francos por tonelada de arqueo, y en el supuesto de que dicho acaecimiento hubiera dado lugar a daños corporales y materiales, a la vez, la suma total de 3.100 francos por tonelada será repartida a razón de 2.100 francos por daños corporales, y los 1.000 francos restantes serán afectados al pago de los daños materiales. Sin embargo, si la primera partida resultase insuficiente para pagar íntegramente los daños corporales, se podrá acudir a la segunda parte de la suma total y en cada parte del fondo de la limitación se hará el reparto de sumas entre los acreedores, proporcionalmente al montante de sus créditos reconocidos.

El franco mencionado se refiere al constituido por 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas de fino, aunque podrán ser convertidas las sumas indicadas en la moneda nacional del Estado en el que se invoque la limitación de la responsabilidad.

Ante la creciente importancia que está alcanzando la energía nuclear como propulsora de la navegación, resultaba lógico que se conviniesen ciertas reglas uniformes que estableciesen la responsabilidad de los buques nucleares y, subsiguientemente, de los eventuales daños que pudieran ocasionar los desechos radiactivos u otros agentes nocivos del combustible nuclear, hecho activo por la irradiación de los neutrones. El explotador de un buque nuclear es objetivamente responsable de todo daño nuclear, y el montante de su responsabilidad está limitado a mil y medio millones de francos por cada accidente nuclear, incluso si éste tuvo lugar por una falta personal del explotador del buque nuclear. Todo esto y mucho más queda amparado por el Convenio de Bruselas de 25 de mayo de 1962, de 28 artículos, elaborado por la Conferencia Diplomática e, inicialmente, por el Comité Maritime International de Amberes, al que tantas veces nos-venimos refiriendo en estas modestas glosas.

Sobre la base de semejantes criterios, y ante el temor de los cuantiosos

daños que ocasiona la contaminación producida por los hidrocarburos que son transportados por los petroleros, citemos también el Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil por los daños, signado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 (cuyo breve comentario que hacemos seguidamente completa el aparecido en nuestra glosa anterior que llevó el número V, al referirnos a la protección de los mares). El límite de la responsabilidad del propietario de un buque, a la luz de dicho Convenio, queda fijado en un montante total, por acaecimiento, en 2.000 francos por tonelada de arqueo y, sin embargo, tal suma total no podrá en caso alguno exceder de 210 millones de francos, y si existiese una falta personal del propietario no podrá éste prevalecer de dicha limitación. Con el fin de poderse beneficiar de la misma, el propietario deberá constituir un fondo que ascienda al límite de su responsabilidad, bien por el depósito de la cantidad o por la presentación de una garantía bancaria u otra considerada como satisfactoria por la legislación del Estado contratante sobre cuyo territorio quedase constituido el fondo.

Finalmente, los dos Convenios de Bruselas firmados el 10 de mayo de 1952, relativos a la unificación de ciertas reglas de competencia civil y penal en materia de abordaje, encaran el problema de tales colisiones marítimas fijando las condiciones en que podrán entablarse acciones ante el Tribunal de la residencia habitual del demandado o del lugar de alguno de sus establecimientos de explotación, o ante el Tribunal del lugar en que hubiere practicado un embargo del buque demandado o de otro buque que pertenezca al mismo demandado o, por último, ante el Tribunal del lugar del abordaje si éste ocurrió en los puertos o radas, así como en las aguas interiores, correspondiendo, en todo caso, al demandante decidir ante cuál de los Tribunales indicados será entablada la acción.

Sin embargo, el Convenio que regula la competencia penal no se aplica a los abordajes u otros accidentes de navegación ocurridos en los puertos y radas o en las citadas aguas interiores.

En esta rápida ojeada que hemos echado a todos los Convenios internacionales de derecho marítimo, sólo nos falta tratar de los referentes a la materia laboral, lo que haremos, «Deo juvante», en el próximo número de HOJA DEL MAR, terminando así nuestras consideraciones y pobres comentarios sobre tales temas que, desde luego, requerirán mayor espacio y dedicación más detenida y profunda.

SOBRE EL SALARIO MÍNIMO EN LA PESCA DE ARRASTRE

En la última edición (página 20) publicamos, sin firma, una carta de un lector, en la que exponía su opinión acerca del salario mínimo en la pesca de arrastre. Debemos aclarar ahora que dicha carta fue escrita por don Gerardo Erín Lorenzo, y que el hecho de que su firma no figurara en la referida carta se debió a una omisión involuntaria, al realizarse los trabajos de imposición y ajuste.

HA SOBREPASADO LOS CUATRO MILLONES DE T. R. B.

Por JOSE PEREZ-GUERRA

LA flota mercante española, aun dentro de sus limitaciones, ha logrado un desarrollo espectacular. Partiendo de 1.198.627 toneladas en 1956, con un índice de vejez del 48 por 100 —de los mayores del mundo— y con una composición primaria, se ha pasado a los cuatro millones de toneladas de registro bruto, con un índice de vejez del 9 por 100 y con el de juventud —unidades con menos de cinco años de servicio— que supera ampliamente el 50 por ciento.

Pero este potencial continúa siendo insuficiente. Hay que tener en cuenta que el transporte marítimo es la piedra angular donde descansa nuestro sistema comercial. Por mar llegan el 96 por 100 de las mercancías importadas, salen el 87 por 100 de los productos que vendemos a otros países, y con barcos se realiza un tercio de todo el comercio interior. Estos porcentajes son reveladores de que el despegue económico del país está fuertemente condicionado a su potencial marítimo. Porque sin una flota eficaz, sin puestos acordes, el esfuerzo que se realiza quedará comprometido.

Pero en este inmenso tráfico la flota nacional tiene escasa participación. No llegan al 20 por ciento las mercancías que vienen a España en bodegas propias, ni tampoco rebasan el 50 por ciento las que salen para el extranjero en pañuelos nacionales. Y la sangría por fletes sigue siendo considerable.

CREDITO NAVAL

La expansión de la Marina Mercante depende de las facilidades crediticias que encuentren los armadores. En principio, fue muy favorable; después, se fue «endureciendo»; y, en la actualidad, algo está fallando. La financiación es un problema que habrá de resolver la nueva Ley Naval que desde hace unos años se viene gestando.

En abril de 1939, España salía de una guerra con unos efectivos muy menguados —unas 800.000 T. R. B.— y un índice de vejez que superaba el 52 por 100. Hubo que sacar fuerzas de flaqueza y poner en marcha una política naval que se basa en la Ley de junio del mismo año sobre el crédito para construcción de buques; el 5 de mayo de 1941 se regulan las primas a la construcción y un año después, en mayo de 1942, se crea la Empresa Nacional Elcano, dependiente del INI, con el propósito de atender necesidades no cubiertas por la iniciativa privada. En diciembre de 1948 se establecen primas de navegación y, por fin, el 12 de mayo de 1956, ante el fortalecimiento de la economía nacional y mejor posición política, surge la Ley de Protección y Renovación de la Ma-

LOS EFECTIVOS (al final de la década) DEBERÁN SITUARSE EN LOS DIEZ MILLONES DE TONELADAS

DOS PROBLEMAS:

- **DIFICULTADES EN LA FINANCIACIÓN DE LOS BUQUES.**
- **PROHIBICIÓN PARA CONCURRIR A LOS MERCADOS INTERNACIONALES PARA LA COMPRA DE UNIDADES.**

rina Mercante, que programó un millón de toneladas de buques y una inversión de 10.000 millones de pesetas; planificación que se rebasó totalmente al construirse 1.786.000 T. R. B. con préstamos que totalizaron los 24.000 millones de pesetas, es decir, el 78 y el 114 por 100 más de las cotas previstas.

El crédito naval fue tan oportuno como generoso. Los armadores recibieron el 80 por 100 del valor de la nave a un 2 por 100, para pagar en veinte años.

Se cumple el plan, y el crédito se «endurece». La Banca privada entra en un negocio que no es negocio. Los préstamos se conceden al 5,75 por 100 y los plazos no exceden de ocho años.

Se ha cumplido el II Plan de Desarrollo que preveía facilidades para la financiación; se ha iniciado la tercera etapa del Plan, pero el panorama no se ha despejado. Hoy, el crédito naval es la mayor preocupación de armadores y también de constructores navales.

MERCADO LIBRE

Desde hace años, los armadores están pidiendo libertad para concurrir a los mercados internacionales de buques de segunda mano y contratar las nuevas unidades en los astilleros que ofrezcan mejores condiciones. Alegan, con razón, que el Estado se sentiría aliviado de sus apoyos, ya que el armador español podría beneficiarse de las facilidades crediticias que, al igual que aquí, se conceden en el extranjero.

No se comprende muy bien este proteccionismo a ultranza, cuando los astilleros cuentan con una clientela internacional muy amplia; ni tampoco que nuestra flota, que se mueve en un escenario internacional, abierta a todas las com-

petencias, tenga que contratar sus buques en el país y no donde más cuenta le tenga. Un buque es una fuente de divisas. Y precisamente por ello puede amortizar sólo su costo en el exterior. Precisamente un porcentaje muy alto de contratos que llegan a los astilleros españoles proceden de armadores en cuyos países —Alemania, Reino Unido, Holanda, Francia, Estados Unidos, etcétera— la industria naval está muy desarrollada y aquejada de problemas.

La libertad para contratar buques en el extranjero, o la de adquirir navíos de segunda mano, no causaría extorsión en nuestra industria, porque se cuenta con una cartera superior a los cuatro millones de toneladas brutas, en la cual la clientela exterior supone la mitad aproximadamente. Sin embargo, favorecería el despegue de la flota, al poder incorporar navíos —pasaje, por ejemplo— financiados fuera y en condiciones más rentables para el armador.

FLOTA ACTUAL

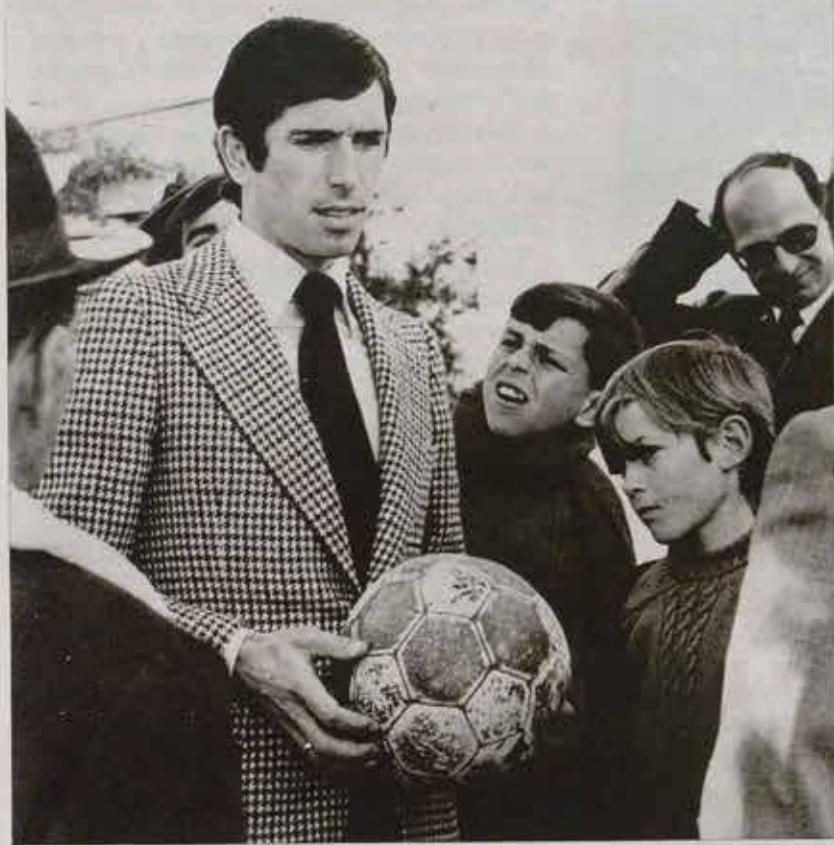
El ejercicio 1972 se abre con un potencial de 4.000.000 T. R. B. y con una cartera de pedidos compuesta por 82 barcos con 1.961.088 toneladas, contratos que aseguran unos efectivos para 1975 del orden de los 5,5 millones de toneladas. Este volumen, con ser ya importante, sigue siendo insuficiente. Las necesidades crecen a un ritmo muy acelerado, y por ello habrá que esforzarse para llegar a los diez millones de toneladas a final de la presente década.

Hace unas semanas, el señor Pérez de Bricio, director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales reconocía que «el aumento de la flota mercante nacional se debe a la incorporación de grandes unidades, tales como petroleros, «bulkcarriers» y «OBOS», que tienen contratos asegurados con las refinerías y las siderurgias; pero —puntualizó— nos siguen faltando buques de mediano y pequeño tonelaje. Y nos faltan porque está fallando algo tan fundamental como es la financiación de las nuevas construcciones». La composición de la cartera de pedidos de los astilleros, al 1 de enero de 1972, confirma esta opinión: hay 18 petroleros, con 1.362.344 T. R. B.; cuatro «Ore/oils», con 258.000, y 12 «bulkcarriers», con 160.851 toneladas. Pero no abundan los cangueros de mediano porte y otras unidades especiales.

Y tropezamos con otro escollo. Unas 300 návies intervienen en los tráficos, la mayor parte de ellas sin potencial económico suficiente para mantenerse. Un minifundio pernicioso que dificulta toda fórmula de cooperación para llegar a un sector más fuerte y menos disperso.

EL PICACHO, EN FIESTA

TERTULIA DE ALBERTO CON LOS ALUMNOS



El jugador del Atlético de Madrid Alberto mantuvo una tertulia-coloquio con los alumnos de Bachillerato Superior del colegio El Picacho, que el Instituto Social de la Marina tiene en Sanlúcar de Barrameda para la formación de los hijos de trabajadores del mar, del que Alberto es antiguo alumno.



Como todos los años, en El Picacho se celebraron las fiestas colegiales, con numerosos actos deportivos, culturales y hasta taurinos. Los alumnos hicieron una excursión en una lancha de desembarco de la Marina de guerra, tuvieron un certamen de canto, representaron juguetes escénicos, ganaron en más o menos reñida competición futbolística a sus profesores, y cerraron las fiestas con una lucida becerrada, que se celebró en los propios campos deportivos del colegio, convenientemente habilitados para este fin.



CRONICA DE LOS ACTOS

CADIZ (De nuestro corresponsal).—Me habían hablado mucho de El Picacho, el colegio que el ISM tiene en Sanlúcar de Barrameda para huérfanos de pescadores en régimen de internado.

Yo me imaginaba un caserón más o menos grande, ya que son 300 los alumnos que allí reciben enseñanza, 250 de los cuales internos y unos 50 que acuden todos los días de Sanlúcar; más o menos moderno y con campos y terrenos suficientes para juegos, deportes y expansión. Así, pues, mi sorpresa fue grande porque El Picacho no es eso, es algo diferente y nuevo, sobre todo para mí que estoy descubriendo esta provincia de Cádiz, mirándola con ojos nuevos y sorprendida por el contraste con las tierras norteñas de donde vengo.

El Picacho es una preciosa finca situada a la entrada de Sanlúcar de Barrameda y en su parte más alta. Desde allí se domina todo el pueblo, el mar y la desembocadura del Guadalquivir. Me pareció una bonita zona residencial de esas que tanto se construyen ahora con vistas al turismo. Amplios edificios de no más de tres plantas diseminados por ella. En unos se imparten las diferentes enseñanzas para Educación General Básica y Bachillerato, y en construcción, ya muy avanzada, otros para Formación Profesional, que comenzarán a funcionar en el próximo curso. La capilla principal, en el centro de una bonita plaza andaluza. La residencia, con sus amplios patios interiores, algunos azulejados al estilo de esta tierra, con sus bibliotecas, salas de estudio, cuartos de estar. El pabellón donde están los comedores y las cocinas. El de prácticas de química, el salón de actos y gimnasio, las casas del rector y de algunos profesores, y todo este conjunto entre calles bien trazadas, paseos, placitas y miradores. La zona deportiva con sus campos, sus dos piscinas, que ahora también se pretenden ampliar y mejorar, y todo ello rodeado de campos cubiertos de naranjos, árboles, flores. ¿No es esto totalmente distinto a la idea que todos tenemos del clásico colegio?

Las fiestas se celebraron los días 1 al 4 de marzo.

El jueves día 1 comenzaron con el certamen académico, una especie de concurso de «Cesta y puntos», que este año fue ganado por el equipo Aquilón, compuesto por alumnos procedentes del Norte de España. El premio para dicho certamen fue una excursión a Cádiz para presenciar un partido de fútbol del equipo titular de la capital gaditana.

Se procedió también a la entrega de premios a los ganadores de los concursos de redacción y murales. Al contemplar estos últimos en el vestíbulo de la residencia, pude apreciar en algunos originalidad, en otros, gran perfección en el dibujo, y gran riqueza cromática en casi todos. Ello me satisfizo, ya que creo que el arte, al que hasta ahora no se le ha dado en la enseñanza la importancia debida, es la clave para el desarrollo de la personalidad y lograr un perfecto equilibrio.

Por la tarde, los juegos recreativos: gymkana, cucaña y tracción de cuerda entre profesores y alumnos a ambos lados de la piscina, que terminó, como es de suponer, con buenos remojones de los contendientes y el regocijo general de los espectadores.

Por la noche, velada teatral a cargo del grupo escénico del colegio, que presentó el juguete cómico de Muñoz Seca, «Los cuatro robinsones». Fue una estupenda representación en la que destacaron todos los miembros del reparto, así como la puesta en escena a cargo de los monitores Francisco Caro Benítez e Isidro Mateos, y la luminotecnia de Jaime González Cova.

El viernes día 2 se efectuó una excursión en una lancha de desembarco de la Marina de guerra, facilitada gentilmente por el Mando Anfibio de Puntalés. Dieron un paseo por mar abierto y finalmente desembarcaron en el Coto Doñana, que según me han dicho es el mejor, o uno de los mejores cotos de caza de Europa. Los colegiales pasaron un día delicioso.

El sábado día 3, tuvo lugar el partido de fútbol entre profesores y alumnos, ganando estos últimos por... 8 a 3. A continuación, la comida de hermandad.

A las 9 de la noche, en el salón de actos-gimnasio, tuvo lugar el plato fuerte de las fiestas: el Segundo Festival Infantil de la Canción y el Sexto Festival de la Canción del Guadalquivir. Presentó el Festival el locutor de Radio Popular de Jerez Pepe Marín, y fueron acompañados por el conjunto musical-vocal Hormigas en Conserva. El escenario, muy decorativo y original, así como la luminotecnia y sonorización, fueron adecuado marco para un gran festival, al que asistieron el vicepresidente general del ISM, don Gerardo Harguindegay, desplazado desde Madrid con su esposa e hijos, así como el presidente del Consejo Provincial, almirante Gener, y delegado en Cádiz del Organismo, don José Manuel Álvarez.

El éxito fue total, llenándose por completo el local.

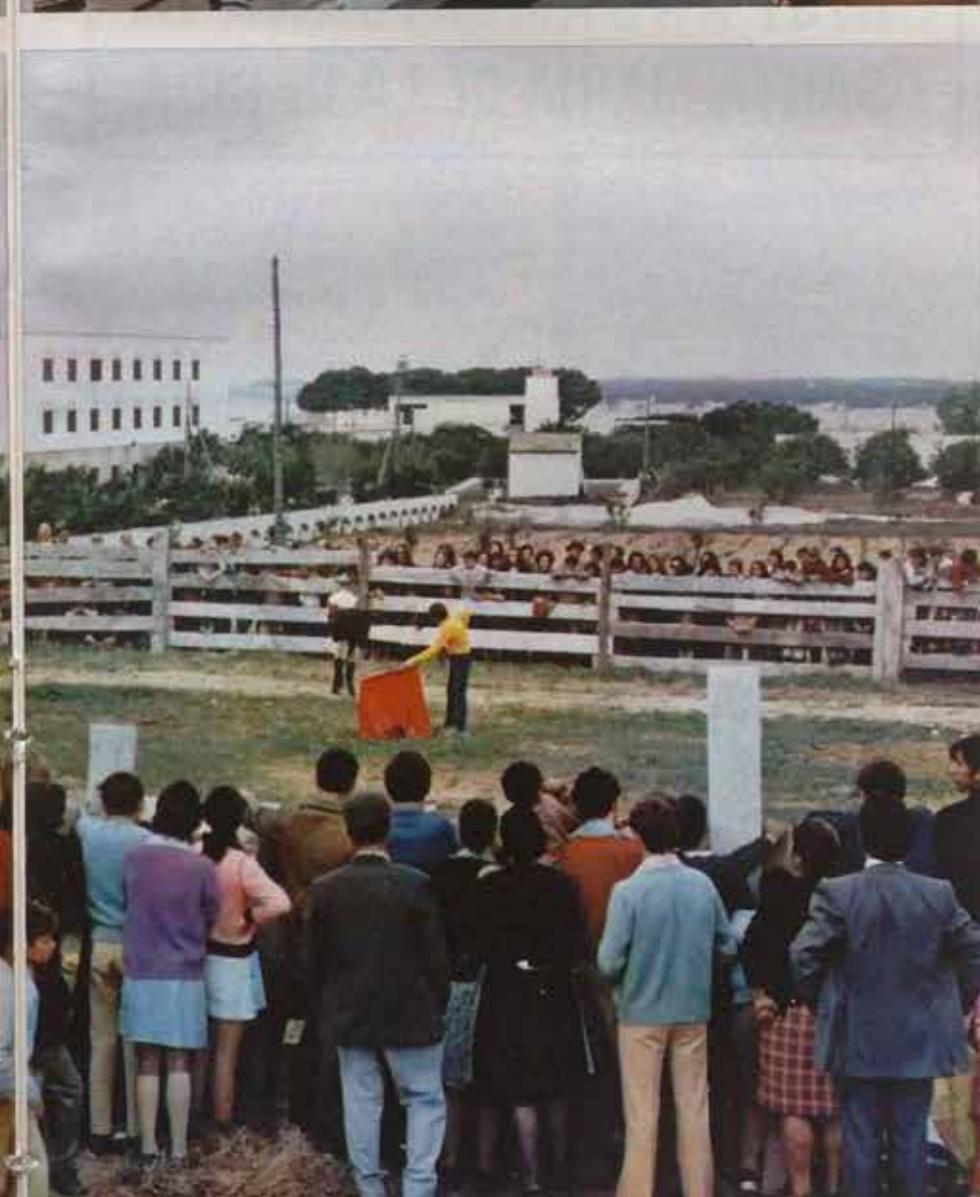
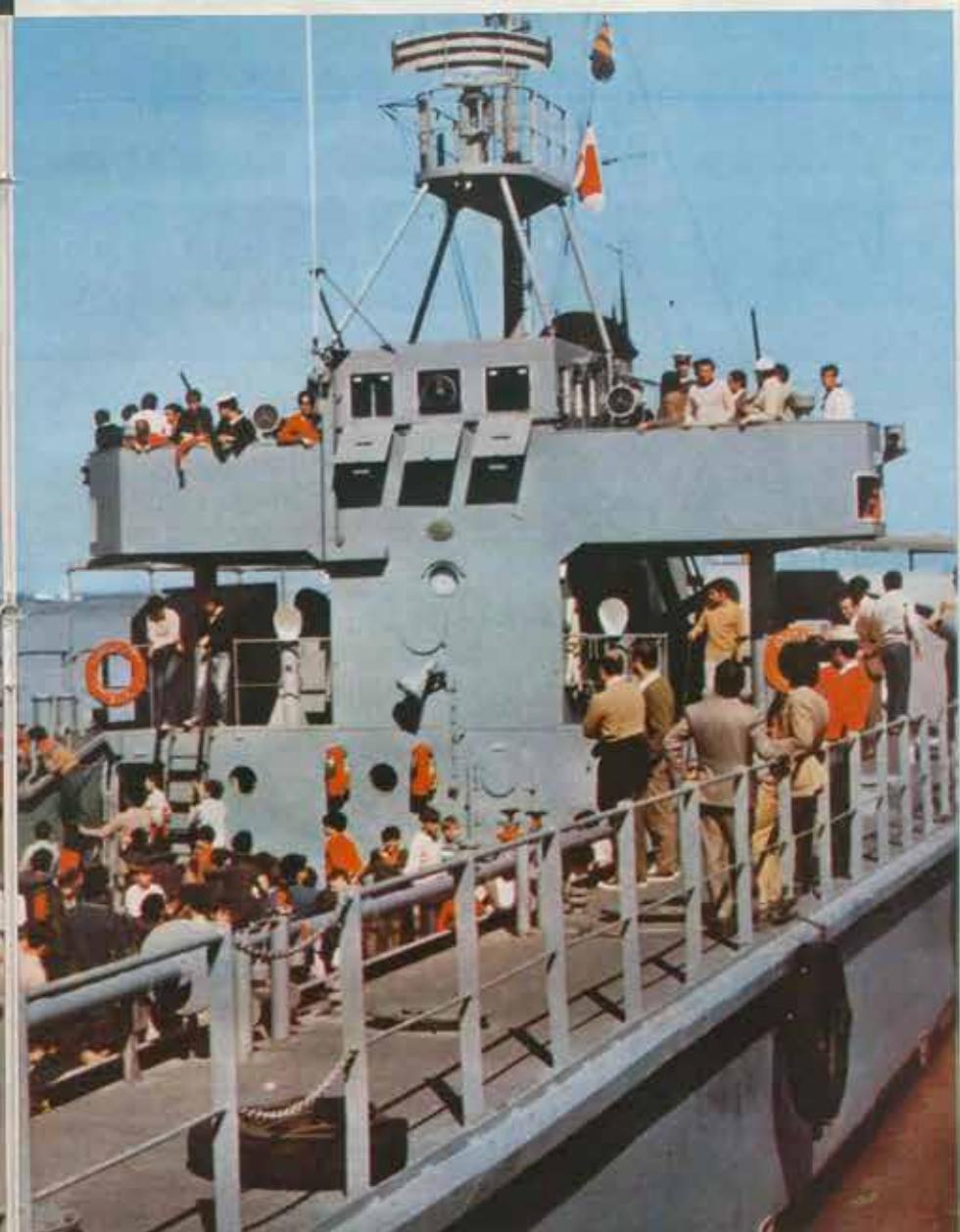
El Jurado calificador, compuesto por la señora de Harguindegay, que lo presidía, así como la señora del delegado provincial, del rector y de profesores del colegio, concedió los premios, que fueron rubricados por el público con grandes ovaciones.

A destacar la gran deportividad de los perdedores, que aplaudieron con verdadero entusiasmo a sus compañeros galardonados.

Hubo aplausos para todos los que de alguna manera intervieron en el Festival, así como para el grupo Los del Monte, que se desplazaron desde Huelva para amenizar el intermedio y el fin de fiesta.

El domingo, Santa Misa comunitaria, oficiada por el padre Delgado en la capilla del colegio y cantada por los colegiales.

A las doce y media, una divertida bocerrada en improvisado coso taurino en los campos de deportes del colegio, dirigiendo la lidia el popular torero de Sanlúcar, José Martínez «Limeño», puso fin a estas entrañables fiestas del curso 1973. ■ CRISTINA.



VIII CURSO DE FORMACION SOCIAL Y HUMANA PARA TRABAJADORES DEL MAR, ORGANIZADO POR

LA RABIDA (Especial para "Hoja del Mar").—De los días 13 al 22 de abril se celebró en la Universidad Hispanoamericana de Santa María de la Rábida, el VIII Curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar, organizado por el Instituto Social de la Marina. A través de estos cursos se pretende completar la formación integral de quienes siguen en los distintos centros de la costa, montados por el ISM, los cursos de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

ALUMNOS DE TODO EL LITORAL

En número superior a sesenta de alumnado, el curso estaba formado por trabajadores del mar de todo el litoral español.

En cuanto a su desarrollo, estuvo dividido en cuatro facetas: clases, seminarios, conferencias y actividades culturales y recreativas.

Durante las mañanas se desarrollaron las clases de las

siguientes asignaturas: "Panorama histórico de España entre los siglos XIX y XX", a cargo de don Gregorio Ramos Charro, director del curso y jefe del Servicio de Fomento Social del ISM; "Ideologías contemporáneas", por don Jaime Altozano Moraleda, jefe del Gabinete de Estudios del mismo organismo; "Principios de formación personal y valores humanos", asignatura impartida por don José María Rivas Rodero, jefe de la Unidad de Fomento Social del Instituto en Gijón.

Por la tarde se daban dos seminarios sobre "Conocimientos prácticos de Derecho laboral" y sobre "El Instituto Social de la Marina y el Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar". Dichos seminarios fueron dirigidos por don Jesús Guillermo Rodríguez, don Diego Muñoz, don José María Gordón y don Generoso Martín, jefes de la Unidad de Fomento Social del ISM en Vigo, Cádiz, Cartagena y

Villagarcía de Arosa, respectivamente.

ACTUALIDAD Y SOCIEDAD: EJE DE LAS CONFERENCIAS

Junto con las enseñanzas citadas se dieron una serie de conferencias-coloquio a cargo de personas especializadas en temas de política internacional, política nacional, economía y seguridad social.

Así, don Pablo Irazazábal, comentarista de política internacional de TVE y Radio Nacional de España, habló sobre "La política internacional de nuestro país"; don Fernando Fernández, jefe del Servicio de Acción Regional de la Presidencia del Gobierno, disertó sobre "Desarrollo regional español"; don Lorenzo Contreras, abogado y periodista, expuso el tema "Desarrollo de las Leyes Funda-

• **ASISTIERON MAS DE SESENTA ALUMNOS, PROCEDENTES DE TODO EL LITORAL, Y SE CELEBRO EN LA UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA DE SANTA MARIA DE LA RABIDA.**



Otro momento de la entrega de diplomas en el acto de clausura. En primer término, el señor Ramos Charro, director del curso.

mentales: panorama político nacional", y finalmente, el jefe de los Servicios Generales de la Seguridad Social del ISM, don José Llorca, expuso el tema de "El nuevo panorama de la Seguridad Social y su perfeccionamiento".

En lo que pudiéramos llamar cuarta faceta del curso cabría señalar las actividades recreativas y deportivas, como, por ejemplo, las tertulias por regiones, en las que se fueron exponiendo los temas que más directamente les afectaba en materia de pesca, el concurso de oratoria y las competiciones deportivas que se desarrollaron.

Aunque tal vez lo más interesante del curso, y que se puso de manifiesto en la comida de despedida por parte de los asistentes al ir dando sus impresiones del cursillo, ha sido la estrecha convivencia que existió durante todo el tiempo entre alumnos y profesores, así como el clima de cordialidad y diálogo que reinó en todo momento.

ANA PARA R EL I.S.M.

EL SECRETARIO GENERAL
DEL I.S.M. PRESIDE
LA CLAUSURA

A la clausura del curso asistió el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda; el almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, don José Ramón González López, consejero general del organismo; don Luis Ferragut Pou, comandante militar de Marina en Huelva; don Eduardo Fernández Contioso, presidente del puerto autónomo de Huelva; don Antonio Fernández Suárez, delegado provincial del ISM en Huelva, y don Roberto Girón Rodríguez, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca.

El acto se inició con unas palabras del director del curso, don Gregorio Ramos, quien puso de manifiesto la importancia que en la vida tiene la formación integral de la persona, junto a la puramente técnica. Que el curso que terminaba tenía que ser un comienzo para una más pronta y profunda formación que diera criterio con el que poder decidir libre y responsablemente a nuestros trabajadores del mar a la hora de participar en los distintos medios sociales y profesionales en que su vida se desenvuelve.

A continuación se entregaron los diplomas a los participantes del curso, cerrando el acto académico el secretario general del ISM, quien tras felicitar a los alumnos les instó a poner en práctica, cuando regresaran a sus lugares de origen, las enseñanzas recibidas durante estos días, teniendo siempre como norte la lealtad, la solidaridad y la potenciación de la formación personal, que sin duda redundaría en un mejor entendimiento de los trabajadores del mar y de la propia vida general del país.

Como despedida, los asistentes al curso, acompañados por las autoridades que habían asistido a la clausura, pusieron fin al mismo en el monasterio de La Rábida, donde cantaron ante la Virgen la Salve Marinera.



El secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, a quien acompañan el almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, don José Ramón González López, y otras personalidades, hace entrega de diplomas a los participantes del curso.

MAGNIFICO RECUERDO

He sido invitado a la clausura del VIII Curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar, en la Universidad Hispano-Americana de Santa María de la Rábida, curso organizado, al igual que los anteriores, por el Instituto Social de la Marina.

Dicha clausura comenzó con el canto de la Salve Marinera ante la Virgen de los Milagros, que presidiera las ilusiones y las emociones de los descubridores antes y después de su partida de estos lugares, cuna de América.

Pero no ha sido este canto ante la tan santa y valiosa imagen, sino los hechos posteriores vividos en los demás actos que han compuesto esta clausura tan bien llevada por el director de dicho curso y por el profesorado que ha intervenido en el mismo.

Y hablo de los hechos posteriores vividos, porque los mismos han demostrado una vez más la nobleza y buen sentir de la gente del mar, en este caso de la flota de pesca, al manifestar ser una excelente tierra, curioso contraste, donde la semilla que se ha esparcido empieza a germinar ya con excelentes frutos. ¿De dónde si no esas manifestaciones, no ya de compañerismo entre sí y de afecto hacia el profesorado, sino de las lecciones recibidas y bien aprovechadas, con ese entender de cómo debe ser considerado el hombre y cómo debe ser comprendido el hombre de mar? ¿Es que aquella breve pero sustanciosa disertación del alumno ecuatoriano no dio a entender a los reunidos el fruto ya a la vista de la labor desarrollada en el curso? ¿Y la petición del alumno canario solicitando que estos actuales minicursos se ampliassen en el futuro a unos auténticos maxicursos? Ello sólo, por no citar otras investi-

gaciones, son más que suficientes para alentar al ISM a prodigar más esta labor y a que se extienda por todo el litoral pesquero, quedando ampliamente demostrado que la gente del mar, y sobre todo la de pesca, está ansiosa y necesitada de esta formación que por mil circunstancias, en otros tiempos, no ha llegado a ellos; la misma Organización Sindical, a través de su Sindicato Nacional de la Pesca, debe promoverlos o en buena conjunción de ideas, por lo que en sí representan, promocionarlos hasta inicialmente menudearlos, no sólo entre la juventud pescadora que se inicia en esta actividad, sino también entre los tripulantes más o menos entrados en años, para que entiendan y comprendan que hay organismos, en este caso el ISM, que velan por su formación personal, independiente de la profesional, con el magnífico componente de los temas que en estos cursos apretadamente se tratan y estudian y de los profesores que se eligen para desarrollar los mismos. Hay verdaderas menciones de honor entre estos últimos, que no me es dado a mí destacar, pero que ha quedado patente la valía personal de los mismos y sobre todo el sentir humano del director del mismo.

Estos alumnos, a no dudarlo, saldrán de este lugar de La Rábida, como otros Pinzones, dispuestos a reclutar la gente precisa para la navegación diaria y monótona del vivir de cada día dentro del cumplimiento del deber, haciendo ver y enseñando a los demás a bordo, entre faena y faena, lo que el ISM enseña, forma y trata de completar en el conjunto de factores que integran el valer humano del trabajador del mar. ■ ROBERTO GIRON RODRIGUEZ, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Huelva.



CASA DEL MAR DE HUELVA

Este es el proyecto de la Casa del Mar de Huelva, realizado por el arquitecto don Manuel Bastarreche, que el Instituto Social de la Marina construirá en dicha ciudad.

MADRID MAYO DE 1975
MANUEL BASTARRECHE
De ARQUITECTO

II CURSO DE MONITORES DE COLONIAS, REALIZADO POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN COLABORACION CON L'ESCOLA DE L'ESPLAI DE BARCELONA

SANLUCAR DE BARRAMEDA
(Cádiz).—En el colegio de El Pípacho, que el Instituto Social de la Marina tiene en Sanlúcar de Barrameda, se ha realizado del 22 al 29 de abril último, el II Curso de Capacitación de Monitores de Colonias de Verano. El curso ha tenido como finalidad la capacitación de las personas que han de llevar, en su día, las colonias de vacaciones de verano que este organismo programa y realiza a través de su Servicio de Fomento Social.

Siguieron el cursillo un total de 33 monitores de Madrid y todas las provincias marítimas. Además 15, que ya habían participado en el curso montado el pasado año 1972 en El Escorial, siguieron otro cursillo de perfeccionamiento.

Fueron dirigidos por los ins-

tructores de L'Escola de l'Esplai: don Jaime Colomer Callicrosa, don José Comas Vals, don Enrique Puig Jofra, don Jaime Trilla Benet, doña Consuelo Doménech Pou, don Antonio M. Verdú González y don Miguel Miranda Pérez.

SESIONES Y MATERIAS

Durante el curso se hizo una revisión de las colonias montadas en el pasado verano, como experiencias básicas a tener en cuenta en el futuro. Como materias propias del curso se trató de:

Animación de grupos, los clubs de esparcimiento y su problemática, planificación de una colonia, dinámica interna del equipo de



Clausura del curso de monitores de verano, organizado por el ISM, celebrado en El Pípacho.

monitores, sociología evolutiva, la vida de fe en la colonia, expresión oral y corporal, ritmo, danza y percusión, situación global de esparcimiento y actividades complementarias de animación.

El curso discursió —en palabras del responsable de la organización de L'Escola de l'Esplai, don Enrique Puig— en la más eficaz y armónica convivencia, junto a un gran aprovechamiento de cuantas enseñanzas se pusieron al alcance de los participantes.

CLAUSURA

El 28 por la tarde se procedía a la clausura del curso por el jefe del Servicio de Fomento Social,

don Gregorio Ramos Charro, quien agradeció, en primer lugar, a los instructores de L'Escola de l'Esplai el hecho de poner su experiencia y sus conocimientos a disposición del Instituto, de modo que las futuras colonias de vacaciones de verano puedan ser una continuación del proceso de formación del niño, al enseñarle a vivir el tiempo libre comunitariamente.

Asimismo resaltó el entusiasmo y la entrega de cuantos han asistido a estos cursos de capacitación, los cuales han superado, en su totalidad, las pruebas finales y obtenido el certificado de aprovechamiento para poder organizar y regir las próximas colonias de vacaciones de verano que el Instituto monte para los hijos de los trabajadores del mar.

LAS COLONIAS DE VACACIONES DE VERANO Y SU CRECIMIENTO NORMAL

Las cosas que nacen grandes son monstruosas, y normales las que armónicamente van creciendo de acuerdo con las necesidades para las que las organizaciones o montajes han surgido.

Es curioso el recordar aquí ahora que las colonias de verano comenzaron con menos de seis monitores y sesenta niños hace tres veranos. En este momento contamos con treinta y cuatro monitores, que han recibido su certificado de aptitud para dirigir las colonias, y quince que ya han seguido un cursillo de perfeccionamiento por haber participado en uno anterior de capacitación, con todos los cuales podremos atender ampliamente a un gran número de asistentes de nuestro litoral en las colonias de vacaciones de verano. ■ G. RACHA.



Asistentes sociales durante una de las sesiones de trabajo.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Servicio de Fomento Social

CONVOCATORIA 1973-1974

674 BECAS PARA ESTUDIOS

- Educación General Básica.
- Bachillerato Unificado y Polivalente.
- Curso de Orientación Universitaria.
- Estudios para Escuelas Universitarias.
- Formación Profesional.
- Estudios Náuticos y Náutico-Pesqueros.
- Estudios de Grado Superior: Universitarios, Escuelas Especiales y Estudios asimilados.

LE FACILITARAN MAS INFORMACION:

- Delegaciones Provinciales del I. S. M.
- Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante y Pesca.
- La propia casa armadora.
- Servicio de Fomento Social del I. S. M.

Condepols,
S. A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTS.



**REDES, CUERDAS,
TEJIDOS INDUSTRIALES**

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

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

FABRICA:
CARRETERA MONTEFRI
TELEFONO 329
ALCALA LA REAL

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

NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA MARISQUEROS CONGELADORES DE HUELVA

EN Huelva se celebraron negociaciones para establecer un convenio colectivo de buques marisqueros congeladores. Dichas negociaciones, llevadas a cabo por la representación social de las tripulaciones y por la representación de las casas armadoras, fueron laboriosas y llegaron a un punto de no acuerdo que hizo necesario que por la Delegación Provincial de Trabajo se dictara norma de obligado cumplimiento.

En esta página y siguientes ofrecemos un panorama retrospectivo de las negociaciones, incluyendo la postura inicial de ambas partes, la final (después de haber cedido en algunos conceptos una y otra), la crónica que en su día nos remitió nuestro enviado especial, cuando estaba a punto de dictarse la norma, entrevistas con ar-

madores y tripulantes y, encabezando toda la información, el texto íntegro de la norma de obligado cumplimiento.

Asimismo añadimos la información complementaria a la norma, que el propio delegado de Trabajo envió en carta individual a todos los tripulantes afectados, un comentario aparecido en el diario onubense «Odiel» y la carta de réplica de los representantes de las tripulaciones. Con todo ello —opinamos—, HOJA DEL MAR completa el panorama informativo sobre esta cuestión, que ha interesado profundamente no sólo a los hombres del mar afectados, sino también al resto del colectivo, que ha seguido con creciente expectación todas las vicisitudes de las negociaciones y su resolución final.

TEXTO INTEGRAL DE LA NORMA

CONVENIO C. SINDICAL

Expediente núm. 66/72

VISTO el expediente del Convenio Colectivo Sindical de la AGRUPACION PROVINCIAL DE BUQUES CONGELADORES, y

RESULTANDO: Que con fecha 9 de abril de 1973 tuvo entrada en esta Delegación Provincial el expediente del Convenio Colectivo Sindical de Trabajo de Buques Marisqueros Congeladores, acompañando las actuaciones practicadas en el expediente referido, haciendo constar que agotada la vía de conciliación de los intereses de ambas representaciones, solicita se dicte una Norma específica de Obligado Cumplimiento, con la que pueda regirse el personal adscrito a las empresas de dicha Agrupación.

RESULTANDO: Que para cubrir el trámite de información previa al dictado de la Norma de Obligado Cumplimiento, a las partes le fue dado el preceptivo trámite de audiencia en esta Delegación de Trabajo el día 12 de abril de 1973.

RESULTANDO: Que en la tramitación del expediente se han observado las prescripciones legales de aplicación.

CONSIDERANDO: Que la competencia de esta Delegación para resolver el presente expediente viene determinada por el artículo 10 de la Ley de 24 de abril de 1958 y el 16 del Reglamento para su aplicación de 22 de julio siguiente, así como en las Ordenes de 12 de

abril de 1970 y de 27 de diciembre de 1972.

VISTOS los preceptos legales citados y demás concordantes de particular aplicación, así como el contenido y alcance del Decreto Ley de la Jefatura del Estado, 22/1969 de 9 de diciembre y la Orden de la Presidencia del Gobierno de 13 de marzo de 1970.

ESTA DELEGACION PROVINCIAL DE TRABAJO DE HUELVA acuerda imponer a la AGRUPACION PROVINCIAL DE BUQUES MARISQUEROS CONGELADORES, como Norma de Obligado Cumplimiento, las regulaciones que a continuación se indican:

PRIMERA.—AMBITO TERRITORIAL: La presente Norma vincula a las empresas encuadradas en la Agrupación de Barcos Marisqueros Congeladores del Sindicato Provincial de la Pesca de Huelva, comprendidas en la Reglamentación Nacional de la Pesca de Arrastre de 16 de enero de 1961, dedicadas a la captura del marisco.

SEGUNDA.—AMBITO PERSONAL: Regula las condiciones laborales de los tripulantes al servicio de las empresas sujetas a la misma.

TERCERA.—AMBITO TEMPORAL: Su plazo de vigencia es de dos años a partir del día primero de abril de mil novecientos setenta y tres.

CUARTA.—SALARIO INICIAL BASE: Se establece el siguiente cuadro para los distintos puestos de trabajo:

Categorías profesionales	Salario mensual (pesetas)
Marinero y ayudante de cocina	5.630
Cocinero, contramaestre y engrasadores	5.910
Tercero de máquina	6.960
Segundo de máquina	7.160
Jefe de máquinas	7.260
Segundo patrón o técnico de pesca	7.160
Primer patrón	7.260

Caso de que el técnico de pesca sea de mayor titulación, mandará el barco y ocupará el cargo de primer patrón.

QUINTA.—SALARIO GARANTIZADO: Se establece esta escala de salario garantizado, que tendrá apli-

cación única y exclusivamente para el pago de vacaciones, y en aquellos supuestos en que la suma del salario base inicial y las cantidades que por prima de pesca correspondan a cada tripulante no alcancen el importe total de la garantía:

Categorías profesionales	Salario mensual (pesetas)
Marinero y ayudante de cocina	13.500
Cocinero, contramaestre y engrasadores	14.850
Tercero de máquina	16.200
Segundo de máquina	17.550
Jefe de máquinas y segundo patrón	20.925
Primer patrón	25.650

De estos salarios garantizados, al vencimiento de cada mes se entregará a la persona o familiar que señale por escrito el tripulante hasta el 90 por 100 como máximo en concepto de anticipo, y el resto al tripulante en Puerto de escala.

SEXTA.—PARTICIPACION EN LAS CAPTURAS: Se reproduce y su vigencia la regularización establecida en el artículo séptimo del Convenio Colectivo Sindical aprobado el 17 de diciembre de 1971, con la salvedad de que en las primas por tonelada a que se refiere el apartado a) de dicho artículo se calcularán en todas las escalas con un aumento del 20 por 100.

SEPTIMA.—GRATIFICACIONES DE 18 DE JULIO Y NAVIDAD: En cada una de ambas festividades, cada tripulante percibirá una gratificación equivalente a una mensualidad del salario inicial base, más el premio de antigüedad si lo hubiere.

OCTAVA.—VACACIONES: Todo el personal afectado en esta Norma disfrutará de TREINTA DIAS naturales en concepto de vacaciones retribuidas a razón del salario garantizado, más el premio de antigüedad si lo hubiere.

NOVENA.—DURACION DE LAS CAMPAÑAS: La duración de las correspondientes campañas queda fijada en la siguiente forma:

a) Zona de Dakar: SEIS MESES.
b) Zona de Guinea y Angola: SIETE MESES.
c) Zona de Mozambique: OCHO MESES.

DECIMA.—PREMIO DE PERMANENCIA A BORDO: A todos los tripulantes afectados por esta Norma se les abonará por las respectivas casas armadoras y a la terminación de las correspondientes campañas, como premio de permanencia a bordo, las siguientes cantidades:

a) Zona de Dakar: 5.000 pesetas.

b) Zona de Guinea, Angola y Mozambique: 10.000 pesetas.

UNDECIMA.—RESTABLECIMIENTO DE CLAUSULAS ANTERIORES: En tanto no se opongan a la presente Norma, quedan incorporada a ella y restablecida su vigencia las cláusulas que figuraban en el extinguido Convenio aprobado el 17 de diciembre de 1971, sin más salvedad que los conceptos económicos cifrados en el mismo y a los que no se ha hecho mención en esta Norma, se incrementan el correspondiente al artículo 13 en cincuenta pesetas, el correspondiente al artículo 14 en 50 pesetas y el correspondiente al artículo 18 en 30 pesetas, respectivamente relativos a ropa de faena, desplazamientos y manutención.

DUODECIMA: En primero de abril de 1974, todos los conceptos económicos a que se refiere la presente Norma serán incrementados en función del índice del costo de la vida a escala nacional.

DECIMOTERCERA: Las retribuciones devengadas por los tripulantes en el periodo comprendido entre el 17 de diciembre de 1972 al 31 de marzo de 1973, serán satisfechas conforme a las normas retributivas que figurán en el extinguido Convenio de 17 de diciembre de 1971.

Notifíquese la presente a las partes por conducto de la Organización Sindical, previniéndoles que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa por tratarse de un acto emanado de la potestad reglamentaria.

Publíquese la presente Norma de Obligado Cumplimiento en el Boletín Oficial de la Provincia.

Así lo acuerdo, mando y firmo en Huelva, a 17 de abril de mil novecientos setenta y tres.

RESUMEN DE LAS POSTURAS PRIMAS EN EL CURSO DE LA SECCION SOCIAL

ANTEPROYECTO DE CONVENIO PRESENTADO POR LOS REPRESENTANTES DE LOS MARINEROS

1. **Salario base.**—25.000 pesetas mensuales, ayuda familiar o «puntos» aparte.
2. **Participación sobre las ventas (marinero).**—
Buques hasta 250 toneladas: 0,25 por 100. De 250 a 500 toneladas: 0,20 por 100. Más de 500 toneladas: 0,15 por 100.
3. **Control del peso y del valor de las ventas.**—En la operación del peso y del valor de las ventas estará presente un tripulante elegido por los compañeros. Si esto no fuera posible, por hallarse todos faenando, le sustituiría un representante del Sindicato de la Pesca.
4. **Fijeza en la empresa.**—Abogan porque no existan más de dos tripulantes por barco en condiciones de eventual. El incumplimiento de esta norma por parte de la empresa será sancionado.
5. **Trópicos.**—50 pesetas por tripulante y día. Entienden que debe cotizarse por parte de la empresa una cantidad, a discutir, en concepto de trabajo en los trópicos.
6. **Trabajos nocturnos.**—Abogan porque las horas trabajadas de noche se paguen con un recargo del 100 por 100.
7. **Manutención.**—Correrá, íntegramente, a cargo de las empresas.
8. **Jornada laboral.**—Será de ocho horas. Excepcionalmente, podrá prorrogarse durante cuatro horas, no pudiendo nunca exceder de doce horas diarias o 240 mensuales. El incumplimiento de lo pactado sobre jornada laboral se sancionará con 200 pesetas por tripulante y hora, que pagará la empresa a los perjudicados.
9. **Limitación de las campañas.**—No podrá exceder a los cinco meses, y su prolongación por parte de la empresa será sancionada con 1.000 pesetas por tripulante y día.
10. **Vacaciones.**—Por cada cinco meses de mar, un mes en tierra, abonándolo la empresa a razón del salario base.
11. **Aire acondicionado.**—En el plazo de seis meses a partir de la aprobación del convenio, se dotará de aire acondicionado a los barcos que carezcan de él.

POSTURA DEL ULTIMO DIA DE LAS NEGOCIACIONES

Las propuestas de la Sección Social a lo largo de los días que duraron las negociaciones sufrieron alguna variación, notificada al gobernador civil el 5 de abril. Dichas modificaciones las elaboraron a propuesta del mismo gobernador, y la más sustancial radicaba en la disminución del salario garantizado, que de 25.000 pesetas pasaba a ser de 18.000. Insisten en que el resto de las cifras son discutibles y que no significa en absoluto el que no puedan ser modificadas, aunque no renuncian a ninguno de los conceptos por los que son solicitadas.

ERA Y ULTIMA DE AMBAS PARTES S NEGOCIACIONES

SECCION ECONOMICA

PROPIUESTA AL ANTEPROYECTO DE LA SECCION SOCIAL

Consideran que algunas de las peticiones de la Sección Social pugnan y pueden vulnerar disposiciones legales de rango superior. «Todo el convenio es gravemente ofensivo para la parte económica, que, además, ve en el mismo la creación de una situación límite para que se niegue el diálogo, que, además, se hace muy espinoso ante las actitudes previas de propaganda y presión».

Por todo ello, estimamos como única proposición que puede hacerse, sin que ello suponga base de partida, sino señalamiento de límite, que podemos estimar incluso oneroso, y sin que ello pueda vincular a la parte económica caso de negativa a su aceptación:

El mismo convenio anterior con las siguientes modificaciones:

1. **Salarios.**—Queda corregido con la última disposición sobre salario mínimo.
2. **Salario garantizado.**—Aumento del 10 por 100 en toda la escala (en el anterior convenio el salario de un marinero era de 10.000 pesetas).
3. **Participación por tonelada.**—Aumento del 10 por 100 en toda la escala.
4. **Gratificación de 18 de julio y Navidad.**—Computado en 30 días.
5. **Vacaciones.**—30 días anuales.
6. **Premios.**—a) Zona de Dakar: 5.000 pesetas. b) Zona de Guinea, Angola y Mozambique: 10.000 pesetas por campaña.
7. **Manutención.**—Aumento del 20 por 100 (en el anterior convenio se estipulaba una cantidad de 50 pesetas por hombre y día).

PROPIUESTA ULTIMA

(DIRIGIDA AL DELEGADO DE
TRABAJO EL PENULTIMO DIA
DE LAS NEGOCIACIONES)

1. Salario garantizado.—Marinero: 15.000 pesetas mensuales; resto de la escala, en la misma proporción.
2. Participación en las capturas.—Prima por tonelada: aumento del 25 por 100 de las escalas. Participación por el sistema de ventas: el que figura en el apartado 4 del anterior convenio (marinero: 0,65 por 100).
3. Vacaciones.—Zona de Dakar: 30 días por campaña. Zona de Angola: 35 días por campaña. Zona de Mozambique: 40 días por campaña.
4. Duración de las campañas.—Zona de Dakar: seis meses. Zona de Angola: siete meses. Zona de Mozambique: ocho meses.
5. Ropa de faena.—200 pesetas al mes.
6. Desplazamientos.—100 pesetas.
7. Manutención.—70 pesetas día.
8. Aceptamos el carácter de «fijo de empresa». Indicamos el aumento del 25 por 100 en la escala de «prima por tonelada», por ser éste el sistema adoptado preferentemente por los buques de gran tonelaje y mayores medios de captura.

Deseamos hacer constar que nuestra intransigencia al convenio ha sido exclusivamente porque la propuesta de la Sección Social trataba de modificar totalmente el equilibrio salario-prima, normal en todas las flotas del mundo.

Huelva, 11 de abril de 1973.

LA OPINION DE LOS PESCADORES

Tras la ruptura de las negociaciones, mantuve una charla con un grupo de nueve pescadores, tres de los cuales pertenecían a la comisión social que discutió el convenio. Prefirieron no darme los nombres, por entender que el sentir de lo por ellos manifestado es un sentir general de las tripulaciones a las que representan, en algunos de los casos, y que, por lo tanto, no eran opiniones que debieran ser personificadas. El interés de mis preguntas versaba sobre su opinión acerca de sus peticiones, reflejadas en el anteproyecto, las diferentes fases de las negociaciones y la esperanza ante la Norma de Obligado Cumplimiento. Transcribo sus respuestas: «Creemos que lo que pedimos es justo, y, además, es fruto de una encuesta efectuada entre 500 marineros, a más de la aprobación del anteproyecto en una asamblea celebrada el día 28 de marzo —un día antes del inicio de las conversaciones— y en la que estuvieron presentes más de 200 marineros».

—¿La postura de ustedes, a la hora de negociar, admitía la flexibilidad en lo solicitado o, por el contrario, se limitaría a defender a ultranza el texto del anteproyecto?

—No, no, en absoluto. Nosotros hablábamos de discutir lo allí propuesto. Todas las cifras que en él se presentaban podían ser modificadas. A este respecto, le diremos que en la reunión que mantuvimos con el gobernador civil, y a propuesta de él, cambiamos la cuantía del salario garantizado, reduciéndola de veinticinco mil pesetas iniciales a dieciocho mil. En realidad, había una serie de ci-

fras que eran meramente «indicativas»; nos interesaba sobre todo que se aprobara el concepto por el cual serían pagadas, independientemente de la cuantía a percibir.

—¿Por ejemplo?

—Pues el apartado de «Trópicos». Consideramos que el trabajar en los Trópicos, con las consiguientes dificultades que ello supone, es motivo suficiente para que las empresas nos paguen un «plus», nosotros fijamos cincuenta pesetas por tripulante y día, pero la cantidad era perfectamente discutible, no el concepto.

—¿En base a qué elaboraron el anteproyecto?

—Pues mire usted, la base fundamental fue la encuesta entre quinientos compañeros. Además, elaboramos un estudio económico, en el que nos basamos para elevar nuestras peticiones; que no se diga que esto lo hemos improvisado nosotros, porque no es cierto. Lo que pedimos creemos que podía habérsenos dado.

—¿Por qué no aceptaron la última propuesta de la sección económica?

—Porque creemos que no se atacaban de raíz los problemas de la eventualidad, las jornadas laborales, el actual sistema de destajo y el excesivo tiempo en la mar, aunque reconocemos que en su última propuesta ellos aumentaron notablemente el aspecto puramente económico.

—¿Qué esperan de la Norma de Obligado Cumplimiento?

—Bueno, nosotros esperamos que en ella se tengan en cuenta todas las razones que hemos expuesto a lo largo de estos días de negociación. ■ A. S. H.

LA OPINION DE LOS ARMADORES

Al día siguiente de entrevisarme con los marineros mantuve una charla con dos armadores, don Miguel Maiza y don Enrique Nardiz. En el transcurso de la misma se personó don Juan Moreno, decano del Colegio de Abogados de Huelva, el cual intervino igualmente en las negociaciones asesorando jurídicamente a la parte económica. Dado que durante la charla contestaron a mis preguntas indistintamente alguno de los tres entrevistados, unifiqué sus respuestas con objeto de facilitar su comprensión.

—¿Cuál es, para ustedes, el punto fundamental de discusión del anteproyecto?

—Bueno, creemos que todo radica en el equilibrio que habrán de alcanzar los dos conceptos de «salario» y «prima de pesca». Mientras que para los marineros lo importante es el «salario» —de ahí el que solicitaran un salario garantizado de veinticinco mil pesetas—, para nosotros lo fundamental es la «prima de pesca», porque entendemos que ella motiva el interés y el esfuerzo por pescar.

—¿Pero ello implica el trabajar a destajo?

—Es que en la pesca siempre se trabajó de esta manera. Desde que Adán pescó el primer pez se hace de esta forma. Entendemos que el salario debe garantizar lo suficiente para mantener a la familia, pero el resto de lo que cobren estaría en función de las capturas; de esta forma se asegura y estimula el esfuerzo del trabajador.

—Otro de los puntos importantes para la Sección Social es

el de la regulación de la jornada de trabajo. ¿Qué opinan de ello?

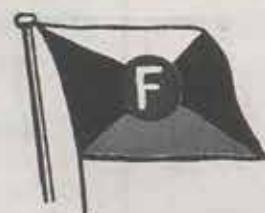
—Bueno, usted se tiene que dar cuenta de que el trabajo en la mar nunca puede ser similar al de tierra. En una industria, por ejemplo, resulta sencillo regular la jornada, pero en la mar no, porque la mar no es un almacén de productos, que ya están allí colocados, sino que hay que buscar la materia, y la pesca puede surgir en cualquier momento.

—¿Cuál fue su postura inicial en las negociaciones?

—Nosotros comunicamos que nuestra contrapropuesta era «límite máximo», y ello debido fundamentalmente a la gran presión que existía por parte de la prensa, y previa al inicio de las negociaciones. En estas circunstancias, el diálogo no era posible, y así lo hicimos constar desde el primer momento.

—Otro de los puntos sobre los que se discutió fue el de pagar un plus por trabajo en los trópicos, ¿es ello razonable?

—Mire usted, el trabajo en los trópicos de un marisquero es el trabajo en su ambiente. Es igual que en el caso de los mineros, trabajan bajo tierra porque así lo exige el trabajo; por ello, las primas de pesca son altas, y esto lo saben perfectamente los marineros. En esta zona hay toda una amplia gama de posibilidades de tipos de pesca. Desde el que trabaja muy cerca de la costa y va y viene diariamente, a los que se van por veinticinco días, pasando por los arrastreros peque-



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

ROTAS LAS NEGOCIACIONES DEL CONVENIO COLECTIVO DE LOS CONGELADORES MARISQUEROS DE HUELVA, A LA ESPERA DE LA NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

ños que están fuera tres días, etcétera. El marinero que trabaja en los marisqueros lo hace porque sabe que puede ganar un dinero notable, y ellos se enrolan pensando en las dificultades que tal tipo de pesca implica. Lo normal es que trabajen unos años en estas zonas, después lo dejan o cambian de tipo de pesca, pero con un dinero ganado al que no acceden si desde que son jóvenes trabajan en estas otras embarcaciones.

Otro de los puntos es el que respecta a «aire acondicionado».

En este aspecto, nosotros dijimos que en un período de dos años todos los barcos que en la actualidad no poseyeran aire acondicionado lo tendrían. Ahora bien, en ocasiones nos hemos visto dificultados por la normativa existente que obligaba, por ejemplo, a instalar calefacción para barcos que iban a faenar a Senegal, lo que evidentemente era absurdo.

—¿Cuál creen que será el futuro de esta pesca?

Bueno, a título anecdotico le comunicaré que en estos días se ha producido una especie de psicosis por parte de alguno de los armadores, en el sentido de que nos comentaban la posibilidad de vender sus barcos. Realmente el momento es grave, máxime si tenemos en cuenta los conflictos internacionales que se están produciendo con motivo de la ampliación de las zonas de pesca con diversos países. ■ A. S. H.

HUELVA, 17 de abril (De nuestro enviado especial).—Las negociaciones, que comenzaron el día 29 de marzo, han sido rotas el 12 de abril, tras una serie de reuniones y sucesos de los que la prensa dio cumplida información.

Dicho Convenio afecta a unos 75 buques, con una dotación aproximada de unos 1,100 tripulantes, y su carácter es provincial.

Durante varios días, los hechos se produjeron no sólo en Huelva, lugar de la reunión, sino también en Dakar, en donde se encontraban faenando varios de los buques afectados por el Convenio. En este mismo número de HOJA DEL MAR se incluyen las propuestas y contrapropuestas, con lo que la información, en lo que se refiere a datos concretos, queda suficientemente cubierta. Conviene, si acaso, el comentar algún hecho que no se incluye en tales propuestas, y que, sin embargo, ha tenido importancia por su significación.

En síntesis, podríamos decir que las negociaciones pasaron por diversas fases. La primera de ellas fue la negociación del Convenio propiamente dicha, en la que se sentaron a discutir sus propuestas ambas partes, y que duraron los días 29, 30 y 31 de marzo, ante la presencia de autoridades sindicales, no llegando a ningún acuerdo ni concesión por ninguna de las dos secciones. El día 2 de abril, lunes, se concentró en la Casa Sindical un grupo de marineros para manifestar su protesta por la actitud de los armadores, entregando un escrito con más de 70 firmas. Dos días después, el 4 de abril, el gobernador civil convoca separadamente a las representa-

ciones de armadores y marineros, a quienes recibe en presencia del delegado provincial de Trabajo. En dichas reuniones exhorta a todos a que se busque la fórmula para llegar a soluciones que satisfagan a las dos partes.

El delegado de Trabajo decide que se abra una segunda fase de negociaciones en presencia de un representante de dicho organismo, lo que tiene lugar durante los días 5, 6 y 7 de abril, fecha en la que se rompen por segunda vez las negociaciones. En estos tres días, los representantes de la sección social modifican sus aspiraciones sobre la cuantía del salario garantizado, rebajando en siete mil pesetas dicha cantidad. Los armadores continúan con su propuesta inicial.

En este mismo día, 7 de abril, más de 70 marineros que se encontraban en el Sindicato a la espera del resultado de las negociaciones, deciden encerrarse en la iglesia del Rocío. Dicha decisión es unánime. El encierro dura hasta el día siguiente, 8 de abril, y durante el mismo dirigieron sendos escritos explicando las razones por las que toman tal decisión, dirigidos al gobernador civil y al obispo de la diócesis.

El día 10 de abril, y como ya reflejó la prensa en su momento, se concentra ante la Casa Sindical un grupo de trabajadores, calculado en unos 150, con objeto de demostrar su solidaridad con los trabajadores del mar. Este mismo día se dirige al gobernador civil un escrito firmado por más de 70 personas de muy diversa profesión (abogados, médicos, asistentes sociales, etcétera), redactado en términos

similares de solidaridad. El delegado de Trabajo convoca a ambas representaciones para una reunión, que se celebrará en dicha Delegación el sábado día 14.

Al día siguiente, 11 de abril, se produce un hecho hasta ahora insólito en las negociaciones de convenios colectivos de la pesca. El delegado de Trabajo convoca a los representantes de los trabajadores para informarles de que ocho barcos se encuentran amarrados en Dakar, en paro, con motivo del Convenio. La reunión prevista para el sábado día 14 se adelanta para el jueves 12 de abril, produciéndose las modificaciones en la contrapropuesta presentada por la sección económica.

El último día de las negociaciones, 12, tras una reunión de más de diez horas de duración, se rompen definitivamente, al rechazar la sección social las últimas propuestas de la sección económica por considerar que, aunque las mejoras económicas son importantes, si deje de lado una serie de problemas que consideran fundamentales, tales como los de la eventualidad, la regulación de las jornadas laborales y el excesivo tiempo en la mar.

En líneas generales, ésta podría ser la sucesión de acontecimientos que motivó la negociación del Convenio Colectivo de buques marisqueros. En la actualidad está elaborándose el anteproyecto de la Ordenanza Laboral de la Pesca, y en él tienen puestas sus esperanzas ambas partes, en un deseo sincero de que el mundo de la mar sea lo más justo posible. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY.

alcorde.s.i.

PROVEEDORES DE BUQUES · EFECTOS NAVALES
FERRETERIA



LAS PALMAS DE
GRAN CANARIA

Juan Rejón, 101
Teléfono 26 62 94
Telex: 95183
Enal-C L P A

SANTA CRUZ DE
TENERIFE

La Marina, 53
Teléfono 27 20 64

ARRECIFE
(LANZAROTE)

Francos, 4
Teléfono 81 04 44

AAIUN
(SAHARA ESPAÑOL)

Avenida
del Generalísimo, 5

DISTRIBUIDORES EN EXCLUSIVA DE

AMEROID · PRODUCTOS QUÍMICOS

REXOR · ARTÍCULOS TÉRMICOS

HONDA · GENERADORES

PINTURAS

INTERNATIONAL AND RED HAND

DEVCON · JUEGOS DE REPARACIÓN

REVEROL · LUBRICANTES

PLATH · APARATOS NAUTICOS
DE NAVEGACIÓN

BRIGHT STAR · LINTERNAS

MERCURY

MOTORES FUERA BORDA

RECKORD · ELECTRODOS



TRAS LA NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO DE LOS MARISQUEROS CONGELADORES

El diario «Odiel», de Huelva, publicó el 29 de abril la información que reprodujimos:

«El Correo de Andalucía», de Sevilla, en el número llegado ayer a Huelva, dice que más de ciento cincuenta marineros de nuestra ciudad se han dirigido al ministro de Trabajo para manifestarle su decepción por los resultados del convenio colectivo de congeladores.

He aquí la información ofrecida por el colega sevillano:

«Los marineros dicen en su escrito: "Nuestras más legítimas aspiraciones no han sido atendidas en la medida que la gravedad de nuestras condiciones laborales y el importante potencial de nuestras empresas exigen". Exponen posteriormente las razones por las que la norma de obligado cumplimiento no responde a sus aspiraciones sobre "salario justo", "tiempo de mar", "jornada laboral" y "fijeza en el puesto de trabajo".

«La norma de obligado cumplimiento que acaba de salir es inferior no sólo a las últimas propuestas de los marineros, sino a la que los armadores entregaron al delegado de Trabajo en la tercera fase de negociaciones y que éste hizo suya. Los marineros solicitaban 18.000 pesetas de salario mínimo, los armadores llegaron a ofrecer 15.000 pesetas de salario garantizado, la norma concede 13.500 pesetas. Los marineros pedían un cambio sustancial en el sistema de primas de pesca, causa del actual destajo y del trabajo de dieciocho horas; los armadores ofrecieron un aumento del 25 por 100 de dichas primas, la norma ofrece sólo un 20 por 100 más. Los marineros reivindicaban como aspiración fundamental cinco meses de mar para todas las zonas de pesca, seguidos de un mes de vacaciones; los armadores a última hora ofrecieron seis meses de mar para la zona de Dakar, seguidos de treinta días de vacaciones a razón de 15.000 pesetas; siete para la zona de Angola y treinta y cinco días

CIENTO CINCUENTA MARINEROS SE DIRIGEN AL MINISTRO DE TRABAJO.

LE EXPRESAN SU DECEPCION PORQUE EN EL ROTO CONVENIO LOS ARMADORES LLEGARON A OFRECERLES MAS.

de vacaciones, y ocho meses para la zona de Mozambique, seguidos de cuarenta días de vacaciones; la norma ha respetado el tiempo de mar, que, por otra parte, es el mismo que existía en la actualidad, a excepción de Angola, donde se reduce a un mes. En cuanto a las vacaciones, la norma hace una rebaja notable, quedando en treinta días naturales al año a razón de 13.500 pesetas. Los marineros, por último, pedían que toda la manutención fuera a cargo de las empresas; los armadores ofrecieron 70 pesetas por tripulante y día, el delegado de Trabajo superó por primera vez la propuesta de los armadores subiéndola a 90 pesetas y la norma quedó en 80 pesetas.

«Según manifestaciones de los trabajadores del mar, la propuesta del delegado de Trabajo, que como se

ha podido comprobar coincidía en su casi totalidad con la de los armadores, no se podía aceptar, por no responder a las aspiraciones de los marineros no sólo de Huelva, sino también de otras flotas de gran altura. Los tripulantes de los buques congeladores de África del Sur, así como de los bacaladeros de Terranova, han expresado las mismas reivindicaciones sobre tiempo de mar, eliminación del destajo y de las jornadas de dieciocho horas, fijeza en las empresas, manutención a cargo de las casas armadoras... en las reuniones que en diciembre y enero se celebraron en el Sindicato Nacional de la Pesca para elaborar la nueva ordenanza de este sector y en las que tampoco se llegó a un acuerdo con las empresas».

Hasta ahí la información que nos llega vía Sevilla y que, aun cuando en ella no está claramente delimitada qué es contenido del escrito de los marineros afectados y qué comentario del periódico, hemos reproducido por cuanto de ilustrativo tiene. Decíamos nosotros el pasado domingo que hacían mal los representantes de los trabajadores en no usar los caminos que la legislación española pone a su alcance y que de lo actuado se deducía que habrían conseguido más de persistir en el diálogo a la busca del convenio, en vez de romper como lo hicieron. Los ciento cincuenta firmantes del escrito que comentamos hoy ponen de relieve eso: lo que podrían haber alcanzado y lo que se les concede. Suponemos que entre esos firmantes no estarán sus representantes que discutían el convenio y que prefirieron la norma de obligado cumplimiento, aun a sabiendas, creemos, de que no podía ser mejor que lo ya conseguido. Descansamos para los afectados la mejor suerte, con la esperanza también de que lo sucedido les sirva de aviso para no dejarse manipular en lo sucesivo por quienes se ha demostrado que les aconsejan mal. Y hablando de consejos, uno nuestro: el de que abandonen ciertas actitudes que, además de ser injustas, no conducen a ninguna parte.

(«Odiel», 3-V-73)

REPLICA DE LOS TRIPULANTES

Asimismo, «Odiel», en su edición del 18 de mayo, publicó el siguiente escrito de réplica de los tripulantes:

Señor director de «Odiel».

Huelva.

Estimado señor director:

De conformidad con lo establecido en el Decreto 746/66 de 31 de marzo, regulador del ejercicio del derecho de réplica y disposiciones concordantes de la Ley de Prensa e Imprenta, los abajo firmantes, marineros simples unos, e integrantes de la comisión social de la delegación del convenio colectivo sindical de Buques Marisqueros Congeladores de Huelva, otros, considerándonos perjudicados injustamente por la información aparecida en el periódico de su digna dirección correspondiente al día 29 de abril en la que se nos menciona repetidamente, rogamos a usted que inserte en la forma y plazo legales, lo siguiente:

TRES PREGUNTAS... TRES RESPUESTAS

1. «De dónde se parte?».

a) La jornada de los marineros en los buques congeladores no tiene límite, y habitualmente tiene una duración superior a las dieciséis horas diarias. Añadimos que para poner término a la situación de paro en que se encontraban los barcos surtidos en el puerto de Dakar, nos han llegado noticias, sobre las que deben estar informados mejor los armadores, de que propusieron los marineros y se negaron a salir a aceptar algunos patrones, el que se limitase la jornada a catorce horas diarias. Nos gustaría que la Delegación de Trabajo cooperase en nuestro intento clarificador, dando noticia de las sanciones que haya impuesto en un período de ocho años por infracciones cometidas en la prolongación de la jornada.

b) La retribución mensual ordinaria en el pasado convenio era de 13.000 pesetas, aproximadamente, y no de 19.516, como dice el autor del texto del «Odiel».

— Para llegar a las 19.516 pesetas mensuales el autor no se molesta en decir

nada sobre la duración de la jornada laboral o la dureza del trabajo, y recurre a errores de bulto tan manifiestos como incluir las vacaciones mensuales como sueldo semestral, la comida (pagada en parte por los tripulantes) como salario en especie, la ropa de trabajo como salario en mano y lo que es más sorprendente: que todas las retribuciones se hagan sobre la base de 22,7 toneladas capturadas mensuales.

— Los armadores, en su «informe anual del ejercicio de 1970 del sector de marisqueros congeladores de Huelva», en la página 6, hablan de un promedio de capturas en dicho año de 150 toneladas por buque, cifra esta, según dicho informe, sensiblemente igual a la del año 1970. Ello supone un promedio de capturas inferior a 12 toneladas mensuales por buque.

— Obran en nuestro poder 10 liquidaciones de diversos tripulantes en las que se retribuye al personal por capturas que oscilan entre las 10 y las 20 toneladas, siendo la media por barco de 14,6 toneladas.

— El presidente de la Federación Nacional de Armadores publicó en «Sábado Gráfico» (número 814) un artículo en el que se atrevía a afirmar que un marinero de un congelador ganaba un promedio de 20.000 pesetas mensuales. Se le contestó adecuadamente en el número 817 de dicha revista. Se decía allí: «Veamos las retribuciones de los marineros de los barcos marisqueros que últimamente han entrado en Huelva. "Cantero Cuadrado", 16.050 pesetas; "Juana Costas", 10.860 pesetas; "Villa de Verín", 11.790 pesetas; "Alvarez Entrena VI", 13.680 pesetas; "Nevada", 9.600 pesetas; "Saturarán", 16.460, y en los pesqueros "Conchita Pelayo", "Zapata", "Cantigó", "Sonia Rosal", "Bocanegra" y "Puerto de Corrubedo", las familias recibieron 9.000 pesetas mensuales, y nosotros mil en puerto, quedando a deber dinero a las empresas, finalizada la campaña».

— Esta es la verdad, la única verdad de las retribuciones de los marineros durante seis/ocho meses y con jornadas de dieciocho horas. Después, finalizada la campaña, emplea el paro, y sin seguro de desempleo. Porque como el Instituto Social de la Marina y la misma Delegación conocen, no se ha conseguido que los armadores, hasta el momento presente, hayan reconocido y puesto en práctica la fijeza en las empresas que la ordenanza vigente, inaplicada en este punto, establece, y si se ha conseguido privarnos del derecho al «paro», porque «teóricamente» somos fijos.

2. «¿Qué se ha alcanzado en la tercera fase de negociaciones?».

— Lo logrado en la tercera fase de negociaciones por los marineros era no lo negociado ni lo presupuestado por la parte social, sino lo concedido por los armadores, que dejaban sin respuestas las reivindicaciones más profundamente sentidas por los marineros «para no modificar totalmente el equilibrio salarial-prima».

— Conviene aclarar que todo parecido entre la propuesta de los armadores y las reivindicaciones de los marineros es pura coincidencia, de modo que la propuesta del señor delegado de Trabajo desconocía aspectos fundamentales del anteproyecto del convenio, alegándose para ello que el nuevo convenio sólo podía revisar el anterior y contrariando de

esta manera la promesa realizada por importantes autoridades provinciales a esta comisión de que se negociaría sobre la base de su anteproyecto, cuya justicia se reconocía en un 90 por 100.

— El promedio de retribución mensual es de 15.196 pesetas, cifra muy inferior a las 25.252,50 del autor del texto del «Odiel».

COMENTANDO LA NORMA

— Resta añadir, para concluir el comentario sobre la Norma de Obligado Cumplimiento, la extrañeza de esta comisión social ante:

— Primero.—El que se indique en el artículo que se replica que su ámbito estaba determinado por el convenio anterior y no por el nuevo, ya que la doctrina entiende que el ámbito de las Normas de Obligado Cumplimiento viene dado por el convenio frustrado al que sustituye.

— Segundo.—El que se diga que la Norma sólo pudo limitarse a «fijar cantidades» y «no pudo ofrecer ventajas de tipo humano y convivencia».

— Pues bien, en la tercera fase de negociaciones no se había alcanzado ninguna de las fundamentales reivindicaciones, entre ellas la ruptura de lo que los armadores llaman el «equilibrio salarial-prima», y jornada de dieciocho horas; no

CUADRO N.º 1

Nuestro resumen de ingresos es el que sigue:

— Seis meses de salario inicial base, a 5.630 pesetas	33.780
— Sels meses de prima sobre 14,6 toneladas mes, a 600 pesetas tonelada	52.560
— Treinta días de pagas extra	5.630
— Domingos no descansados	6.806
— Prima de permanencia	5.000
Total	103.776
Manutención: coste mensual	4.500 ptas.
Aportación armador (80 pesetas día)	2.400 ptas.
Aportación marinero (resto)	2.100 ptas. (seis meses)
	12.600
	91.176

se había alcanzado la fijeza en la empresa; no se había logrado que la manutención corriera a cargo de las empresas totalmente; no se había conseguido que los marineros tuvieran un período mínimo para gozar de vida familiar; no se obtuvo el descanso de veinticuatro horas por cada treinta días de mar; no se adquirió el derecho a reunión en los barcos; no se lograron garantías para conseguir lo que reglamentación dispone en materia de jornada y horas extraordinarias, ausentes en la propuesta del señor delegado de Trabajo; no se reconoció la retribución de trópicos, etcétera.

Sí que se obtuvo un aumento económico de escasa importancia, toda vez que, aunque se subía el salario garantizado, no se pudo disminuir el importe de las primas. De manera que en lo sucesivo las jornadas continuarán bajo el mismo signo, para aumentar así los ingresos mensuales.

Todo lo logrado en esta propuesta del señor delegado de Trabajo, es lo que los trabajadores, la representación social rechazó. Y así llegamos a la...

3.º pregunta: «¿Qué se ha logrado con la Norma?».

Fundamentalmente, nada. Y vamos a explicarlo: (Ver cuadro número 1 de la página 26.)

Ello contradice a la misma Norma en la que el tiempo de mar para la zona de Angola se reduce de ocho a siete meses, siendo ésta una ventaja de tipo humano.

Y contradice también otra Norma que era conocida por los que intervieron en el convenio. Nos referimos a la Norma de Obligado Cumplimiento de Arrecife para la flota sardinera. En ella se contemplan ventajas de tipo humano similares a las solicitadas en el convenio de Huelva, tales como la fijeza (art. 5 y 6), facultades de la Inspección de Trabajo (interesantes art. 10 y 11), modo de realizar las liquidaciones (art. 20 y 21), indemnización a los enlaces sindicales (artículo 30), seguridad y higiene en el trabajo: alojamientos (art. 30), botiquines (art. 31), manutención (art. 30), en el que se determina que todos los gastos sean a cuenta de la empresa, justamente lo que solicitaba en el convenio de Huelva.

Tercero.—La Norma sólo ha supuesto una pequeña subida de la prima por tonelada, en un momento en el que la mayoría de los barcos van al por ciento sobre las ventas, por ciento que se ha tenido especial cuidado en no tocar. La verdadera subida se debe al nuevo salario mínimo que supone más de 1.500 pesetas sobre el anterior convenio y que repercute en las pagas extras y los domingos no descansados.

Cuarto.—Veamos los resultados: los marineros solicitaban a última hora 18.000 pesetas de salario mínimo, los armadores llegaron a ofrecer 15.000 pesetas, el delegado de Trabajo propuso para la Norma 12.000 pesetas, el Ministerio la subió a 13.500. Vacaciones: los marineros solicitaban 30 días cada cinco meses de mar, pagadas a 18.000 pesetas, los armadores ofrecieron a última hora 30 días por cada seis meses de mar para la zona de Dakar, 35 días por cada siete meses de mar para la zona de Mozambique a razón de 15.000 pesetas, el delegado de Trabajo propuso para la Norma 30 días naturales al año a razón de 12.000 pesetas, el Ministerio aceptó los 30 días naturales y subió la cantidad a 13.500. En cuanto a las primas de pesca, los marineros reivindicaban como aspiración fundamental la eliminación del destajo, causa de las jornadas de 18 horas, mediante un cambio sustancial del sistema de prima, los armadores ofrecieron un aumento del 25 por 100 de primas según el actual sistema, la Norma respetó el actual sistema y ofreció un 20 por 100 más de prima. Los marineros pedían que toda la manutención fuera a cargo de las empresas, los armadores ofrecían 70 pesetas por tripulante y día, el delegado de Trabajo llegó a subir la cantidad de los armadores en la reunión a 90 pesetas, y la Norma quedó en 80 pesetas.

Quinto.—El que se haya señalado una duración temporal de dos años, ya que la jurisprudencia ha dicho reiteradamente que las Normas tienen carácter provisional, terminando su vigencia si se llegara posteriormente a un acuerdo entre las partes interesadas.

Firmado: José Manuel Muriel, Francisco Muriel Cordero, Francisco Tinoco Eugenio, Fernando González Vila, Víctor Alonso Rodríguez, Manuel Contreras, José Prieto Muriel y Francisco Monge Fuente.

INFORMACION SOBRE LA NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

(Contenida en la carta que el delegado de Trabajo de Huelva remitió a todos los tripulantes)

I.—Situación prevista en el convenio de 17-XII-71 para Zona de Dakar, marinero o ayudante de cocina, con captura de 22,7 toneladas mes promedio.

	Pesetas
6 meses de salario inicial base, a 4.130 pesetas	24.780
6 meses de salario garantizado (diferente entre el inicial base al garantizado de 10.000 pesetas mensuales deducidas del total bruto de primas de pesca), a 5.870 pesetas al mes	35.220
6 meses de prima de pesca, a 5.840 pesetas al mes	32.880
20 días de vacaciones, a 137,60 pesetas al día	2.752
20 días de paga extra del semestre	2.752
Domingos no descansados, calculados sobre el salario base inicial y recargo del 40 por 100	4.816
Prima de permanencia	4.000
Ropa de trabajo (compensación en metálico)	900
	108.100
Salario en especie (manutención), a razón de 50 pesetas, hombre y día de mar	9.000

II.—Situación en identidad de circunstancias, prevista en la Norma de Obligado Cumplimiento de 18-IV-73.

	Pesetas
6 meses de salario inicial base, a 5.630 pesetas	33.780
6 meses de salario garantizado (diferencia entre el inicial base al salario garantizado de 13.500 pesetas mensuales, deducidas del total bruto de prima de pesca), a 7.870 pesetas al mes	47.220
6 meses de prima de pesca (600 pesetas tonelada), a 6.337,50 pesetas	38.025
1 mes de salario garantizado (vacaciones)	13.500
1 mes de salario inicial base para paga extra del semestre	5.630
Domingos no descansados, calculados sobre el salario base inicial y 40 por 100 de recargo	6.560
Prima de permanencia	5.000
Ropa de trabajo (compensación en metálico)	1.200
	150.915
Subvención por manutención, a razón de 80 pesetas, hombre y día de mar	14.400

III.—Situación en identidad de circunstancias, de la propuesta no aceptada por la representación social.

	Pesetas
6 meses de salario inicial base, a 5.630 pesetas	33.780
6 meses de salario garantizado (diferencia del inicial base a 15.000 pesetas, deducidas del total bruto de prima de pesca), a 9.370 pesetas	56.220
6 meses de prima de pesca, a 4.430 pesetas al mes, calculada a base de 625 pesetas tonelada sobre 22,7 toneladas correspondientes a la captura, después de haber deducido la parte acumulada al inicial para obtener el garantizado	26.580
1 mes de salario garantizado (vacaciones)	15.000
1 mes de salario inicial base para paga extra del semestre	5.630
Domingos no descansados, calculados sobre salario base inicial y 40 por 100 de recargo	6.560
Prima de permanencia	5.000
Ropa de trabajo (compensación en metálico)	1.200
	149.970

Salario en especie (manutención), a razón de 90 pesetas, hombre y día de mar

16.200

Además de estas condiciones económicas, se contenían las siguientes disposiciones:

- 1) Reducción en un mes de la campaña en Angola.
- 2) Vacaciones: 30 días por campaña en Dakar, 35 días por campaña en Angola y Guinea, y 40 días por campaña en Mozambique.
- 3) Salario garantizado de 15.000 pesetas.
- 4) Fijación de las plantillas por empresa y embarcación para suprimir la eventualidad.
- 5) Compromiso de instalación de aire acondicionado en los alojamientos, durante el período de vigencia del convenio.
- 6) Todos los conceptos retributivos, referidos a una jornada legal de ocho horas, con aplicación para las prolongaciones de jornada y horas extraordinarias de la Reglamentación de Trabajo de Arrastre de 16 de enero de 1961.
- 7) Mejoramiento de las condiciones de asistencia social y demás disposiciones del convenio a revisar.

SESIONES CLINICAS EN LA CASA DEL MAR DE CADIZ

CADIZ (especial para HOJA DEL MAR).— Tuvieron lugar en la Casa del Mar, de Cádiz, los dos primeros ciclos de conferencias que, dentro de las Sesiones Clínicas proyectadas para el presente año, tiene programadas el Instituto Social de la Marina.

El primer ciclo, sobre Urología, fue inaugurado por el doctor don Ramón Valdés Gómez, jefe del Servicio de Urología Infantil de la residencia sanitaria La Paz, de Madrid, quien habló sobre «Clínica, diagnóstico y tratamiento del reflujo vesico-ureteral en la infancia», documentándose a través de sus 286 casos tratados durante su vida profesional, y que justificó con innumerables diapositivas y gráficos. El acto fue precedido de unas palabras del presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, almirante Gener Cuadrado, quien dio la bien-

venida al ilustre conferenciante, así como a los médicos y señores asistentes a estas conferencias.

«Resultados del tratamiento de los tumores vesicales con ontiopéa», fue el tema de la segunda conferencia, a cargo del doctor don Rafael Gordón Laporte, jefe del Servicio de Urología de la Casa del Mar, exponiendo el conferenciante, con gran brillantez, lo más importante de las técnicas de reimplantación y reparación del uréter, abriendo después un diálogo entre los asistentes, con intervención de los doctores Pérez Gieb y Rodríguez Rubio, entre otros.

CICLO DE PATOLOGIA DIGESTIVA

Con la conferencia «Comentarios a la cirugía biliar. Casuística en el ISM», que estuvo

a cargo del doctor don Jerónimo Pérez Gieb, jefe del Servicio Médico-Quirúrgico de Patología Digestiva de la Casa del Mar y vicepresidente de la Sociedad Andaluza de Patología Digestiva, se inició este segundo ciclo. Muy interesante fue la disertación del doctor Pérez Gieb, ilustrada con una abundante iconografía y diapositivas, exponiendo casos de los 443 intervenidos por él durante los últimos diez años.

El doctor don Francisco Ruiz Perales, jefe del Servicio de Radiología del hospital de San Carlos, de San Fernando, trató sobre la «Interpretación de la radiología de contraste del tubo digestivo», con una amplia exposición y casuística personal, ayudado con diapositivas.

Sobre «Resecciones pancreáticas» disertó, brillantemente, el doctor don Luis Rodríguez Alvarez, jefe del Servicio de Cirugía Digestiva de la clínica Puerta de Hierro, de Madrid, celebrándose a continuación un coloquio, con participación de los doctores Garrido García, Pérez Gieb, Venero y Alcina Laféz, entre otros.

Se cerró este segundo ciclo de conferencias con una «mesa redonda» sobre la actualización del tratamiento médico-quirúrgico de la úlcera duodenal, en la que intervinieron como ponentes los doctores Venero, Serrano, Garrido, López, Alcina y Miranda, actuando de moderador el doctor Pérez Gieb.

A todas las conferencias asistió numeroso público, siendo muy felicitados cuantos intervinieron en ambos ciclos, que han constituido un importante éxito, tanto por la calidad de los conferenciantes como por el interés con que se han seguido sus intervenciones.

Vda. de

Francisco Pérez Vilela

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

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

CADIZ

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.^o

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

FRICOISA

frio comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

DIRECCION POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELFs. | TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE LAS MARCAS:
BURMEISTER & WAIN, SULZER, NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK.

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS.

CADIZ

SE ESTUDIA LA CREACION DE UN INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SUBMARINAS

ALMERIA, 18.—El mundialmente conocido investigador submarino alemán, doctor Hans Hass, pionero de la fotografía submarina y famoso por sus numerosos libros y películas sobre expediciones en mares tropicales y por sus totalmente nuevas experiencias con los tiburones, ha llegado a esta ciudad.

El doctor Hans, presidente del Instituto Internacional para la Investigación Submarina Vaduz, actualmente se dedica a la defensa universal del mundo submarino y espera lograr la prohibición de todas las armas submarinas mecánicas. Con esta idea ha venido a España, y tras mantener una interesante conversación con el subdirector del Instituto Oceanográfico de Madrid, que está totalmente identificado con las teorías del famoso investigador, éste ha llegado hasta Almería, a los lugares donde se han celebrado campeonatos de buceo submarino para estudiar la creación de un centro de investigación submarina que será el primero en el mundo y que constará de un hotel submarino con laboratorio, estación y escuela de buceo e instituto de investigaciones submarinas, llevando asimismo una especie de jardín artificial del mar para fomentar y proteger la flora y fauna submarinas de la zona.

El doctor Hans ha manifestado que es muy necesario que se haga algo

SEGURIDAD E HIGIENE DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

Ante el elevado índice de accidentes que vienen ocurriendo en la mar, y que son causa de honda preocupación, el Instituto Social de la Marina, con la colaboración del Plan Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, ha constituido una Comisión mixta para el estudio y ejecución de un Plan Nacional de Seguridad e Higiene de nuestros trabajadores del mar.

A este respecto han quedado determinados los siguientes capítulos fundamentales:

- 1.º Prevención médica.
- 2.º Prevención técnica.
- 3.º Acción educativa.
- 4.º Campañas de divulgación.

Próximamente podremos informar a los lectores sobre el trabajo de dicha Comisión, así como de las realizaciones llevadas a cabo por este Instituto.

LOS RECONOCIMIENTOS MEDICOS DE APTITUD PARA ENROLARSE EN BARCOS DE PESCA O MERCANTES SE PRACTICARAN POR LOS SERVICIOS SANITARIOS DEL I. S. M.

- Segundo Orden de la Presidencia del Gobierno de 6 de marzo.
- Dichos reconocimientos serán gratuitos.

CON fecha 6 de marzo publica el «Boletín Oficial del Estado» una Orden de 1 de marzo sobre reconocimientos médicos y certificados de aptitud para el trabajo a bordo de embarcaciones pesqueras y mercantes, de la Presidencia del Gobierno.

En ella, y a propuesta de los ministros de Trabajo y Comercio se dispone lo siguiente:

Artículo 1.º Los reconocimientos médicos de aptitud para enrolarse en barcos de pesca o mercantes y consiguiente expedición de informes o certificados, a que se refieren las Reglamentaciones Nacionales de Trabajo de Pesca del bacalao, de 16 de julio de 1959; Pesca de arrastre, de 16 de enero de 1961, y Pesca de cerco y otras artes, de 26 de julio de 1963, y la Ordenanza Laboral de la Marina mercante, de 20 de mayo de 1969, se practicarán por los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, con sujeción a las normas contenidas en dichas disposiciones.

Art. 2.º El documento sanitario a que se refiere el número 3 del artículo 10 de la Ley 116/1969 y el número 4 del artículo 16 de su Reglamento General, está constituido por la Sección «Historial sanitario» de la nueva edición de la Libreta de Inscripción Marítima de 1972, en la que se harán constar los datos relativos a su titular, respecto a reconocimientos médicos periódicos, vacunaciones y revacunaciones, sensibilidad medicamentosa y terapéutica serológica y consultas médicas en el extranjero.

Art. 3.º El Instituto Social de la Marina prestará los servicios señalados en los artículos anteriores a los trabajadores necesitados de ellos, gratuitamente, previa presentación de su Libreta de Inscripción Marítima y organizará los Centros adecuados para que se proporcionen los mismos con la máxima garantía, comodidad y eficacia.

Art. 4.º Las autoridades de Marina o consulares, antes de autorizar el enrolamiento del personal marítimo-pesquero, comprobarán que en la Libreta de Inscripción Marítima figuran los datos de tipo sanitario exigidos por la correspondiente Reglamentación u Ordenanza.



LA LLAMADA DEL MAR

Gabriela Schneidewind, de dieciocho años, y Annemarie Schulte, de veinticuatro, están estudiando la carrera náutica en la ciudad alemana de Hamburgo. En la foto superior las vemos durante una clase en la escuela, y en la inferior en primer término, remando por el Elba. Pronto iniciarán su primer viaje de instrucción en el buque-escuela «Karonga». ¿Por qué escogieron esta profesión considerada como dominio de los hombres? Para Gabriela fueron las ganas de viajar y el deseo de conocer mundo, mientras que para Annemarie, más práctica, se debe a poder ganar un buen sueldo y conseguir su plena independencia. La propietaria de la compañía naviera alemana «Karonga», Liselotte von Rantzen-Essberger, ha dicho: «La dirección de un barco es una cuestión de cualificación, no de sexo». —FOTOFIEL.

EN EL MERCADO CENTRAL DE PESCADO

LA producción pesquera española en 1971 ascendió a 1.600.000 toneladas con un valor de 33.000 millones de pesetas en primera venta. Este resultado ha de considerarse como muy aceptable, ya que la industria española del sector ocupa el tercer lugar mundial en cuanto al tonelaje de su flota, el cuarto en relación al valor de la pesca y el quinto por el volumen de capturas.

Detrás de estas cifras optimistas hay todo un largo proceso desde que el pescado es capturado en el mar hasta que llega a las manos del público.

Son las cuatro y media de la madrugada. En el muelle del mercado de pescado de la Puerta de Toledo están alineados, esperando la descarga, los camiones llegados de los puertos de la Península. Algunos llevan ya varias horas; otros, terminan apenas de colocarse. Hasta su llegada a Madrid, el pescado ha seguido un largo camino. Del barco, que ha faenado períodos de unos cuarenta días, ha sido llevado a la lonja del puerto, donde se ha limpiado y estibado, para transportarlo, después de subastado, a Madrid. Aún no se le ha puesto precio, porque hasta las cuatro de la tarde —al menos en los puertos del Sur— un pregonero anunciará los topes máximos, a partir de los cuales se irá bajando en la subasta. Esta modalidad de subastas hacia abajo no es propia de todos los lugares. Se hace, por ejemplo, en el Puerto de Santa María, pero no se sigue en lugares no muy distantes, como Málaga.

En el barco se compra —se afora, por decirlo en lenguaje del puerto— el pescado por partidas de cajas, sin pesar. La pericia del vendedor, que calcula las cantidades a ojo, tendrá que ponerse en juego para no equivocarse, ya que un error puede suponer una pérdida grave para su bolsillo.

Posteriormente, ya en Madrid, se realizará una nueva subasta. Pero ésta no será ya por cajas, sino por kilos. Tampoco se trata de una subasta en sentido de puje: aquí el comprador preguntará un precio; el vendedor, antes de aceptarlo, regateará hasta llegar a condiciones más favorables. El pescado, pues, en el mercado central no se pregunta al mayorista; éste lo compra, si llega a un acuerdo con el vendedor.

Toda esta operación ha seguido un proceso y ha llevado un tiempo. La descarga del pescado se inicia en el mercado a las cinco de la mañana y finaliza tres horas más tarde, cuando suena una sirena para indicar que debe terminarse la operación. Los camiones llegan con bultos asignados a un determinado vendedor, que los recibe de varios puertos. La descarga de los camiones al suelo se realiza por un conjunto de hombres, que algunos llaman «coya», y está financiada por el Ayuntamiento; la entrada en la lonja la hacen ya los mozos del destinatario del pescado con las «carretillas de entrada», que llevan la mercancía a los setenta y tres puestos —que, divididos, hacen un total de ciento once autorizados— que hay en el mercado.

A las siete de la mañana empiezan ya a amontonarse los compradores para esperar el momento de entrar. Es el momento, además, del relevo de los guardias. Una hora más tarde saldrán del muelle los camiones que han transportado el pescado —grandes camiones de 10 a 15 toneladas,

camiones isotermos preparados con hielo, algunos frigoríficos— y empezarán a ocupar sus puestos otros más pequeños, que serán los que, una vez cargados con el pescado comprado en la subasta, lo llevarán a las pescaderías, listo para la venta al público. Esta carga la realizan un grupo de hombres con un número de identificación en la espalda, que son encargados de tal menester por el comprador, y que conocen el camión a que deben trasladar la mercancía.

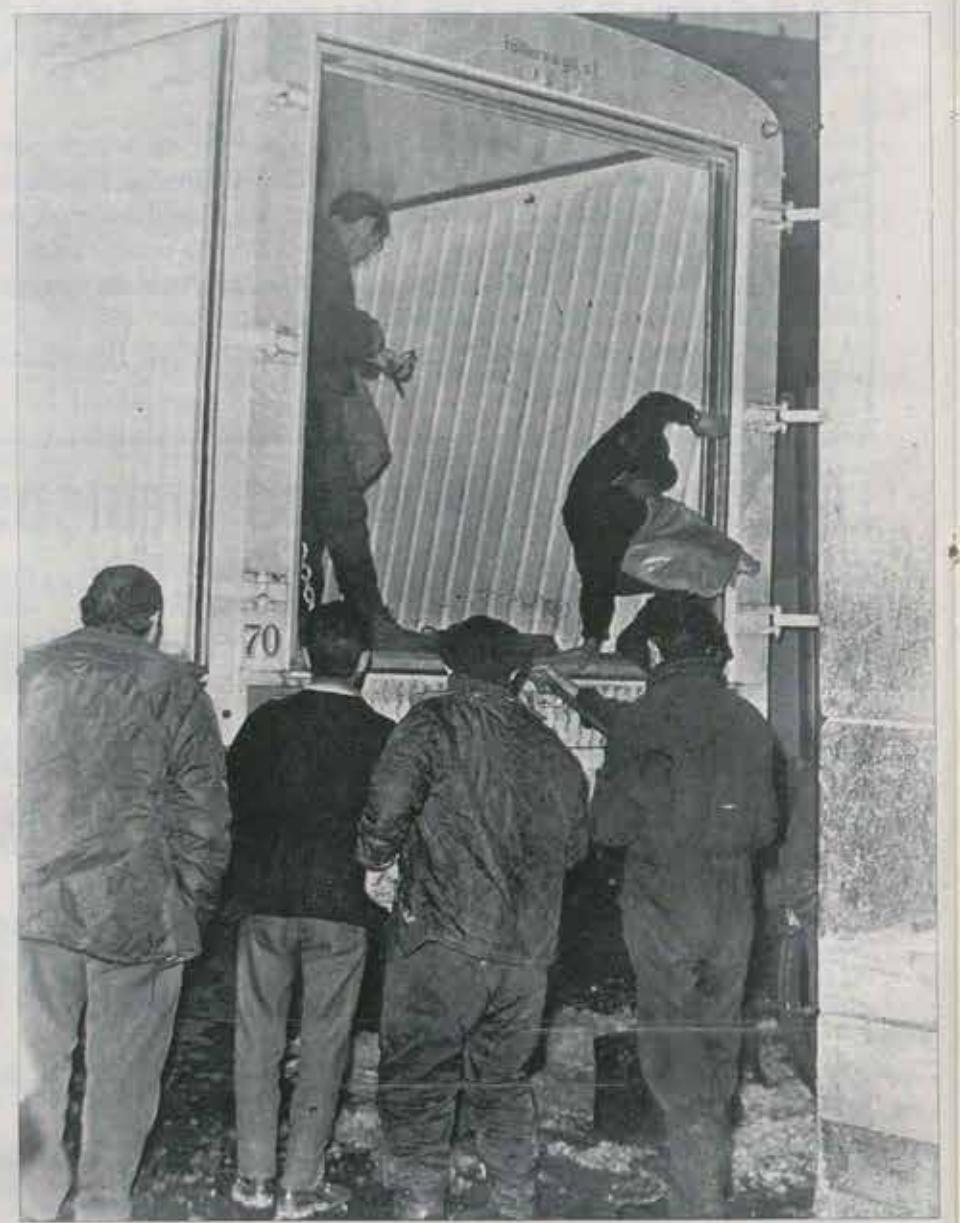
INCREMENTO DE COSTE

A lo largo de este prolongado proceso, el pescado pasa por muchas manos, lo cual hace que, lógicamente, vaya adquiriendo un valor añadido, que incrementa su coste total e influye en el precio de mercado. Ahora bien, hay que tener en cuenta que no todas esas manos por las que pasan realizan el mismo trabajo ni llevan el mismo beneficio. Ambas cosas —trabajo y beneficio— están en una relación inversamente proporcional. Curiosamente, el que menos remuneración recibe es el hombre que ha estado cuarenta días en la mar para conseguir el pescado. Además, recibe su paga una vez terminada la faena. El camionero, por su parte, cobra semanalmente 2.500 pesetas. Y esto supone que muchos meses tenga que realizar hasta seis y siete viajes a Madrid o Valencia desde un puerto del Sur, por ejemplo. Además, no es propietario del vehículo de transporte que conduce, sino que éste pertenece al remitente del pescado.

El armador, dueño del barco, lleva la parte más sustanciosa en este proceso de comercialización del pescado. Aparte de esto, generalmente se le propicia que se desentienda de la venta, ya que de ella se encargan unas personas que se llevarán un tanto por ciento del producto de la venta y que serán quienes fijen los precios de la misma. Estos vendedores adelantan a los armadores una cantidad global para que paguen a la tripulación. Su beneficio se incrementa más aún, pues no sueles vender sólo la mercancía de un barco, sino la de dos o tres, con lo que aumentan sus porcentajes a cobrar.

Los precios establecidos en lonja, ya en Madrid, responden, además de a conceptos de cantidad o calidad, a todo un proceso de información, que se inicia a las diez o las once de la mañana del día anterior, cuando el vendedor, desde Madrid, comunica comprador del puerto el precio a que más o menos quiere vender después

(Sigue en la pág. 32)





**Texto:
KARMENTXU
MARIN**

**Fotos:
RAFAEL
BLANCO**



el pescado, da idea de las especies que más han abundado, etc., para que el comprador del puerto no vaya a ciegas a la hora de la siguiente subasta.

Al hecho de que quienes más directamente participan en el proceso que va desde la captura del pescado hasta su venta, sean los que menos parte reciben de los beneficios finales, viene a unirse las condiciones de trabajo y la hora en que se realiza el mismo. Aparte de los pescadores, cuyos períodos de trabajo son de unos cuarenta días, las aproximadamente cinco mil personas que se mueven a diario durante gran parte de la noche y varias horas de la mañana en el mercado de pescado de la Puerta de Toledo trabajan en unas circunstancias dignas de considerar. Su labor —carga, descarga, arrastre...— es dura, especialmente en invierno, y las condiciones de la misma no excesivamente favorables, pues aparte del clima exterior está el interior de la lonja, totalmente encharcada y cubierta del hielo que se desprende de las cajas.



EL VALOR DEL PESCAZO

Todo el proceso anterior, traducido en cifras, da una idea más elocuente del valor añadido con que el pescado llega a las manos del consumidor, y muestra asimismo el porcentaje de ganancias que van quedando

en poder de los intermediarios. Las cifras y cantidades que se citan a continuación corresponden a un día elegido al azar para hacer las comparaciones. En este caso, la fecha considerada es el 2 de marzo.

DIFERENCIAS CONSTATADAS DE LOS PRECIOS DE PESCAZO EN UN DIA DETERMINADO (2 DE MARZO)

LONJA (PROCEDENCIA)	MERCADO CENTRAL (Mínimo y máximo)	MERCADOS DE DISTRITO (Mínimo y máximo)	PESQUERIAS (VENTA AL PÚBLICO) (Pesetas kilo)
Pescados corrientes			
Anguila.....	—	—	950
Bacalao.....	9 - 18	24 - 32	22
Besugo.....	50 - 65	70 - 90	76
Boquerones.....	20 - 30	28 - 70	36 (italianas) 66 (Norte)
Congrio gordo.....	50 - 65	60 - 120	50 (cerrado)
Congrio pequeño...	20 - 40	40 - 60	100 (abierto)
Chicharro.....	10 - 22	18 - 33	26
Fanecas.....	12 - 18	30 - 36	28
Gallos.....	30 - 130	58 - 160	120
Merluza con cabeza.	—	140 - 150	225 (Norte) 160 (pequeña)
Pescadilla gorda....	70 - 110	90 - 150	120
Rape.....	40 - 130	100 - 180	160
Sardinas.....	10 - 20	24 - 34	26
Pescados congelados			
Langostinos.....	100 - 400	200 - 650	400 (cocidos, gordos)
Pescados finos			
Lenguado.....	30 - 220	70 - 250	250 (Norte) 100 (Sur, pequeño)
Lubina.....	125 - 200	160 - 250	250 (gorda) 180 (terciada)
Mero.....	—	140 - 160	250 (Norte, con cabeza) 150 (Sur, sin cabeza)
Rodaballo.....	—	— 350	340 (fresco, del Norte)
Salmonete.....	100 - 210	90 - 250	240
Mariscos			
Almejas.....	150 - 600	140 - 300	600 (gigante, Norte) 200 (pequeña) 250 (terciada)
Bigaros.....	25 - 70	60 - 100	86
Calamares.....	70 - 110	70 - 140	110 (fresco especial) 70 - 120 (chipirones 2.ª calidad)
Carabineros.....	—	140 - 250	220
Centollo.....	70 - 200	90	500 (Norte) 150 (francés)
Chirlas.....	10 - 60	27 - 80	18 - 24
Gamba cocida de 1.ª.....	300 - 350	170 - 280	240 220 (con cola) 240 (plancha, pequeña) 500 (plancha, especial)
Gamba sin cocer...	—	—	18
Mejillones.....	13 - 14	15 - 24	500 (Norte, gorda)
Nécoras.....	50 - 400	—	400 (Norte, pequeña cocida)
Ostras.....	8 - 18 (pieza)	—	14 (superior del Norte) 20 (flor del Norte)
Percebes.....	100 - 300	250 - 300	500 (francés)
Pulpo.....	25 - 40	40 - 60	45

LAS NUMEROSAS ETAPAS DEL PROCESO DE COMERCIALIZACION HACEN INCREMENTAR BASTANTE SU PRECIO AL PUBLICO.

PESCADOS CORRIENTES

Anguila.....	—
Bacalao.....	27.381
Besugo.....	18.181
Boquerones.....	22.310
Congrio.....	4.775
Chicharro.....	11.677
Fanecas.....	6.008
Gallos.....	20.783
Merluza.....	—
Pescadilla.....	114.451
Rape.....	1.075
Sardinas.....	39.950

PESCADOS CONGELADOS

Langostinos.....	400
------------------	-----

PESCADOS FINOS

Lenguado.....	12.648
Merluza blanca.....	16.227
Lubina.....	98
Mero.....	—
Rodaballo.....	—
Salmón.....	—
Salmonete.....	100

MARISCOS

Almejas.....	67
Bigaros.....	920
Calamares.....	630
Carabineros.....	—
Centollo.....	100
Chirlas.....	18.940
Gambas.....	13.908
Mejillones.....	7.750
Nécoras.....	700
Ostras.....	50
Percebes.....	826
Pulpo.....	6.150

No hay datos sobre los precios del pescado en el día señalado en la lonja de procedencia; no obstante, comparando los del mercado central, mercados de distrito y pescaderías, puede verse que cuando un pescado llega al consumidor a través de una pescadería puede llevar un aumento de hasta un cuatrocientos por cien, como sucede con el percebe, cuyo mínimo en el mercado central era de 100 pesetas el kilo y en pescadería estaba a 500 pesetas.

También influyen en los precios las cantidades de pescado y las condiciones y calidades del mismo. La pescadilla, por ejemplo, en todas sus variedades, supone un tercio de la mercancía total que llega cada día al mercado central. En el día tomado como referencia se contabilizaron 114.451 kilos, que fueron vendidos al público —los de pescadilla gorda— a 120 pesetas, mientras que en el mercado central habían tenido un mínimo de 70 pesetas.

El ambiente que reinaba en el mercado central era negativo a vender merluza, porque, según nos informaron, hubieran tenido que darla de 95 a 100 pesetas. No obstante, entraron 16.227 kilos. El mismo espíritu habla en torno al rape y a los gallos, sin olvidar las chirlas, que se estaban dando a diez pesetas el kilo, como consecuencia de la llamada «guerra de las chirlas».

Las cantidades de los pescados citados introducidas en el mercado central el día de muestra son las que se enumeran a continuación, expresadas en kilogramos.



DEBEN INSTALARSE SEÑALES ACÚSTICAS EN LOS LUGARES DONDE HABITUALMENTE SE PRODUCEN VARADAS

COMO consecuencia de los editoriales, artículos e informaciones sobre la alta siniestralidad de buques que se ha producido últimamente en nuestras costas, con numerosas pérdidas humanas, hemos recibido gran número de cartas de apoyo e identificación con nuestros criterios y también sugerencias, muy estimables, para la prevención de accidentes.

Entre estas cartas destaca la de una personalidad de la Armada española, que aporta una idea, a la cual avala su profundo conocimiento sobre el tema: «Considero —dice— que se evitarían muchos accidentes instalando señales acústicas en las bocas de las rías, en puertos y en bajos, donde estadísticamente se demuestra que suelen producirse varadas. Aunque actualmente estas señales se emiten por altavoces electromagnéticos, más fáciles de atender y con alcance mucho mayor, no sólo no se han instalado nuevas señales, sino

Y REVISAR LAS AGUJAS MAGNETICAS DE LOS PEQUEÑOS PESQUEROS, MUCHAS DE LAS CUALES ESTAN EN MALAS CONDICIONES

que han desaparecido las existentes».

El ilustre comunicante se refiere a que antiguamente la torre de Hércules, de La Coruña, contaba con una señal fónica, y opina que de haberla tenido ahora, los pesqueros no se acercarían a las rompientes de la zona. Y, asimismo, a las medidas que se adoptaron para evitar los muchos accidentes que se producían en las costas saharianas, entre las cuales tuvieron carácter primordial la instalación de catorce señales

fónicas en los lugares donde se habían producido varadas, más la creación de otras señales luminosas y radiotelegráficas.

AGUJAS MAGNETICAS

«Otro aspecto interesante —sigue diciendo— es el estado de las agujas magnéticas que llevan los pesqueros pequeños. La mayoría están en malas condiciones, van sin compensar o la compensación es deficiente. Con ello es imposible que el patrón conozca bien el rumbo que lleva. Con una inspección rígida podría evitarse esta causa».

Creemos que son verdaderamente importantes estas aportaciones, las cuales deberían tenerse en cuenta por la autoridad correspondiente, a fin de que en lo sucesivo no vuelvan a producirse tragedias que quizás fueron evitables.

ACCIDENTES DE MAR Y DE TRABAJO DURANTE EL AÑO 1971

CAUSAS	Golpe con muerte		Golpe con disminución funcional		Golpe con pérdida de miembros		Caída con disminución funcional		Caída con pérdida de miembros		Quemaduras con disminución funcional		Enfermedad tropical con disminución funcional		Desaparición en el mar		Caida al mar		Naufragio		Incendio		Infiltración		TOTAL				
	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	N.	P.	T.		
I. S. M....	Incapacidades Permanentes.	—	—	45	8	13	2	12	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	72	15	87
	Muertes.....	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	11	—	14	10	29	—	—	—	—	7	62	23	85
	Suma.....	8	5	45	8	13	2	12	3	1	—	1	1	—	—	11	—	14	10	29	—	—	—	—	9	134	38	172	
MUTUAS PATRONALES....	Incapacidades Permanentes.	—	—	41	—	—	—	16	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	—	58	
	Muertes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	35	—	—	—	—	38	—	38
	Suma.....	—	—	41	—	—	—	16	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	35	—	—	—	—	96	—	96
TOTAL.....		8	5	86	8	13	2	28	3	2	—	1	1	—	—	11	—	17	10	64	—	—	—	—	9	230	38	268	

N. = En NAVEGACION. P. = En PUERTO.



FUNERAL EN LA CASA DEL MAR DE VIGO POR LAS VICTIMAS DEL PESQUERO "SAUDADE"

El pasado día 19 de febrero tuvo lugar en la capilla de la Casa del Mar de Vigo una Misa en sufragio por las almas de las víctimas del pesquero "Saudade". En el naufragio desaparecieron tres marineros.

Al acto religioso asistieron las primeras autoridades de la provincia y los familiares de los fallecidos. El sector pesquero de Galicia reza por sus amigos fallecidos y porque tan luctuosos acontecimientos no vuelvan a repetirse.

ERRATAS EN EL EDITORIAL "FALLO HUMANO"

En el editorial «Fallo humano», publicado en la página 3 de nuestra anterior edición, se produjeron algunas erratas que corregimos aquí para satisfacer las consultas que nos ha hecho alguno de los lectores. Las erratas y su correspondiente explicación fueron las siguientes:

Donde decía «entradas en puerto poco frecuentados, mal conocidos, por temor a decomisos de hacerlo en los habituales», debe decir: «entradas en puertos poco frecuentados, poco conocidos, por temor a decomisos de hacerlo en los habituales».

Al final de la segunda columna, donde dice «debe prohibirse de inmediato que naveguen como patrones de pesca quienes no tienen títulos para hacerse cargo del mando de la embarcación», debe decir: «debe prohibirse de inmediato que naveguen como patrones de pesca quienes tienen título para hacerse cargo del mando de la embarcación».

Al final de la tercera columna, donde dice «para cumplir las funciones de patrón de pesca son suficientes los títulos de la Marina Mercante», debe decir: «para cumplir las funciones de patrón de costa son suficientes los títulos de la Marina Mercante».

MUEREN DOS HOMBRES AL ZOZOBRAR UNA EMBARCACION

RIANJO (La Coruña).—Dos marineros han perecido ahogados, al zozobrar una embarcación, cuando extraían arena.

Los muertos son Eladio López Figuerio y José Lijo Hermo, am-

bos vecinos de la parroquia de Isorna, de este término municipal.

El naufragio se produjo en el punto conocido por Teigueiro-Bacariza, en la desembocadura del río Ulla.

UNA EMBARCACION PARA SALVAMENTO DE NAUFRAGOS EN EL PUERTO DE LA CORUÑA

- Pertece a la Cruz Roja del Mar.
- Su coste se elevó a dieciocho millones de pesetas.

LA CORUÑA.—Una embarcación de la Cruz Roja del Mar, que, para salvamento de naufragos, tendrá su base en el puerto de La Coruña, llegará el próximo día 5 de mayo a esta capital.

Dicha embarcación fue construida en unos astilleros franceses. Desarrolla una velocidad de 18 nudos, y su tripulación estará compuesta por voluntarios.

En la adquisición de esta embarcación se invirtieron 18.000.000 de pesetas, y en su compra colaboró el Club de Leones, de La Coruña.

CAMPAÑA DE INVESTIGACION OCEANOGRÁFICA EN EL NOROESTE DE ÁFRICA

LAS PALMAS.—Una campaña de investigación oceanográfica, dirigida por la FAO con carácter internacional, que ha sido bautizada con el nombre de CINECA (Cooperación de Investigación del Noroeste Central Atlántico), se llevará a cabo a partir del próximo mes de febrero en aguas del archipiélago canario y en un extenso sector de la costa africana occidental.

En la campaña intervendrán cinco buques de distintos países: el alemán «Meteor», el español «Cornide de Saavedra», el francés «Capricorne», el senegalés «Amaro» y un navío ruso de la serie «Akademik» pertene-

ciente a la Academia de Ciencias de Moscú.

El propósito fundamental de estas investigaciones es el de realizar un amplio estudio sobre la oceanografía, y producciones biológicas y primarias de las aguas del archipiélago canario y del Noroeste africano en una franja que va desde Gibraltar a Cabo Verde.

La segunda fase de estas operaciones de investigación está prevista para agosto próximo, y en la misma tomarán parte un buque de bandera española, otro polaco, dos franceses, uno inglés, uno de la FAO y, posiblemente, otro de bandera noruega.

DESAMPARO TOTAL EN EL MAR DE LOS NAUFRAGOS DEL "RIO SARELA"

EL PETROLERO GRIEGO "TRITON"
QUE LES ABORDÓ OPTÓ POR ALEJARSE
DEL LUGAR DEL SUENO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Procedentes de El Aaiún, llegaron a Las Palmas los 12 naufragos del buque «Río Sarela», hundido en la madrugada del domingo día 4 de marzo en la costa occidental de África, al ser abordado por el petrolero griego «Tritón».

El «Río Sarela» se dirigía al puerto de El Aaiún con un cargo de 394 toneladas de mercancías, y según lo que ha manifestado el patrón de dicho buque, don Pablo García Perdomo, el abordaje por parte del buque griego se produjo a las 13,15 horas del domingo. Había mucha niebla a causa de la nube de polvo sahariano que se registra estos días en toda la zona de África Occidental y Canarias, cuando el «Tritón» embistió por la amura de proa al buque español.

Según las referencias que dan los tripulantes del «Río Sarela», el buque tardó en hundirse unos cinco minutos, y ante la inminencia del mismo, la tripulación echó al agua los botes salvavidas mientras esperaban algún auxilio por parte del petrolero que les abordó. Según declaraciones del patrón, los naufragos hicieron señales al «Tritón», y pudieron apreciar que desde el puente les hacían como demostraciones de que esperasen, y esto lo interpretaron en el sentido de que iban a prestarles ayuda; sin embargo, al poco tiempo pudieron comprobar cómo el buque griego se alejaba del lugar del siniestro, dejando completamente desamparados en alta mar a los 12 naufragos que permanecieron desde la una y media de la tarde del domingo hasta las cuatro de la madrugada del lunes en sus botes remando, hasta que encontraron al pesquero «Manolo Maluenda», que se encontraba también en las proximidades de El Aaiún, que los recogió y los llevó a dicho puerto. Por lo que los tripulantes supieron después, el «Tritón» se dirigía a Villa Cisneros.

El «Río Sarela» fue construido en Bilbao en los astilleros de Euskalduna, y prestaba servicio desde hace mucho tiempo entre Las Palmas y la costa occidental de África, principalmente con El Aaiún.

SE CELEBRO LA II ASAMBLEA NACIONAL DE COOPERATIVAS DEL MAR

Durante los días 9 y 10 de abril se celebró en Madrid la II Asamblea Nacional de Cooperativas del Mar, bajo la presidencia de don José Gómez de Barreda y León, presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, a quien acompañaron en diferentes ocasiones don Francisco de la Caballería, director nacional de la Obra Sindical de Cooperación, y don Andrés Mochales, director-gerente del Crédito Social Pesquero. Las Cooperativas del Mar engloban un total de 116 activas y 178 inactivas, de las cuales asistieron treinta y ocho representantes, debido fundamentalmente a que las reuniones se celebraron en momentos en que la mayoría de sus componentes se encontraban faenando en el mar. Se habló de la necesidad de reactualizar el censo de Cooperativas, pues si bien es cierto que muchas de las clasificadas como «inactivas» lo están por tener el barco en construcción, existen otras que han abandonado su actividad por exigencias de su erróneo enfoque.

El temario del programa fue amplio y complejo. Se puede afirmar que todos los temas actuales de la problemática marítima fueron abordados en la II Asamblea. Los resultados se verán dentro de un tiempo, pues sus efectos no pueden ser inmediatos, máxime cuando en la mayoría de los temas la conclusión adoptada fue la de crear una comisión que elaborara un estudio sobre el mismo. En reali-

- **LEY DE COOPERACION, CREDITOS, PLAN MARISQUERO, INDUSTRIALIZACION, COMERCIALIZACION DE LA PESCA Y «LAS COLLAS» FUERON ALGUNOS DE SUS TEMAS Y PROBLEMAS.**

dad, esta II Asamblea fue más toma de contacto y exposición de problemas que órgano ejecutivo.

LEY DE COOPERACION. PROBLEMAS DE AMORTIZACION DE CREDITOS

Accediendo a la petición de uno de los asistentes, el señor De la Caballería informó sobre el proyecto de la Ley de Cooperación, afirmando que en la actualidad se trabaja muy activamente sobre el borrador que habrá de servir de base para el anteproyecto de dicha Ley, y anticipando que son metas fundamentales conseguir el máximo de participación de los socios en las responsabilidades y tareas de sus Cooperativas, y el potenciar a éstas en todos sus aspectos.

Se abordaron a continuación los problemas que tienen en la actualidad las Cooperativas con sus créditos, tras agradecer al Crédito Social Pesquero la ampliación hasta diez años para los concedidos a las Cooperativas.

Se pidió unas mayores agilidad y flexibilidad en los trámites de concesión de créditos, pues la demora en la misma produce dos graves problemas: que el costo de la embarcación se vea muy incrementado en el momento de su construcción y que muchos pescadores, ante la tardanza en la concesión, se desaniman y pierdan interés por la Cooperativa.

Se pidió igualmente se efectúe un estudio sobre la posibilidad de crear una Caja similar a las rurales, que evitase a las Cooperativas del Mar la distracción de la enorme cantidad de recursos económicos que actualmente se canalizan hacia la Banca privada.

Se solicita que el Crédito Social Pesquero estudie la posibilidad de conceder créditos a las Cooperativas para la construcción de embarcaciones de 250 toneladas de registro bruto.

Un representante de las Cooperativas de Mariscadores pregunta sobre la posibilidad de obtener créditos del Crédito Social Pesquero para dichas Cooperativas, las cuales no pueden ofrecer otra garantía que la concesión de explotación de su zona marisquera.

A todo ello contesta el señor Mochales, quien cree que, habiéndose elevado hasta el 60 por ciento del valor de la embarcación la cuantía del Crédito Social Pesquero, y teniendo en cuenta que el Fondo Nacional de Protección al trabajo ha elevado hasta 300.000 pesetas por socio sus créditos, cree que muy fácilmente los socios pueden aportar el resto del coste de la embarcación, haciéndolo por adelantado, a fin de acelerar al máximo la construcción de la embarcación.

El ampliar hasta 250 TRB.—añade el señor Mochales— es un problema que hasta ahora no ha podido solucionarse, ya que al no ofrecer las Cooperativas desguace, no se conseguiría la renovación de la flota pesquera. En lo que atañe a créditos para Cooperativas de Mariscadores, pide el que se estudie la posibilidad de que éstas ofrezcan garantías tangibles, ya que en la actualidad ve muy difícil la concesión.

PROBLEMAS DEL MARISCO

Fue uno de los temas más apasionadamente expuestos. En realidad, dichos problemas sólo afectaban a uno de los cuatro grupos de Cooperativas, la de Mariscadores; sin embargo, se escuchó a sus representantes con

(Pasa a la pág. 36)

COCISA
COMPANIA CANARIA INTERNACIONAL DE EXPORTACION E IMPORTACION S.A.
CONSIGNATARIOS DE BUQUES-TRANSITARIOS

Oficinas: PRESIDENTE ALVEAR, 52 • Telfs: 266600-02-04

Direc. telegr. COCISA • Telex. 95174-COBAR-E

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



VISITA DE LOS PRINCIPIOS

FUERON OBSEQUIADOS POR LOS OBREROS PORTUARIOS CON UNA MAQUETA DE UN PESQUERO DE ARRASTRE QUE LLEVA EL NOMBRE DE «PRINCESA SOFIA».



Don Juan Carlos, en compañía de doña Sofía, contempla la maqueta del pesquero de arrastre con que fueron obsequiados por los trabajadores portuarios. (Foto cortesía del diario «La Provincia»).

ASAMBLEA NACIONAL DE COOPERATIVAS DEL MAR

(Viene de la pág. 35)

atención y solidaridad. Se habló de la necesidad de discutir y replantear la actual legislación en la que las diferencias entre «banco natural» y «banco de cultivo» no coincidían con el sentir de alguno de los representantes. Dicha diferencia conlleva clasificaciones distintas en cuanto al régimen de explotación de las zonas y al tiempo por el que se concede dicha explotación. El ambiente se caldeó cuando un representante de Pedreña habló de las dificultades que tenía su Cooperativa para conseguir los permisos necesarios para el transporte de sus productos, señalando que había un claro desequilibrio en el trato que ellos recibían y el que tienen las empresas privadas que trabajan el mismo producto.

Del Plan Marisquero se dijeron varias cosas; entre ellas, la de su actual inexistencia práctica. Se pidió que dicho Plan apoye y fomente la concesión a las Cooperativas de Mariscadores de ayuda financiera y científica y de zonas de explotación marisquera. Se habló también, sin meterse de lleno en la materia, de los perjuicios que a los bancos naturales ocasionaban los arrastreros, si bien es cierto que la normativa actual recoge esta preocupación, por lo que se hace precisa únicamente una mayor vigilancia en el cumplimiento de lo establecido.

DE LA INDUSTRIALIZACION Y COMERCIALIZACION DE LA PESCA

LAS COLLAS

Al día siguiente se entró de lleno en los problemas de la industrialización y comercialización de la pesca, tema complejo y de difícil comprensión, pues son muchos los aspectos y materias que implica.

Como problema más espectacular, desde un punto de vista periodístico, se habló del que ocasionan las collas, esta extraña y relativamente moderna institución que hace que el pescado vea aumentado su precio simplemente por ser trasladado del barco a la lonja. En pocos metros de tierra sufre ya la primera de las gravaciones intermedias. Se señaló, anecdotamente, que existen puertos en los que por tres horas de trabajo de descarga se llega a cobrar 4.000 pesetas, y todo ello sin necesidad real de ello, pues normalmente bien lo pueden hacer los propios pescadores. La Asamblea acordó el crear una comisión representativa de los tres mares que abordara con urgencia el problema, con objeto de presentar a los organismos competentes el estudio que se realice.

Sinceramente, creemos, a título personal, que todo aquello que pueda ser rechazado en el mundo de la mar, sin que cause perjuicios reales, debería rechazarse.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
(De nuestro corresponsal).—La tarde del primer día de estancia en la isla de Gran Canaria, la dedicaron los Príncipes de España a visitar la zona del puerto de la Luz, ante las constantes muestras de cariño y simpatía por parte del público situado a todo lo largo del recorrido que aparecía engalanado con banderas nacionales y pancartas que testimoniaban la adhesión del pueblo canario hacia Sus Altezas.

En primer lugar, y desde el hotel Don Juan, desde cuya última planta se divisa una extraordinaria panorámica de la ciudad y su puerto,

don Juan Carlos y doña Sofía tuvieron ocasión de conocer en visión directa la realidad que es hoy día el puerto de la Luz, cuyos muelles aparecían completamente abarrotados de buques, muchos de los cuales aparecían engalanados en honor de los Príncipes de España. Allí, el ministro de Obras Públicas, señor Fernández de la Mora, y ante dos planos en color, les mostró los proyectos de ampliación que están previstos para el puerto de Las Palmas, y que se resumen en la prolongación del espigón de la dársena exterior, así como la construcción de dos contradiques partiendo del actual dique del Generalísimo, lo cual supondrá en su día una duplicación de la actual línea de atraque disponible, así como la ampliación en 500.000 metros cuadrados de las superficies para la colocación de cargas. Por cierto, en este diálogo entre el ministro de Obras Públicas y el Príncipe desde lo alto del hotel Don Juan sobre el futuro puerto, se interesó vivamente don Juan Carlos por la profundidad de las aguas en la bocana del nuevo puerto, informándose que serían de 50 metros, capaz para dar entrada a los mayores supertanques que se construyen actualmente. También es interesante consignar cómo ratificó el Príncipe el futuro del puerto con esta frase: «Hay que vivir en el año 2000, ya desde ahora, porque el 80 está demasiado cerca».

VISITA A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

El Príncipe y su séquito abandonaron el hotel Don Juan, para introducirse en el puerto, haciendo su entrada por el muelle de Santa Catalina, y pasando luego por el de Ribera hasta el muelle de la Luz. A lo largo de todo este recorrido, la población residente en las inmediaciones de la zona portuaria, se había desbordado, formando gruesas filas que aplaudían calurosamente a los Príncipes, respondiendo éstos desde el coche oficial con el saludo levantando sus manos.

En la plaza situada junto a la fuente que se encuentra a la entrada del muelle de la Luz, estaba pre-

PRÍNCIPES DE ESPAÑA AL PUERTO DE LA LUZ

vista una parada de los Príncipes, donde una masiva representación de obreros portuarios portando varias pancartas en una de las cuales se decía: «Los portuarios queremos trabajar en paz», les dio la más entusiasta bienvenida. Para recibirlas también se encontraban allí el presidente de la Junta del Puerto, don Matías Vega Guerra, al frente de los componentes de la Junta, así como el ingeniero-director del puerto, don Juan Argenti Ulloa. Asimismo estaban los miembros del Comité Ejecutivo Sindical, presididos por el delegado provincial de Sindicatos, señor Gómez Palmero; autoridades del Ministerio de Trabajo en la provincia, presididas por el delegado, señor Pendás Díaz, a quien acompañaba también el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancor González, y el presidente del Consejo, don Manuel de la Cueva Fernández; presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, don Luis Navarro Rodríguez, y otros miembros del mismo; comandante militar de Marina, don Marcial Sánchez Barcaiztegui, y otras autoridades y representaciones vinculadas con el puerto.

ENTREGA DEL TROFEO PRÍNCIPE DE ESPAÑA DE VELA LATINA

Entre las aclamaciones del numeroso público allí congregado, donde los obreros portuarios formaban la masa más numerosa, procedió don Juan Carlos a hacer entrega del trofeo por él donado y denominado Príncipe de España al patrón de la embarcación de vela latina «Condal», que fue la ganadora de la primera edición del mismo, celebrada el pasado 15 de agosto, en la cual tomó parte la totalidad de la flotilla de la vela latina, modalidad esta que es única en España y que goza de una gran acogida popular durante la época de las regatas, que abarca cada año desde abril a octubre.

LOS OBREROS PORTUARIOS LE OBSEQUIAN CON LA MAQUETA DE UN BUQUE PESQUERO

Seguidamente, la Organización Sindical y la Agrupación de Obreros Portuarios hicieron entrega al Príncipe de una maqueta a escala de un pesquero de arrastre, auténtica obra de artesanía, que llevaba el nombre de «Princesa Sofía», cuyo ofre-

miento corrió a cargo del presidente de la Agrupación Sindical de Obreros Portuarios con las siguientes palabras:

«Altezas: Como presidente de la Agrupación Sindical de Obreros Portuarios, y en nombre de ella, os ofrezco este obsequio y os agradezco la gentileza de haber querido compartir con nosotros estos momentos, en los que deseamos hacerlos patente nuestra lealtad a vuestras personas y rogaros lo aceptéis

como testimonio del afecto que os profesamos y de las esperanzas que Vuestra Alteza nos inspira para el porvenir de nuestro puerto».

Finalmente, el Príncipe se dirigió a los presentes y, de un modo especial, a los obreros portuarios, para agradecer profundamente el obsequio de que habían sido objeto, diciendo que era un recuerdo que siempre estaría presente, porque sabía que procedía de unas manos tan apreciadas como son las de los

obreros portuarios. También se dirigió a los hombres de la vela latina, allí congregados, para decirles que deseaba competir con ellos la próxima vez que tuviera ocasión de visitar Las Palmas. Una vez terminado dicho acto, don Juan Carlos tuvo ocasión de estrechar las manos de varios obreros portuarios, confundiéndose entre ellos, mientras le aplaudían y vitoreaban, hasta que abandonó el indicado lugar con el fin de realizar un recorrido por la zona portuaria. ■ JUAN F. FONTE.

Don Miguel Muro,
director del Servicio
Móvil Marítimo.

LA COMPAÑIA TELEFONICA NACIONAL DE ESPAÑA

AL SERVICIO DE NUESTROS HOMBRES DEL MAR



Por ANTONIO PIERA RODRIGUEZ
Fotos: TRIBALDOS

EN el piso once del edificio central de la compañía, en la avenida de José Antonio, de Madrid, se encuentra la sede del recién estrenado, globalmente hablando, Servicio Móvil Marítimo. Su director, don Miguel Muro Fernández, nos recibe amablemente, concediéndonos toda clase de facilidades a la hora de realizar la entrevista que nos ocupa.

Nuestro objetivo es poner en conocimiento del lector el significado, alcance y trayectoria de este nuevo servicio que tan de cerca afecta a los que, de una u otra forma, vivimos cara al mar.

—Señor Muro, ¿podría hacernos un poco de historia sobre el Servicio?

—En principio existía un servicio a cargo de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, ENTEL y la misma Telefónica. Hace cosa de año y medio que a la compañía se le concedieron la explotación y reestructuración de todos los servicios de forma unificada.

—¿Qué técnicas emplea actualmente el Servicio?

—Primeramente, la onda corta, cuya estación central está en Pozuelo del Rey y que tiene posibilidades para cubrir todo el mundo. En segundo lugar, las emisoras de onda media, llamadas costeras, de las que actualmente poseemos veinte en funcionamiento. Tienen un alcance aproximado de quinientas millas. Y por último, las de VHF (portuarias), de alcance visual entre treinta y cincuenta millas, que pueden también contactar barcos anclados en el mismo puerto.

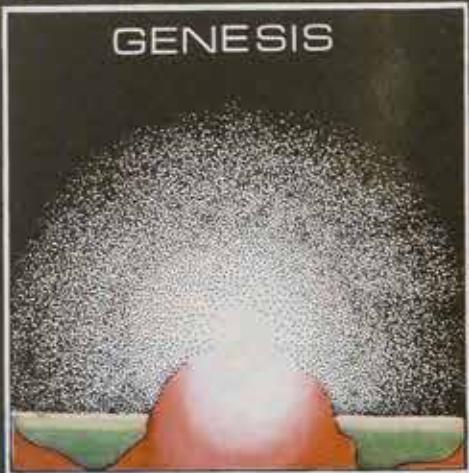
ENTREVISTA CON DON MIGUEL MURO, DIRECTOR DEL SERVICIO MOVIL MARITIMO.

—Debido al tiempo relativamente corto que llevan ustedes funcionando, el lector desconoce quizás las tarifas que aplican. ¿Podría decírnoslas?

—De acuerdo. En caso de onda corta, en comunicaciones desde cualquier lugar de España a otro del mundo o viceversa, los tres minutos o fracción cuestan ciento setenta y cuatro pesetas, añadiéndose cincuenta y ocho por cada minuto adicional. Utilizando las costeras, sale a noventa y siete con cincuenta y treinta y dos con cincuenta, respectivamente. La telefonía VHF presen-

(Pasa a la pág. 40)

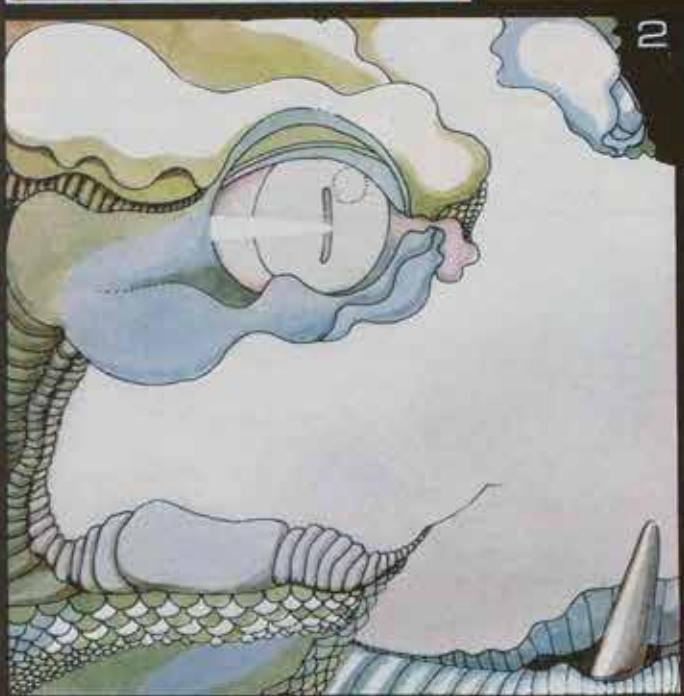
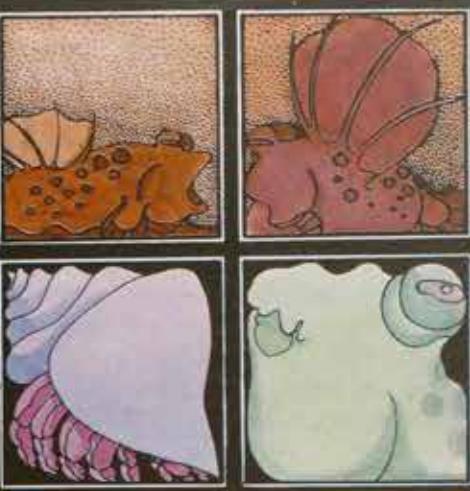
GENESIS



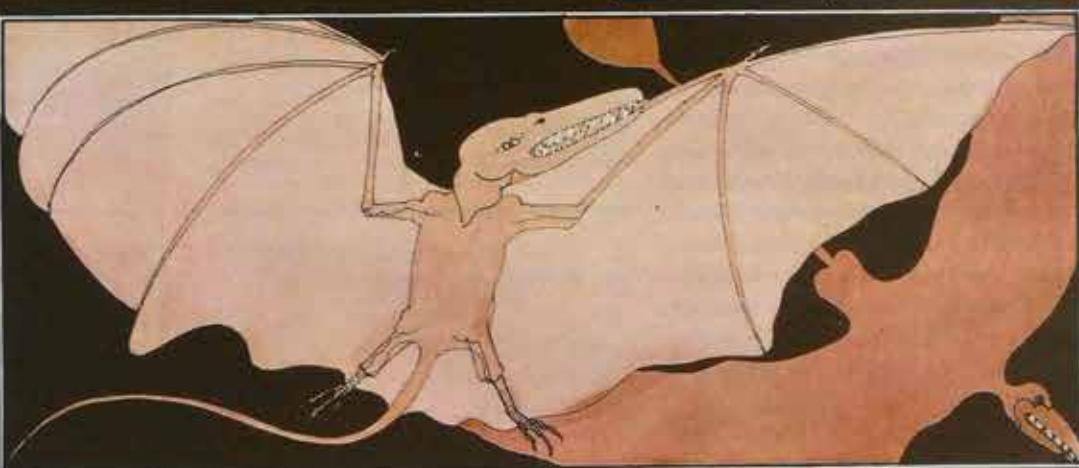
1 Dentro de este desarrollo del que vamos siendo testigos recurrimos al tópico de explicar los hechos, moviéndonos en extensísimos períodos de tiempo.

Esto es necesario si tenemos en cuenta que toda adaptación se lleva a cabo a través de lento procesos que, incluso hoy en día y en la mayoría de los casos, resultan inapreciables.

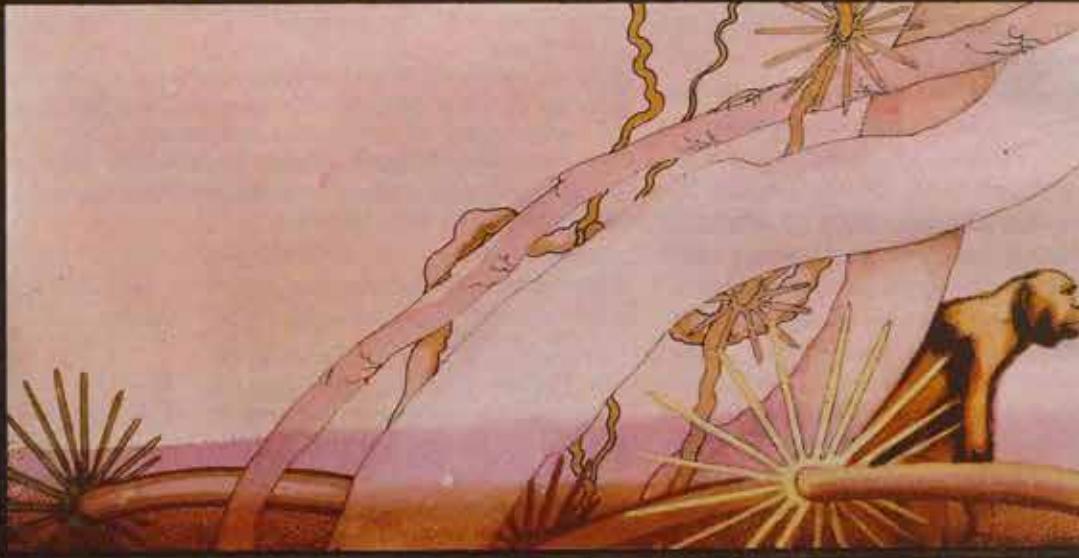
Es por lo tanto fácil de suponer que la aparición del grupo de los mamíferos, que nos llevará al hombre, a partir de sus antepasados reptiles, requirió de unas determinadas condiciones —clima, régimen alimenticio, etcétera—, que apuntalasen cada uno de los pasos que se daba en su momento.



2



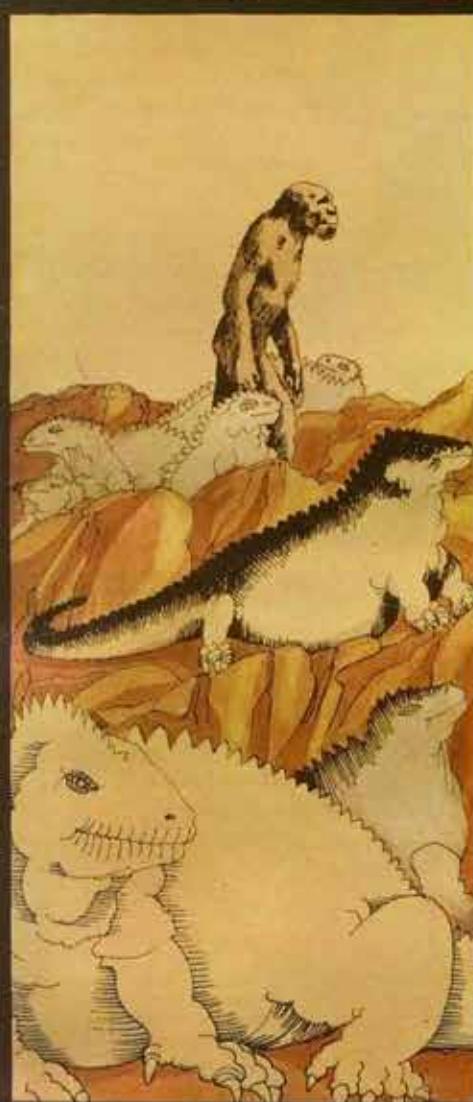
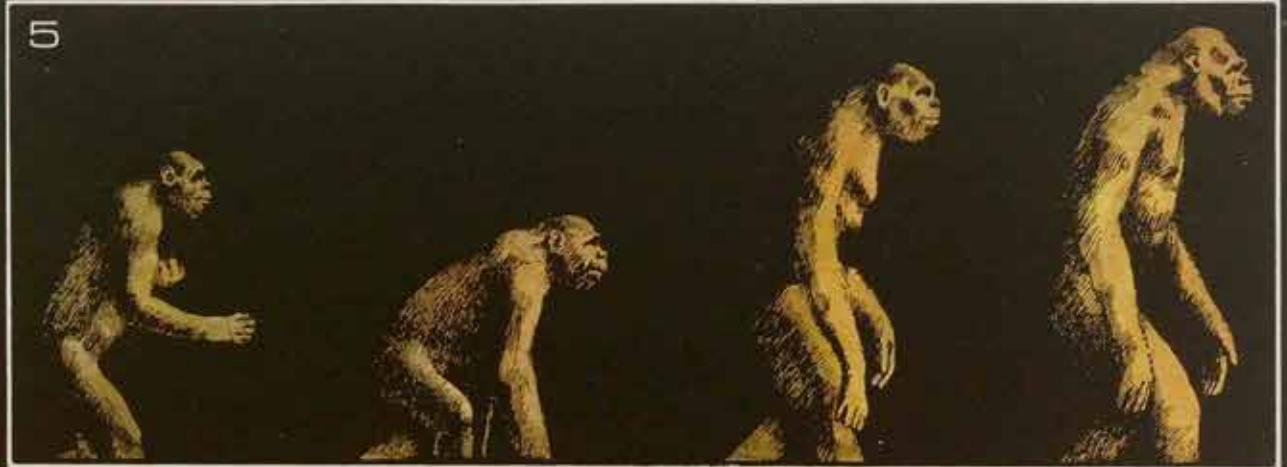
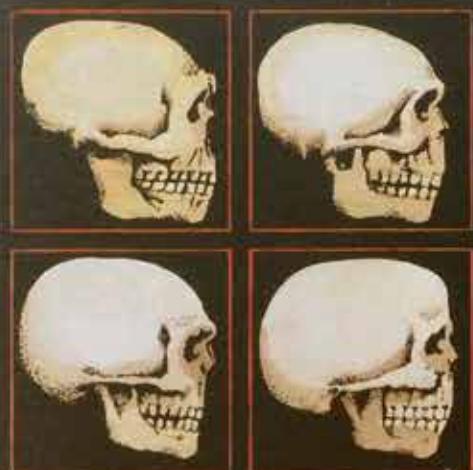
4



2 Estos incipientes mamíferos comenzarían por ser criaturas pequeñísimas, amparadas en zonas verdes, casi bajo el dominio de los reptiles que entonces dominaban el centro de la fauna animal.

3 Cuando, años después, vino la desaparición de los reptiles, comenzó para los pequeños mamíferos una nueva y decisiva era.

4 Al diversificarse se fueron adaptando al régimen herbívoro unos, y otros desarrollaron sus garras y fauces al inclinarse por el alimento que les provenía de sus acciones de caza. Dentro de esta continua evolución, los ojos se fueron desplazando hacia delante. Y así surgieron los primates.



5 Una de las teorías dice que este nuevo mono redescubrió el mar. Allí, entre las arenas de las playas, encontraron restos de animales marinos, crustáceos, etcétera, que constituyan un apetecible menú.

6 Poco a poco fue adaptándose a la vida marina y aprendió a nadar, y así se explica la facilidad con que nos movemos en el agua a diferencia de otras clases de primates que son claramente incapaces de mantenerse en ella.

7 Hubo después una vuelta al continente, aunque algunos de ellos quedaron allí ya para siempre. Es el caso de las morsas, focas, pingüinos, etcétera.

AL SERVICIO DE NUESTROS HOMBRES DEL MAR

(Viene de la pág. 37)

ta la particularidad de que siendo cuarenta y seis pesetas el coste de los tres minutos, se suma a ellas el precio de la conferencia interurbana, si el interesado desea hablar con alguna población que no sea la de enlace.

»Claro está, en los casos en que pasando por España el abonado desee comunicar con cualquier país extranjero, a lo anterior se añadirá el precio de la conferencia internacional. En cualquier caso, el sistema marítimo resulta siempre más económico.

—Vamos a ponernos en un caso práctico: yo me encuentro en un barco, ya esté en Terranova o en las costas malagueñas, y quiero hablar con mi familia residente en Valladolid. ¿Qué debo hacer?

—En primer lugar, el barco comunicará con el operador de Pozuelo del Rey o con la costa correspondiente, y luego éste, a su vez, actuará en forma de abonado normal, poniendo su conferencia con Valladolid. En este caso, la demora será similar a la normal debida para abonados de la red automática por saturaciones, ausencias, etcétera.

—¿Y en el caso inverso?

—Entonces, el primer paso será llamar, en cualquier lugar de España, al cero cero ocho (internacional), indicando el nombre del barco y su localización aproximada. El operador comunicará con la estación correspondiente y desde allí se intentará la conexión con el barco solicitado. Una vez conseguida ésta, se actuará como en el caso anterior.

—Pero este sistema debe tener bastante demora, ¿no?

—Alguna, en efecto. Normalmente, porque el abonado no suele saber la localización aproximada del barco que solicita, o bien porque en caso de embarcaciones dentro del límite de las quinientas millas no tengan éstas conectado el aparato receptor.

»Estamos intentando eliminarla mediante un centro de coordinación que conocería en todo momento la situación de cualquier barco. Suelen ser más sencillo hablar con uno en la Patagonia, por ejemplo, que con otro en las costas de Valencia, ya que la onda corta emite llamadas cada dos horas, que todos

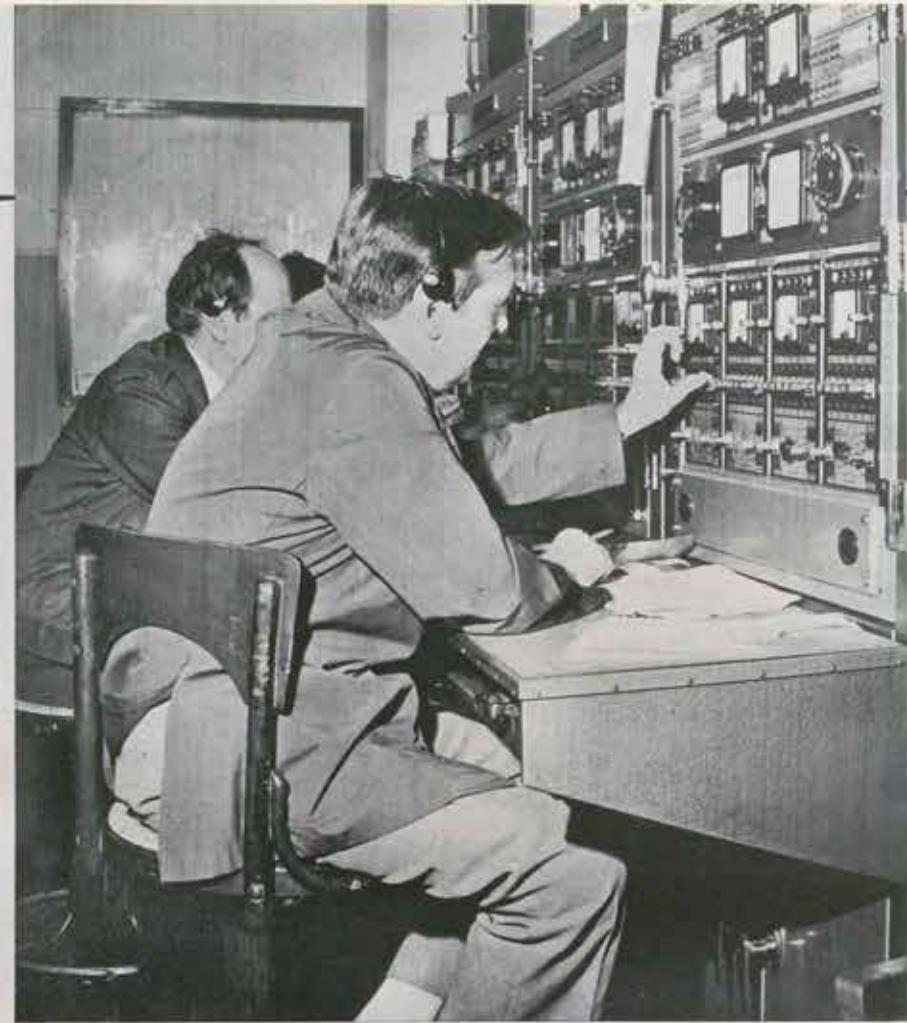
los barcos (nacionales e internacionales) tienen la obligación de atender.

—Digame, señor Muro, ¿están equipados todos los barcos de emisoras capaces de mantener contacto con ustedes?

—Ellos dependen de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que se encarga de hacer cumplir las normas internacionales de obligatoriedad para toda aquella embarcación que sobrepase las veinte toneladas.

—¿Y en cuanto a los pequeños?

—Los pesqueros de bajura no tienen obligación de tener estos aparatos. Además de estos servicios de conferencias, la compañía facilita, mediante un abono de cuatrocientas cincuenta pesetas mensuales, la posibilidad de un servicio de radiación de mensajes, trasmisidos después por teléfono o por telegrama.



Dos aspectos de las unidades técnicas del Servicio.



»En cuanto a las embarcaciones deportivas, y teniendo en cuenta el alto nivel social del propietario, se está realizando una intensa campaña para dotarlas de receptores-emisores de VHF, que tienen la ventaja de actuar como un teléfono ordinario (duplex), a diferencia de las ondas corta y media que en su

funcionamiento sólo pueden comunicarse, alternativamente, cada vez en un sentido.

—Con todo lo anteriormente explicado, ¿podría darnos algunas cifras relativas al Servicio Móvil Marítimo en el año pasado?

—Sí. Comenzamos en enero con cuatro mil conferencias, que

fueron aumentando a lo largo del año hasta cerrar, en diciembre, con unas doce mil trescientas. Total de conferencias, ochenta y siete mil novecientas, y algo más de cuatrocientos setenta y cuatro mil telegramas.

—Cambiemos ahora un poco la orientación del tema. ¿Puede decirme si disponen ustedes de

algún servicio especial, además del específico de comunicación?

—Desde luego. Ante todo, ofrecemos una dedicación exclusiva a las llamadas de socorro. En caso de que se dé alguna, la estación costera congela toda otra actividad y se vuelve en llamadas a la Comandancia de Marina, remolcadores, barcos que se encuentren próximos al lugar del siniestro. Organiza la búsqueda, en una palabra. A otros niveles disponemos de servicio radio-médico, de mensajes, partes meteorológicas, aviso a los navegantes, etcétera, todo con el fin de ayudar en lo posible a nuestra gente en el mar.

—¿Podría, respecto a estos servicios, contarnos algún caso anecdotico?

—No acabaría nunca. Por su naturaleza, es una fuente inagotable de casos curiosos, detalles divertidos. Me viene a la memoria la atención a distancia de un parto que se produjo en un barco de nacionalidad yugoslava, que se encontraba por costas canarias. Y mucho más..., no sabría decirle...

—Antes nos habló del pasado, ¿podría ahora analizar para nuestros lectores el presente y futuro del Servicio Móvil Marítimo?

—Tras haber instalado diecisiete costeras nuevas de VHF y conectado a la red telefónica los veinte existentes de radiotelefonía en onda media, nos encontramos «embarcados» en la constante mejora y renovación de las instalaciones costeras, algunas de las cuales (Las Palmas, Tenerife, La Coruña, Málaga) están ya completamente modernizadas. Por otra parte, está preparado un plan de racionalización de costeras al darse cuenta de que las veinte existentes eran demasiadas para cubrir las necesidades de nuestras costas, teniendo en cuenta que íbamos incluso a aumentar su potencia. Tendemos entonces a reducir a once su número, a la vez que las dotamos de toda clase de adelantos, con el fin de hacer algo eficaz y duradero.

No queda ya más que despedirnos de nuestro amable interlocutor, que tanto nos facilitó la tarea, y hacer votos para que, en corto plazo, el servicio de comunicación con tierra pueda cumplir a satisfacción de todos, con el ambicioso fin social que le corresponde.



LOS HIELOS CERRARON EL PUERTO DE SAINT JOHN'S

SAINT JOHN'S, TERRANOVA (De nuestro corresponsal).—Los hielos traídos por la corriente de Labrador, del Ártico Norte, han cerrado varias veces el puerto de Saint John's como hace años no ocurría. Por la zona Sur de Newfoundland, golfo de San Lorenzo y costa de Nueva Escocia ha ocurrido lo mismo, invadiendo los bancos de pesca donde las parejas y bous se ven obligados a trabajar, y algunos de ellos han resultado con averías en los cascos de sus barcos. El trabajo entre las bancadas de hielo es muy peligroso.

Los barcos «Río Pilar» y «7 de Julio» tuvieron que entrar en el puerto de Saint Pierre et Miquelon a reparar averías. El primero con cuarenta cuadernas cortadas y el segundo con la proa chafada. También los mercantes sufren averías al atravesar estas bancadas de millas y millas. Un petrolero con 32.000 toneladas de gas-oil a bordo sufrió una grieta de catorce metros en el costado de estribor. Fue llevado a puerto para reparar y descagarlo. Los tanques de gas-oil fueron dañados.

La pareja «Puente del Carmen»—«Puente de Triana», que entró en este puerto en el mes de marzo, estuvo ocho días intentándolo, rodeando hielos, y tuvo que salir a las pocas horas para no quedar cerrada dentro del puerto.

El 27 de abril, el «Arosa IV» tenía un accidentado, y no pudiendo acercarse a este puerto, se vio obligado a irse hasta Saint Pierre. Se intentó establecer contacto a través de la costera de Saint John's repetidas veces; por fin, la costera de Saint Pierre enlazó con el barco y supimos se dirigía a aquel puerto, y que el lesionado no presentaba gravedad por el momento. Estaría en el muelle al poco tiempo. En un caso como éste es necesario prestar todo el auxilio necesario con



rompehielos y helicópteros, ambos del servicio oficial del puerto, para un rápido traslado del accidentado o enfermo al hospital.

Como sigue bloqueado el puerto, el rompehielos-cablero salió a buscar un buque portugués por caso de enfermedad (estrangulamiento de una hernia). Le costó veinticuatro horas hacer una ruta de 24 millas entre campos de hielo.

La ciudad de Saint John's, una vez pasada la Semana Santa, ha celebrado el Domingo de Pascua—Easter Sunday—familiarmente, y, según la costumbre, con regalos y felicitaciones de los ciudadanos a sus mayores.

Como el tiempo ha sido bonancible, los domingos por la tarde se aprovechó por muchas familias para salir al campo, donde muchos poseen pequeñas casas que, estropeadas por el invierno, son ahora reparadas para pasar en ellas los fines de semana. Son cabañas con dos habitaciones, cocina y otra pie-

za con fogón, chimenea, muebles de campo, etc., casi todas situadas en los bordes de los lagos. Algunas familias sólo pasan una tarde en ellas, pero otras se van por varios días, alejándose de la ciudad como haría cualquier familia española, huyendo del humo que ennegrece los edificios y los pulmones, a respirar aire puro y fresco de pino y abeto con todo sosiego y tranquilidad.

El pasado día 28, sábado, se declaró un incendio en la calle principal de Water St., muy cerca del edificio de Correos, afectando el fuego a dos casas de la misma manzana. Los bomberos actuaron con toda rapidez y seguridad, salvando a dos personas del último piso que se vieron copadas por el fuego en la escalera de la casa y la salida de urgencia. Hubo siete vecinos y dos bomberos heridos.

El servicio de incendios de la ciudad de Saint John's está muy bien organizado, porque en su historia sufrió tres fuegos que la arrasaron totalmente, salvándose tan sólo los edificios de piedra, como las catedrales católica y anglicana. Además de la central, posee seis centros más distribuidos por la ciudad, estación de fuego forestal y una más en el puerto con lancha especial, motora más grande que un remolcador, para apagar y auxiliar a los de tierra desde el otro lado del muelle, o sea, desde el mar en caso de incendio de algún barco.

Y mientras el viento sopla desde el Oeste no se separan los hielos de la costa y tampoco saldrán los del puerto; confiemos cambie al Este para que definitivamente se abra el puerto al tráfico normal y los barcos españoles puedan venir cuando lo necesiten.



HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

OR aquél entonces era yo un marino joven e inexperto que no creía en la existencia de las sirenas y estaba de acuerdo con la teoría de que los antiguos confundieran estos imaginarios seres con las familias de morsas extraviadas del Mediterráneo, aunque debo confesar que tampoco había visto nunca una morsa.

Mi amigo, el capitán Batalla, resultaba un tipo altamente curioso. Animado de una irresistible pasión por las cosas de la mar, extremaba sus entusiasmos a cualquier punto de sus convicciones y comportamiento, a bordo y fuera del barco. Así, fumaba en cachimba, usaba largas patillas, calzaba altas botas de agua, vestía chaquetón azul y siempre estaba dispuesto a narrar emocionantes historias marineras, sucedidas o inventadas, legendarias o modernas, muy adornadas con naufragios, tifones, temporales, buques fantasma y un rico vocabulario de arboladura, jarcia, velamen y maniobra de los por él de continuo añorados veleros. Respondía perfectamente a la idea que de un marino puede tener el más ignorante hombre de tierra adentro. Pero la particularidad que producía mayor sorpresa era su extraña, y nunca admitida con seriedad, manía de las sirenas.

—Soy todavía muy joven —solía decir, con sus treinta y cinco años bajo la gorra—. Puedo esperar. Te aseguro que me casaré con una sirena. Porque existen realmente. Tienen que existir. Y prometo invitarte a la boda.

Lejos de enfadarse por mi burlona sonrisa, muy al contrario, se reía él aún más de mi incredulidad. Pero no era yo el único que dudaba del buen funcionamiento de su cabeza y que le había hecho famoso en la Marina Mercante.

Estuve más de dos años sin coincidir con su barco en ningún puerto, hasta que una tarde de verano lo encontré paseando por los muelles de Almería. De su brazo marchaba una bonita muchacha morena. Me llamó, me dio un abrazo y me presentó a su simpática acompañante.

—Carolina, mi novia —y como advirtió mi gesto de sorpresa, mientras ella estaba dis-

traída, aclaró en voz baja—: Un marino se aburre mucho durante un mes de reparaciones. Luego se olvida todo fácilmente. Menos las sirenas.

—Luego insistes en...

—Luego insisto en...

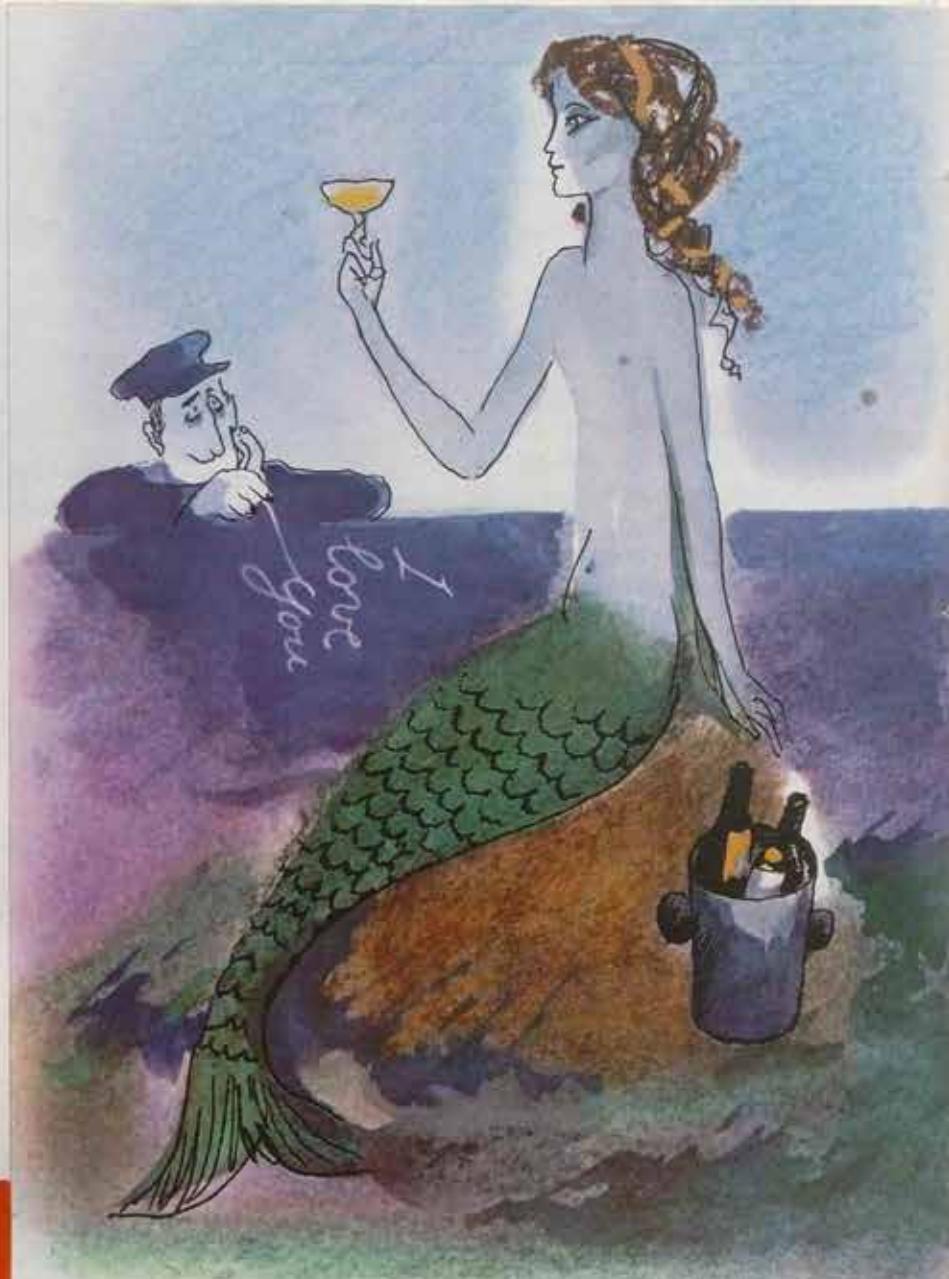
Inicié una conversación sobre el tiempo para disimular, pero él, a pesar de la presencia de la muchacha, o tal vez para que a ella le valiera de advertencia, no quiso desperdiciar la ocasión de hablar de su tema favorito. La novia debía estar acostumbrada, porque no se inmutó.

—Ultimamente he navegado por el Caribe, por las costas de Brasil y luego por las de Noruega. Los servicios que mantengo día y noche vigilando no descubrieron sirena alguna. Ni siquiera una lejana canción o unas leves notas de sus liras.

—¿Tocan la lira las sirenas? —preguntó la chica con evidente curiosidad.

Con su ilusión característica, el capitán Batalla pasó la tarde dándonos gran perorata sobre las sirenas, sus costumbres, sus orígenes, sus poderes y su organización sindical. Nos habló de un tal Acheio, su padre, y de Sicilia, su campo de operaciones. Nos describió a las seductoras más famosas, como cierta Aglaofone, de voz potente y clara; Pisinoé, la del canto conmovedor, digna de la Scala de Milán; Thelxiepa, que daba un tono de recitado a las canciones muy al estilo moderno. Nos contó íntegro su «affaire» con los argonautas y cómo Bonta se tiró de cabeza al mar, encantado por su maléfica voz. Y cuando relataba la victoria de Orfeo convirtiendo en rocas a las sirenas, con una vehemencia y un lujo de detalles como si él también hubiera sido amigo de Ulises, escuchado aún con auténtico embeleso por la atentísima Carolina, yo estaba a punto de caer en los brazos de Morfeo, que, por cierto, a pesar del nombre parecido, no es paciente del anterior.

Dejada la novia en el domicilio paterno, por la noche, ya solos y después de amenazarle con romperle en la cabeza la botella de ginebra que nos servía de refresco si volvía a sacar a colación la cola de las sirenas, el capitán aclaró mi único temor:



EL CANTO DE



LAS SIRENAS

—Bien. Para terminar, te diré que no existe el menor peligro de bendiciones ante el altar. El noviazgo resulta entretenido y amable, sobre todo dada la floja programación de los cines este verano. Pero Carolina sabe que soy hombre que cumple sus promesas y está ampliamente enterada de que yo sólo me casaré con una sirena.

—Y si, como algunas gentes incrédulas que hay por el mundo, piensa que es mentira? Porque reconocerás que ese truco para permanecer soltero resulta un tanto ingenuo.

—Posiblemente se asperjará cuando parte el barco. Pero la he regalado un tocadiscos último modelo y olvidará pronto, no temas. Y haz el favor de no llamar truco de solterón a las sirenas. Porque sabrás que las sirenas...

Levanté la botella de ginebra y la discusión quedó zanjada al momento.

Como me había ofrecido un puesto de segundo en su carguero, acabadas las reparaciones, nos hicimos a la mar juntos tres días después en el «Orcita Asun», rumbo a Civittavecchia. No asistí a la despedida del capitán y Carolina porque esta clase de lacrimógenos duelos, siempre terminan con manchas de «rimmel» en el uniforme blanco. Sin embargo, Batalla me juró que la chica no sólo no había llorado, sino que le había dicho adiós alegre y contenta.

Ocurrió en la primera singladura.

Habíamos pasado entre puntas a las 2 horas y 20 minutos, y apenas llevábamos media hora de navegación a la luz de la semi-nublada Luna con suave marejadilla, cuando un marinero entró, asustado, en el puente anunciando que había escuchado claramente a popa una voz de mujer que cantaba «Yo te diré» y el sonido de un instrumento musical de cuerda, que no era guitarra, con la particularidad de que el trozo de la letra que dice «cada vez que el viento pasa se lleva una flor» había sido sustituido por «se lleva un atún». Avisé al capitán Batalla, y juntos corrimos por cubierta hacia la toldilla a asomarnos por la borda. El capitán se encontraba en repentino estado febril y tuve que sujetarlo para que no se arrojara al agua.

Porque, en efecto, en la noche serena, algo apagada por el ruido de las máquinas, oímos la melodía. Acaso la voz no fuera todo lo dulce y arrebatadora que debía esperarse en una sirena e incluso parecería atractarse como si tragara agua de vez en vez, ni tampoco las cuerdas de su lira vibraban demasiado. Pero no había duda de que un misterioso ente femenino cantaba con más bien escaso hechizo.

El capitán Batalla, en extremo agitado, dio orden de parar máquinas y arriar el bote de servicio. Embarcamos los dos, empuñé los remos y, orientándonos por la voz, buscamos entre las olas. Flotando en las aguas asomaba una cabeza de mujer de larguísima cabellera rubia y dos brazos que asían y soltaban alternativamente las cuerdas de una enorme arpa atada a una plancha de corcho. Al izarla a bordo vimos claramente su larga cola de pez de grandes escamas.

Bueno, realmente la visión de la cola de pescado duró apenas unos segundos. Porque mientras tirábamos cada uno de un brazo, la parte escamada fue escurriendo hacia abajo y, tras dejar al aire los pies absolutamente normales, se hundió en el mar. ¡La sirena tenía la cola postiza!

Y no sólo la cola. También los cabellos dorados se despegaron de la cabeza y quedaron enganchados de la chumacera del bote, descubriendo un pelo moreno. Muy justificadamente receloso, el capitán Batalla echó un par de baldes de agua de mar sobre la cara de la supuesta sirena, sucia de grasa y restos de comida, de seguro arrastrados desde la boca del puerto.

La sorpresa nos dejó paralizados. ¡La sirena era Carolina, la novia del capitán! Chorrando agua toda ella, con una sonrisa de ingenua estupidez, dijo medrosamente:

—Lo habías prometido. Recuérdalo.

Por aquél entonces era yo un marino joven e inexperto que no creía en la existencia de las sirenas, pero que había aprendido a qué extremos puede llegar una mujer con tal de casarse. ■ EL AGREGADO VITI-NOWSKY.

Por JOSE MARIA CARRASCAL

EL PASO DEL NORDESTE O LA AUTOPISTA MARITIMA

MAGINENSE una autopista en la que se puede correr, beber, contemplar plácidamente el paisaje mientras los kilómetros van quedando atrás. Una autopista sin congestiones de tráfico, sin camiones que adelantar, sin contaminación atmosférica, sin accidentes, sin multas. ¿Imposible? ¡En modo alguno! En realidad, tal clase de arterias de comunicación ya existen, lo único que hace falta es hacerlas aptas para el tráfico de hoy. Y es lo que en los Estados Unidos se está probando.

Nos referimos a las así llamadas «autopistas marítimas» a lo largo de la costa: la más importante, la que une Nueva York y Portland, en el Estado de Maine. El plan trazado por los expertos del Departamento de Transporte prevé el traslado de los pasajeros con sus coches, sus botes y sus «trailers» en «ferrys» especiales desde la gran metrópoli hasta la pequeña ciudad del Norte

JOSE MARIA CARRASCAL, CORRESPONSAL DE "HOJA DEL MAR" EN NUEVA YORK

Inicia hoy su colaboración en HOJA DEL MAR el escritor y periodista don José María Carrascal, quien todos los meses nos enviará desde Nueva York sus crónicas, referidas a los temas de mayor proyección o más palpitante actualidad que se produzcan en Norteamérica, y asimismo, cuando ello sea de interés, la presencia de nuestros barcos y nuestros hombres en aquellas costas.

Omitidos aquí la semblanza biográfica de nuestro nuevo corresponsal, dado que en páginas siguientes publicamos su entrevista, realizada con motivo de la concesión del Premio Nadal, que ganó recientemente por su novela «Groovy».

en una noche, de forma que a la mañana siguiente el viajero esté fresco y listo para iniciar su excursión por los encantadores fiordos de la costa de Maine hasta Canadá.

El principal atractivo del plan reside en ahorrar al turista uno de los sectores más peligrosos y congestionados de las rutas norteamericanas. De Nueva York a Boston puede irse a lo largo de la costa —donde los meses de verano el tráfico es tal,

que sólo hay una inmensa cola— o por el interior, donde va todo el tráfico de camiones, densísimo, con los inconvenientes de rigor. Incluso en las mejores condiciones de autopista, cuatro o cinco horas al volante significan un consumo de energías y una acumulación de fatiga nerviosa que lastran los primeros días de unas vacaciones, sobre todo si son cortas y quiere hacerse mucho.

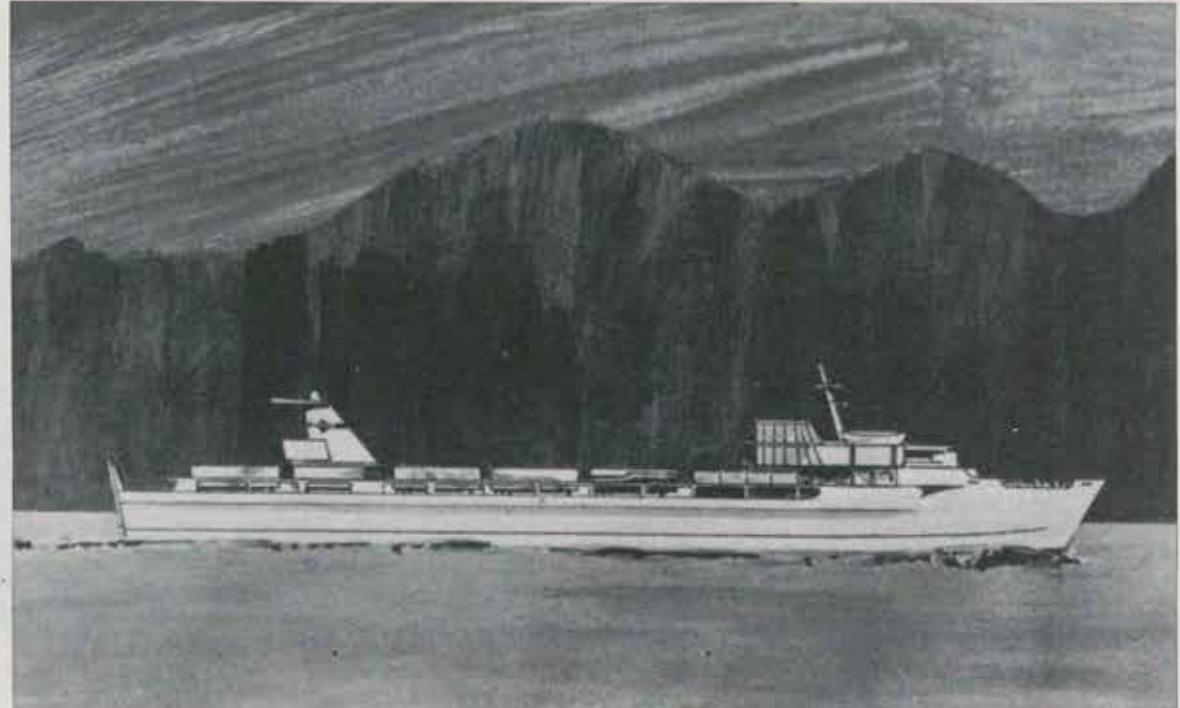
La alternativa que ahora se ofrece es la ruta marítima, en amplios y modernos barcos donde viajan coche y familia, y donde puede pasarse la noche como mejor parezca, descansando o contemplando la encantadora y cercana costa, sin pérdida de tiempo ni dinero, ya que por tierra es necesaria la pernoctación en un hotel, a más de la gasolina y peaje de autopista. La perspectiva del turista que llega a Portland muy de mañana en barco, para iniciar sus vacaciones, es completamente distinta del que llega al volante de su coche.

Más de medio millón de automovilistas suben desde la zona de Nueva York y Nueva Jersey cada año hasta Maine, uno de los Estados más hermosos de este país, sobre todo en verano, y bastaría un pequeño porcentaje de esa cifra para hacer rentable la «autopista mari-

tima». Una encuesta realizada el año pasado por las autoridades de Transporte entre 20.000 viajeros en esa ruta, arrojó que el 45 por 100 estaban sumamente interesados en dicha «autopista», el 15 estaban moderadamente interesados, y un 20 por 100 anuncian que «la probarán». La «autopista marítima» ha despertado igual interés entre los transportistas de mercancías de la zona, alguno de los cuales ha sufrido pérdidas de consideración con los atascos de carretera que se forman, sobre todo en verano. Una entrega puntual es requisito indispensable en un comercio tan dinámico como el que domina este país, y de ahí los atractivos de la nueva ruta para camiones y «containers».

Las perspectivas son tan prometedoras, que ya se está poniendo mano a la obra. En Portland se acaba de terminar una estación marítima, con gran aparcamiento y facilidades para vehículos de pasajeros y camiones, por un valor de dos millones y medio de dólares. La estación sirve ahora de terminal al «Prince of Fundy», un moderno «ferry» que hace la ruta Portland-Yarmouth, en Nueva Escocia. Un segundo «ferry», el «Bolero», entrará en servicio este verano, y los diseñadores han imaginado ya el buque que deberá hacer la travesía Portland-Nueva York, con su doble servicio de carga y pasaje.

Lo más curioso de todo es que el proyecto no es nuevo. Nueva York y Nueva Inglaterra estuvieron ya unidas por vía marítima desde que llegaron los primeros colonos a este país hasta la segunda guerra mundial. Pero la competencia del automóvil primero, y la del avión después acabó con el servicio. La congestión a que se ha llegado en las rutas terrestres y la limitada aplicación de las aéreas, sobre todo cuando quiere llevarse uno su automóvil, hacen que vuelva a pensarse en el mar, aunque adaptado a la nueva concepción del tráfico, en la que calma y confort son imperativos.



Diseño del «ferry» que se proyecta para la autopista marítima.



El «Prince of Fundy», atracado en Portland.

JOSE MARIA CARRASCAL O LA INQUIETUD MULTIPLE

JOSE María Carrascal. Cuarenta y dos años. Natural de El Vellón (Madrid). Con residencia en Nueva York. Realizó estudios de Filosofía y Letras, Náutica y Periodismo. Correspondiente del diario «Pueblo». Escritor.

Es un hombre sencillo y amable. Lejos, muy lejos de esas posturas autosuficientes y presuntuosas que suelen adoptar los que en un momento dado tienen éxito o popularidad —José María Carrascal ha ganado el último Premio Nadal de novela por su obra «Groovy»—, encubridor, las más de las veces, de una falta de talento o cuando menos de capacidad de asimilación de los fenómenos que las circundan.

Carrascal, podríamos decir, es un compuesto de varias sustancias en las que el nexo de unión sería la inquietud, el ánimo de cambiar, de buscar, de probar nuevas cosas. De una parte existe el Carrascal enamorado del mar, al que en un principio pensó dedicar su vida y trabajo y del que por supuesto guarda añoranzas. De otra tenemos al Carrascal periodista, notario cotidiano de lo que acontece en uno de los epicentros mundiales: la ONU. También existe el Carrascal escritor, en su doble faceta de novelista y ensayista; es probablemente la última de sus sustancias. Y, entremedias, el Carrascal estudiante, el traductor técnico, el errante, en fin, todo lo que configura a un individuo. Mas de ello se hablará en esta entrevista múltiple, pues preguntaremos al marino, al periodista y al escritor.

—Estudié la carrera de Náutica en Barcelona, de oficial de puente, pero sólo hice las prácticas en un buque «tramp», después lo dejé. Creo que tenía un concepto erróneo de la vida del mar, demasiado literario, y la encontré durísima, no sólo físicamente, sino que era necesario tener dotes de mando y yo no tengo ninguna.

—En mi primera novela, «El capitán que nunca mandó un barco», abordo este tema.

Pleamar Española, S. A.

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

Especialidades:

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



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

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

En CADIZ: Muelle de Levante
Teléfono 23 32 68



—Había estudiado Filosofía, y en vista de mi fracaso como marino, me fui a Alemania, concretamente a Berlín, a dar clases de español. Trabajé como traductor técnico en una empresa de automóviles y empecé a colaborar en el «Diario de Barcelona» y algo más tarde en «Pueblo». Fue Emilio Romero el que me hizo correspondiente, con dedicación completa, en Alemania. En el año mil novecientos sesenta y seis me fui a Estados Unidos como correspondiente del diario, en donde continué. Estudié la carrera de Periodismo por libre.

Le pregunto si continúa en contacto con la mar, con sus gentes y problemas. Le pregunto qué impresión tiene de las mercantes de esos países en los que vivió y vive...

—Siempre que cae algo del mar en mis manos, lo leo. Me interesa mucho lo marítimo, no se tienen en balde unas ilusiones de juventud... Indiscutiblemente, la mar sigue teniendo en mí una fascinación. Dicen los redactores-jefes que en mis crónicas todo esto se nota, que empleo términos marineros.

—Recuerdo que cuando estaba en Alemania, por los años mil novecientos cincuenta y tres y mil novecientos cincuenta y cuatro, fui hasta Hamburgo, y en el club Stella Maris contacté con un grupo de marineros españoles que navegaban en buques extranjeros. Les pregunté por su trabajo, por las diferencias que notaban entre estas mercantes y la española, y me decían que de la española no les gustaba la paga, la falta de comodidades en el barco y el distanciamiento que había entre marineros y oficiales; hablo de los años cincuenta. Ahora bien, estos mismos marineros me decían que esa distancia, esa jerarquía, casi era preferible a lo que veían en los buques extranjeros, en donde eran frecuentes las borracheras y peleas conjuntas. Decían, más o menos, que «el capitán siempre es el capitán». Algunos oficiales extranjeros que traté coincidían en afirmar que el gallego era el marinero más duro y disciplinado de cuantos conocían.

DE LA O.N.U., LAS AGUAS JURISDICCIONALES Y LA CONFERENCIA DEL MAR

Y ahora es al periodista a quien pregunto, y nadie mejor que él para hablar de estos temas, pues los conoce, los vive y los analiza diariamente. Son temas que preocupan, que están de actualidad y que a todos nos afectan.

—Bueno, el equilibrio interno de la ONU ha dado la vuelta en los últimos años, y ahora los «grandes» no pueden imponer sus decisiones, exceptuando sólo al Consejo de Seguridad, en donde todavía tienen la posibilidad de utilizar el voto.

—Los países «pequeños» tienen una política de ensanchamiento de la soberanía económica, podríamos decir, sobre aguas limítrofes, que va a traer muchos problemas, por ahora irresolubles o que no veo de fácil solución, pues parece que los «grandes» no se atreven a crear una crisis internacional por este asunto. Cuando se ve cómo pesqueros norteamericanos son una y otra vez apresados en aguas peruanas o ecuatorianas, y el Gobierno se limita a protestar, se comprende lo complejo del asunto.

Le hablo de la próxima Conferencia del Mar, que la ONU promueve y patrocina, y le pregunto por sus posibilidades.

★ **Marino mercante, correspondiente de prensa y, ahora, escritor de éxito.**

★ **"Creo que tenía una concepción errónea de la vida del mar, demasiado literaria, y la encontré durísima".**

—Creo que no va a haber acuerdo en dicha Conferencia. Están demasiado radicalizadas y distantes las posturas para llegar al acuerdo o compromiso. Pero es que aunque hubiera decisión de mayoría, los que perdieran en la votación no la aceptarían; naturalmente, me encantaría equivocarme.

—Todo esto de la ampliación de las aguas jurisdiccionales creo que puede provocar crisis bilaterales, entre dos países, muy graves.

«EL CAPITÁN QUE NUNCA MANDO UN BARCO»

Hablamos ya sobre su primera novela publicada, cuyo tema, como indica el título, es marítimo. Escrita en forma de diario, es sobre su forma mi pregunta, pues tenía la duda de que hubiera escogido este estilo debido a su profesión periodística (las crónicas, al igual que las páginas de un diario, son cortas en extensión y autónomas unas de las otras).

—Bueno, la novela estaba hecha de apuntes que había tomado durante mis prácticas de oficial. El darle la forma de diario fue para expresar mejor el contraste que yo veía entre la vida intimamente sola que lleva el marino y su vida social, en la cámara, en los puertos. Y esto creo que es constante. El marino es muy diferente en su camarote a como se muestra delante de los otros.

Pregunto sobre los comentarios que ha recibido, sobre todo de los marinos.

—La crítica ha escrito muy bien de ella; sin embargo, no he tenido eco por parte de mis compañeros de antigua profesión.

Luego comentamos algo acerca de su estilo, y aunque resulte molesto clasificar a las personas y a sus obras, le digo que pienso que su obra podría ser llamada «realista» en el sentido de que pretende reflejar lo que ve directamente, y que si piensa utilizar este método para sus posteriores novelas.

—Creo que cada novela debe tener una técnica diferente. Aunque yo soy «realista», no por ello pienso que deben dejar de ser modernas. Es más, creo que el nuevo realismo debe ser experimental para poder aprehender y reflejar la deslavazada y a veces incoherente vida moderna.

Y ya para terminar me habla de sus próximos libros, de los cuales el primero en publicarse será un conjunto de ensayos sobre Estados Unidos, que se titula «USA Superstar». Después vendrá una recopilación de textos, convenientemente analizados, sobre «La batalla de Gibraltar en la ONU»; de igual forma está esbozando una nueva novela. La vida sigue. ■ A. S. H.

NUEVO MODELO DE CONTRATO DE EMBARCO

El «Boletín Oficial del Estado» publica el nuevo modelo de contrato de embarco aplicable al personal que se rige por la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, aprobado en 20 de mayo de 1969, según resolución de la Dirección General de Trabajo del Ministerio del ramo, y que por su interés reproducimos íntegramente.

CONTRATO DE EMBARCO

En el puerto de a
de de 19....., don
Capitán del buque de matrícula
de por su propio derecho y en nombre
de la empresa armadora
domiciliada en y don
..... de años de edad, nacido el día
de de natural de
provincia de de estado
domiciliado en calle de
número, con Libreta de Inscripción Marítima
número, expedida en
por con fecha de
de cuyo documento acredita la identidad
de su titular, convienen en firmar el presente
Contrato de Embarco, en cumplimiento de lo
dispuesto en el artículo 39 de la Ordenanza de
Trabajo en la Marina Mercante, de 20 de mayo
de 1969, con arreglo a las cláusulas generales y
especiales que a continuación se establecen.

I. CLAUSULAS GENERALES

1.º Don se
obliga a prestar a bordo los servicios propios de su
profesión, desempeñando la plaza de (1)
..... en el buque dedicado
a la navegación de (2) o en
cualquier otro de los que componen la flota de la
empresa al que pueda ser transbordado, de acuerdo
con los preceptos contenidos en los artículos 74 y 75 de la Ordenanza y concordantes del
Reglamento de Régimen Interior, sin que por ello
se altere ninguna de las condiciones del presente
contrato.

Las obligaciones y derechos de este contrato
serán exigibles por ambas partes contratantes, a
partir de la fecha del primer enrolamiento del
contrato.

2.º El contrato queda clasificado, a todos los
efectos, como personal (3) de la em-
presa (artículos 8.º al 11), y la duración del presente
contrato será (4)

3.º El salario base inicial que disfrutará el
tripulante en su plaza de (5)
será de (6) pesetas mensuales, sin
perjuicio de aquellas otras retribuciones (tríenios,
pagas extraordinarias, gratificaciones, plus de
navegación por participación en el soborno, plus
familiar, etc.) que se regulan en los artículos 106
al 116 de la Ordenanza, e indemnizaciones y su-
ministros que puedan corresponderle, de acuerdo
con su categoría profesional y plaza que desem-
peñe entre las enumeradas en los artículos 124
al 135 del indicado texto.

4.º En lo no previsto expresamente en este
contrato, las obligaciones y derechos de ambas
partes contratantes se ajustarán a lo preceptuado
en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante,
de 20 de mayo de 1969, y sus disposiciones com-
plementarias o aclaratorias, Reglamento de Régimen
Interior de la empresa y cuadro de organi-
zación de los servicios y trabajos del buque.

En su virtud, las condiciones de trabajo a bordo,
tanto en la mar como en puerto (artículos 13 al 30),
anticípios (artículo 107), manutención (artículos 135
y 214), jornada de trabajo (artículos 136 al 139),
horas extraordinarias (artículo 140), descanso
dominical o semanal (artículos 142 al 151), vaca-
ciones (artículos 152 al 166) y enfermedad y ac-
cidente (artículos 167 al 172), serán las establecidas
en los citados artículos y sus concordantes
de Régimen Interior.

5.º Para el abono por el armador de los gastos
de locomoción e indemnizaciones por desplazamiento
que para el disfrute de vacaciones establece
el artículo 162 de la Ordenanza, así como los que,
a tenor de lo dispuesto en los artículos 167, 168
y 170, corresponden en el caso de enfermedad o
en aquellos otros en que debe considerarse el
domicilio del contratado, la residencia habitual

• AFFECTA AL PERSONAL
QUE SE RIGE POR LA
ORDENANZA DE TRA-
BAJO DE LA MARINA
MERCANTE DE MAYO
DE 1969.

del mismo es la de (7)

6.º Desde el momento de embarcar, y mientras
permanezca a bordo, el tripulante queda sometido
al régimen y disciplina del buque, quedando
advertido:

a) Que habrá de cumplir cuantas órdenes le
sean dadas por el capitán o sus representantes,
relativas a las faenas relacionadas con la nave-
gación o cometido asignado a cada departamento,
sin que pueda invocarse como motivo de excusa
para el cumplimiento de aquéllas circunstancia
algunas, aunque sea justificada; todo ello sin per-
juicio de poder ejercitarse, al regreso a puerto es-
pañol, las acciones y reclamaciones que corres-
pondan, ante el armador o autoridades compe-
tentes.

b) De los preceptos de la Ley Penal de la
Marina Mercante y demás disposiciones que
afectan a la disciplina a bordo.

c) De las faltas en que pueda sufrir y sanc-
ciones que podrá imponerse de acuerdo con los
artículos 174 al 183 de la Ordenanza y concor-
dantes del Reglamento de Régimen Interior.

7.º El contratado deberá ejercitarse el derecho
que le otorgan los artículos 38 y 218 de la Orde-
nanza de consultar, a bordo de cualquiera de los
buques en que preste sus servicios, la citada Orde-
nanza y el Reglamento de Régimen Interior de la
empresa, viniendo obligados los jefes de departa-
mentos o sección, y en todo caso el capitán, a
facilitar los indicados textos.

8.º Para el caso de accidente, sobrevenido
como consecuencia del cumplimiento de este
contrato, se estará a lo que determinan las dis-
posiciones vigentes en España sobre la materia;
haciéndose constar que la empresa armadora
tiene concertada la oportuna póliza del Seguro de
Accidentes del Trabajo con (8)

9.º En caso de ascenso, cambio de destino o
función, o cuando por cualquier otra circunstancia
se modifique con carácter definitivo la clasifi-
cación del tripulante, bien sea por razón de per-
manencia en la empresa (cláusula 2.º), en su
categoría profesional (cláusula 1.º) o en su salario
base (cláusula 3.º), se procederá a la formulación
de un nuevo contrato, sin que por ello pierda el
contratado los derechos anteriormente adquiridos
a efectos de cómputo de antigüedad y de aquellos
otros que dimanan de servicios prestados.

En los transbordos, sin modificación de las
circunstancias citadas en el párrafo anterior, no
será precisa la extensión de nuevo contrato, bas-
tando la anotación justificativa de tal hecho en la
Libreta de Inscripción Marítima, para estimar
modificadas en tal sentido las correspondientes
cláusulas del presente.

10. La extinción, suspensión o modificación
de la relación jurídico-laboral producida por el
presente contrato, preaviso, indemnizaciones,
etc., se regularán por las normas que, res-
pecto al personal (9), se
contienen en el capítulo X, «Modificación y sus-
pensión o cese de las actividades», de la Orde-
nanza.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 95, el
armador vendrá obligado a sufragar al tripulante
los gastos que ocasiona la repatriación a España
y su restitución a (10)

11. Si surgiese cualquier cuestión entre las
partes contratantes acerca de la interpretación
y cumplimiento de este contrato, antes de promover
cualquier juicio laboral, el que se proponga

instarlo estará obligado a intentar la celebración
del acto de conciliación ante el Tribunal y forma
prevista en el artículo 105 de la Ordenanza.

Si no hubiese conciliación o ésta estuviese
resuelta en el plazo legalmente establecido, las
partes quedan en libertad de hacer uso de las
acciones que les correspondan ante la Magis-
tratura de Trabajo, en la forma y términos esta-
blecidos por la legislación vigente.

II. CLAUSULAS ESPECIALES (11)

Y en cuantía del cumplimiento de lo anterior-
mente convenido, se extiende el presente contrato
por triplicado, a un solo efecto, en el lugar y fecha
arriba indicados, firmando ambas partes contra-
tantes y quedando autorizado con la firma y sello
de la autoridad de Marina o cónsul correspon-
diente (si se extiende en el extranjero), sin cuyo
requisito no tendrá fuerza de obligar.

El tripulante,

El capitán,

AUTORIZADO

EL (12),

(1) Cargo o categoría profesional (artículos 5.º y 6.º) de la
Ordenanza.

(2) Primera, Segunda o Tercera Zona (artículo 4.º).

(3) Fijo, Interino o eventual (artículos 9.º al 11).

(4) Deberá decirse «por tiempo indeterminado», si se trata
de personal fijo; se citará el nombre y apellidos del tripulante
al que sustituye, así como las causas de la sustitución, de acuerdo
con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ordenanza, si el con-
trato se formaliza con personal interino; y se concretará el viaje
o viajes para los que se enrola el tripulante, así como, a ser
posible, la fecha de terminación del contrato, cuando éste
afecte a personal eventual (artículo 12).

(5) Cargo o categoría profesional (artículos 5.º y 6.º).

(6) Señálese el salario base (artículo 108 y anexo I) o el
superior que se fije de común acuerdo entre empresa y tra-
bajador.

(7) Cítense la localidad y provincia en donde tenga su resi-
dencia habitual el tripulante.

(8) Mencionar el nombre de la entidad aseguradora o
«la propia empresa», en el supuesto de que por ésta se asuman
los riesgos de incapacidad temporal; si bien se citará, en todo
caso, el nombre de la que cubra la incapacidad permanente
y muerte.

(9) Fijo, Interino y eventual o complementario.

(10) Citar el puerto de embarque o el que de común acuerdo
se señale, o el lugar de la residencia habitual del tripulante
(artículo 163).

(11) Como cláusulas especiales se incluirán todas aquellas
que de común acuerdo puedan establecerse, siempre que no se
opongan a las que con carácter general se contienen en el con-
trato, así como las condiciones más beneficiosas que pueda
otorgar la empresa, superiores a las que figuren en el Regla-
miento de Régimen Interior de la misma.

(12) Autoridad de Marina o cónsul que autorice el contrato
(artículo 39).

SE NECESITA JEFE DE MAQUINAS PARA BUQUES

• CALIFICADO Y CAPACITADO.

• QUE TENGA NOCIONES DE IN-
GLES.

• SE REQUIERE PARA OPERACION
LOCAL EN BUQUE, 2 ATLAS DIE-
SEL, MAQUINAS PRINCIPALES;
TOTAL, 2.000 CABALLOS DE
FUERZA.

• CONTRATO ANUAL.

Interesados, escribir a la señorita VI-
roomal, León y Castillo, 165. LAS PAL-
MAS DE GRAN CANARIA.

BOTADURA DE UN PETROLERO DE 35.000 TONELADAS PARA EL IRAK

BILBAO.—Un petrolero de 35.000 toneladas de peso muerto fue botado en Astilleros Españoles, factoría de Sestao, con destino a la casa armadora Iraqui Maritime Transport Co.

El nuevo petrolero lleva el nombre de «Buzurgan» y es gemelo del «Khanaqin», que fue botado el pasado mes de noviembre en los mismos astilleros y para la misma empresa armadora.

El «Buzurgan» tiene una eslora total de 201 metros; manga de trazado, 26,5 metros; puntal, 14 metros; calado máximo, 10,67 metros; capacidad de tanques de carga, 41.068 metros cúbicos; número de tripulantes, 50, y motor propulsor de 13.800 BHP a 119 r.p.m.

AFLUENCIA DE BARCOS SOVIETICOS AL PUERTO DE LA LUZ

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Doscientos ochenta y cuatro barcos rusos entraron en el Puerto de la Luz durante los dos primeros meses del presente año.

Con ello, se mantiene el tráfico de barcos de esa nacionalidad, ya que el año pasado, en los dos primeros meses, entraron doscientos veintisiete barcos rusos.

ASTILLEROS, 1972

SE HAN CONSTRUIDO 169 BUQUES, CON 1.123.469 T.R.B.

LA OBRA REALIZADA SOBREPASA LOS 34.000 MILLONES DE PESETAS

El balance de la industria naval ha sido brillante. Por primera vez en la Historia, los astilleros han entregado 169 buques con un total de 1.123.469 toneladas de registro bruto; y por primera vez también la obra realizada superó la cota de los 34.000 millones de pesetas en nuevas construcciones, y los 4.600 millones en reparaciones. Este ritmo, asegurado con la cartera de pedidos actual, va a permitir duplicar la producción para 1975.

El sector se ha fortalecido a pesar de la recesión de la demanda de barcos. Y está resistiendo los efectos de la devaluación del dólar, que ha significado una merma considerable. Hay que conocer que los contratos pendientes para armadores extranjeros en el momento de la devaluación superaban los dos millones de toneladas brutas y que

éstos se habían convenido en dólares. «Las medidas de la Administración para paliar esta pérdida han sido —como apuntó recientemente don Francisco Aparicio Olmos, presidente de la Asociación de Constructores Navales Españoles— insuficientes; este lastre tendremos que arrastrarlo todavía dos o tres años más, hasta que se cumplan aquellos pedidos».

ACTIVIDAD 1972

Las nuevas construcciones han representado un 29,5 por 100 sobre las entregas de 1971. Se efectuaron, en el ejercicio, 163 botaduras, con un total de 1.119.127 toneladas de registro bruto, que supone un aumento del 20,6 por 100; y se colocaron en el año 169 quillas para buques que alcanzaron en conjunto 1.184.394 toneladas, que viene a ser otro 23,4 por 100 sobre las cifras del periodo anterior.

El índice de actividad experimentó un aumento del 23,4 por 100, ya que el tonelaje ponderado de 1972 llega a 1.136.529. Estas cifras nos sitúan en un lugar primerísimo, ya que después de Japón, que viene entregando casi la mitad de toda la producción naval mundial —14 millones en 1972— se afianza Suecia, con 2,5 millones y tras esta potencia Francia, Alemania, Gran Bretaña y España con volúmenes que oscilan entre el millón y el millón y medio de toneladas.

En cuanto a contratación, hay que apuntar que desde hace dos años, hasta octubre de 1972, la coyuntura internacional fue poco favorable. Con todo, los armadores nacionales han pedido 166 nuevas unidades, con 773.030 toneladas y los extranjeros otras 48 con 520.790, que totalizan 214 barcos con 1.082.152 toneladas de registro bruto, es decir, un 7 por 100 menos que en 1971. La cartera de pedidos al iniciarse el ejercicio 1973 agrupa 441 navíos con 4.429.940 T.R.B., contando entre ellos a cuatro corbetas para la Marina de guerra portuguesa.

EXPORTACIONES

El valor contractual de los buques exportados en el ejercicio —51 con 464.928 toneladas— supera a los 180 millones de dólares. Se han entregado barcos a las flotas de Alemania Federal, Reino Unido, Suecia, Noruega,

Francia, Italia, Polonia, Islandia, Grecia, Turquía, Liberia, Argelia, Túnez, Irak, India, Panamá, Argentina, Chile, Colombia y Méjico. En los últimos diez años, España construyó buques para 44 países de todos los continentes.

La clientela internacional es extensa, y también adicta. Hay países, como los Estados Unidos, Grecia, Liberia y Reino Unido, que nos han encargado flotas enteras. Se suministra desde superpetroleros de hasta 325.600 T.P.M., a «bulkarriers», «portacontenedores», unidades «roll-on/roll-off»; todos los tipos de pesqueros, remolcadores, buques de pasaje y hasta plataformas para prospecciones petroleras.

Entre los buques botados el pasado año 1972, 44, con 461.254 T.R.B., estaban destinados a la exportación; para armadores extranjeros se colocaron 35 quillas, con 527.195 toneladas, y entre los nuevos contratos, 48, con 309.122 T.R.B., fueron firmados con el exterior. La cartera de pedidos para la exportación, al 1 de enero último, totalizaba 131 navíos con 2.388.797 toneladas de registro bruto, siendo el renglón más importante el de petroleros.

FINANCIACION

«No existe fluidez en la financiación de buques», apuntaba hace unas semanas don Francisco Aparicio Olmos, presidente de la Asociación de Constructores Navales Españoles. «Nos falta algo tan fundamental como es una financiación adecuada para las nuevas construcciones», corroboraba el director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, don Carlos Pérez de Bricio. «Nos tienen dejados de la mano de Dios», nos decía con amargura una conocida personalidad de los negocios náuticos. Y, efectivamente, es así. Los armadores, que tienen que enfrentarse con nuevas construcciones, deben manejar presupuestos fabulosos que han desbordado sus posibilidades. «Es necesario —apuntaba el señor Pérez de Bricio— que se ponga en marcha la hipoteca naval; que se dicte sin demora la nueva Ordenanza para la Flota Mercante, y en ella se solucione la problemática de la financiación y del seguro. De no ser así, cuando España se integre en Europa, nuestros armadores se acogerán a las facilidades que les ofrecen los astilleros extranjeros, y la industria naval tendrá que sufrir las consecuencias». ■ JOSE PEREZ DE AZOR.

DOS ALUMNOS BECADOS POR UNA EMPRESA ASTURIANA, NUMEROS UNO DE SUS PROMOCIONES

Dos excelentes pueden calificarse los resultados que se vienen obteniendo de la eficaz colaboración de diversas empresas asturianas con la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón.

Colaboración que es fruto del convencimiento mutuo de que la finalidad de los estudios y de la profesión tiene un protagonista común en la escuela y en la empresa: el hombre y su capacitación profesional con la que ha de realizarse en ser social.

BECAS EMPRESARIALES: RENTABLE INVERSIÓN

Este es el caso concreto que se ha producido con la empresa gijonesa de pesca Castro y Díez, al becar durante el presente curso a dos alumnos de la Escuela Profesional Náutico-Pesquera de su ciudad. Dos becas de 38.000 pesetas cada una —para un alumno de puente y otro de máquinas— han producido el positivo efecto de aprovechar la capacidad de dos alumnos que quizás sin esa ayuda hubiesen quedado mermados en sus posibilidades.

Como frutos y datos cantan, veamos el caso concreto de estos dos muchachos becados por la citada empresa. Alumno de puente: estudia para patrón de pesca de altura, tiene veinticinco años, y en los exámenes realizados hasta la fecha ha obtenido una nota media de 8,8; siendo con ello el número 1 de su promoción. Alumno de máquinas: estudia para mecánico naval de motor de primera clase, veinticinco años, nota media de 7,6. Es también número 1 de su promoción.

En definitiva, se han conseguido dos excelentes profesionales gracias a la colaboración de una empresa que ha sabido darse cuenta de que difícilmente puede darse una mejor rentabilidad en una inversión que en la capacitación intelectual y educativa de los individuos.

"NO CREO EFICAZ EL ACTUAL FUNCIONAMIENTO DE LOS PUERTOS"

P.—Existe, al parecer, una tendencia al nacionalismo en el transporte marítimo. ¿Esta tendencia se acentuará en un futuro, o se crearán empresas multinacionales?

R.—Creo que siempre ha existido el nacionalismo en el comercio marítimo. Cuando hace siglos se reclamaba la libertad de los mares, se hacía por el «nacionalismo» de tener libres los caminos de la metrópoli a las colonias. Cuando hasta hace poco se exigía la libertad del comercio marítimo, se hacía por aquellos países con grandes flotas mercantes. Cuando hoy, la nación pionera y defensora de todas las libertades, los Estados Unidos, crea la propia restricción en sus tráficos, exigiendo, en un «nacionalismo» a ultranza, que sus productos de importación o exportación se transporten bajo su bandera, puede decirse que la libertad del comercio marítimo está en riesgo de desaparecer. Se ha establecido el derecho de cada nación de reservar sus tráficos, o al menos parte de ellos. Las naciones productoras de materias primas desean tener sus flotas. Creo por ello que se irá creando un clima de restricción reciproca, y que el camino de las flotas multinacionales, que tengan buques con pabellones de diversos países, será una solución, si no única, al menos la más importante.

P.—En años anteriores, el tráfico mundial marítimo fue inferior al previsto por los técnicos, y, al parecer, gracias al petróleo no sufrió una caída espectacular. Entonces, ¿el futuro del transporte marítimo se basa en tráficos especializados como el del petróleo o habrá aumento en el tráfico de carga general? Con otras palabras, ¿el tráfico marítimo habrá de especializarse necesariamente?

R.—Teniendo en cuenta la importante elevación del nivel intelectual del mundo y la cada día mayor oferta de medios de producción, puede pensarse que el comercio marítimo internacional no irá creciendo con el desarrollo mundial, en lo que fue característico siempre de él: transportes de mercaderías, bienes de equipo, elementos manufacturados que hoy se fabrican por doquier bajo plazos y licencias que no necesitan de buques para su transporte.

Si puede afirmarse que el tráfico marítimo ha de especializarse en el transporte de materias primas: alimentos, minerales y productos energéticos, como petróleo y sus derivados y gas natural.

P.—Los contenedores suponen un gran cambio en el sistema marítimo. ¿Aportan ventajas? ¿Son competencia los buques portacontenedores de los tradicionales?

R.—Esta pregunta requeriría mucho espacio y precisiones para intentar, no contestaría, sino dejar claras las razones por las que no puede contestarse.

Es evidente que recibir una mercancía sin manipulación desde el origen al destino, embalada en forma apta para transporte por carretera, ferrocarril y buque, es muy conveniente para quien recibe mercancías que puedan ser transportadas en contenedores. Pero también es evidente que el embalaje es caro y debe devolverse al destino. Cuando entre dos puntos de un país o de distintos continentes hay flujo de mercancías aptas para ser transportadas en contenedores en ambos

sentidos, la ventaja es total y el contenedor se impondrá. Cuando el número de ellos justifique el buque portacontenedores, entonces éste será competencia, y fuerte, del buque tradicional.

En resumen, en cualquier pregunta que se haga sobre este tema, lo prudente es responder: unas veces sí, y otras no, al menos por ahora.

P.—¿Es eficaz y suficiente la actual reglamentación jurídica en relación con el tráfico marítimo? ¿Los contenedores y las nuevas tecnologías requieren un replanteamiento de las leyes marítimas, impuestos, reglamentación portuaria, etcétera?

R.—Las leyes marítimas son anchas y profundas como el mar. Quizá mereciera la pena no modificarlas en general para no quitarlas su experiencia y la gran jurisprudencia que las rodea.

En cuanto a los impuestos, creo que deben pagarse, y mayores aún, si fuera necesario, que los impuestos que hoy existen, pero siempre que el destino que se les dé represente para el naviero y para el tráfico marítimo un servicio y unos medios que permitan acortar los trámites portuarios y el tiempo improductivo de los buques y de la gran inversión que representan.

Lo que no creo eficaz en absoluto es cómo funcionan los puertos españoles hoy. Necesitan tener una sola y única autoridad del puerto que lleve al buque, como se hace en la navegación aérea, los documentos de salida. Hay que pensar que cada hora de un «bulk-carrier» de cincuenta y tres mil toneladas de peso muerto vale quince mil pesetas.

P.—¿Los seguros de los barcos son excesivos?

R.—Por la seriedad de las compañías de seguros, nunca puede afirmarse que el coste de los seguros de los buques, calculados muy cuidadosamente, sean excesivos.

Lo que encarece son los intermediarios, tanto personas naturales como jurídicas, así como los conceptos que comprenden las pólizas, que deberían revisarse y actualizarse.

El seguro, en principio, no es más que una garantía que quien financia el

- «EL COSTE DE LOS SEGUROS NO ES EXCESIVO, PERO LO ENCARECEN LOS INTERMEDIARIOS».
- «EN TODOS LOS BUQUES PETROLEROS, LA SEGURIDAD DE LOS HOMBRES ES LO PRINCIPAL».

bueque exige, a veces demasiado rígidamente, y una cobertura de riesgos que el armador no está preparado para tomar a su cargo.

Si el armador no tiene otros medios de garantía, puede encontrar otros seguros más baratos, y si quiere tomar riesgos a su cargo, también puede reducir el coste de sus primas.

Pero, en todo caso, y por los importantes volúmenes de dinero a asegurar, en la flota mundial es necesaria una reconsideración por los armadores y aseguradores de los costes del seguro marítimo, y quizás, en todo caso, una variación del sistema actual del seguro.

P.—Según el almirante Boado en su última conferencia en el Club del Petróleo, el invento de Juan de la Cierva que tiende a cortar explosiones en los tanques está siendo desarrollado por varias empresas españolas del sector. ¿Quiénes son? ¿Qué importancia ocupa la seguridad del marinero en lo referente a Elcano?

R.—Para todos nosotros, y esto no es un sentir sólo de Elcano, sino de todos los armadores de buques petroleros, la seguridad de nuestros hombres es lo primero. A enseñárselos que la temeridad es contraria a la seguridad, dedicamos mucho esfuerzo y medios económicos.

Todos los armadores de buques petroleros hemos creado, en el Sindicato de la Marina Mercante, un Comité de Seguridad en Buques Petroleros, que ha editado, entre otras normas, este folleto, que creo la HOJA del MAR debía difundir.

A la idea de Juan de la Cierva contribuimos todos los armadores encuadrados en la Agrupación de Transportes Petroleros con nuestros fondos y nuestro entusiasmo. Por ello creemos que será un éxito, que se deberá al propio almirante Boado, que logró unir a los armadores de petroleros; al ingenio de Juan de la Cierva y sus colaboradores, y al entusiasmo y aportación de todos los navieros que tienen buques petroleros.

P.—Sabemos que Elcano tiene unos programas muy ambiciosos de investigación. ¿Van a ser rentables o solamente servirán para dar prestigio?

R.—El prestigio generalmente suele ser rentable, pero, en todo caso, tratamos de demostrar que la tecnología puede rendir resultados económicos con menor esfuerzo y responsabilidad del personal.

Concretamente, en la investigación del «Castillo de la Mota», y sólo en uno de los programas que realizamos, el de optimización de ruta mediante previsión meteorológica y conocimiento previo del estado de la mar, nos ha permitido realizar el viaje de Avilés a Norfolk en casi dos días menos de lo habitual. Lo difícil de la investigación aplicada como la que nosotros hacemos, es evaluar en un período corto sus resultados. Se necesitan para ello períodos al menos de cuatro años, pero en nuestro caso podemos ya decir que la investigación del programa que está desarrollando Elcano va a amortizarse plenamente con la utilización del mismo únicamente en los buques de nuestra flota.



BUQUE «CASTILLO DE LA MOTA»

Primer buque español con ordenadores donde se está realizando el programa de investigación naviera de Elcano.

APROVECHAR LAS RESERVAS DE SAHARIANO

LAS actuales circunstancias conflictivas por las que atraviesan las relaciones entre España y Marruecos, motivadas, fundamentalmente, por la decisión unilateral marroquí de ampliar a setenta millas el límite de sus aguas jurisdiccionales, están poniendo sobre el tapete de los exámenes todo el conjunto de la situación sobre los problemas de nuestra industria pesquera. Los defectos estructurales de este sector económico, agravados con el paso del tiempo, y denunciados con insistencia en numerosas ocasiones, han surgido de nuevo a la luz pública, teñidos de colores dramáticos.

Sin perjuicio de las soluciones que el problema entre los dos países encuentre, esta situación ha servido, sin ninguna duda, para comprender, una vez más, la absoluta urgencia de la renovación total de nuestras estructuras pesqueras. Si las aguas próximas al litoral marroquí, donde cientos de barcos españoles han obtenido, tradicionalmente, sus capturas pesqueras, se cierran a nuestra flota, no cabe la menor duda de que deberemos buscar nuevas zonas con abundantes recursos, y reconvertir nuestra flota, vieja y anticuada, para que pueda llegar a esas zonas.

La realidad, concisa y llana, es que nuestro país dispone de abundantes zonas geográficas cuyas reservas pesqueras pueden asegurar, durante años, el trabajo de una gran parte de nuestra flota. Y a una de ellas nos queremos referir en este trabajo de una forma especial, pues constituye, sin ninguna duda, el almacén de pescado de Europa.

La riqueza ictícola de las aguas canarias y saharianas no son un descubrimiento reciente. Diversas naciones, de los lugares más alejados del globo, han hecho del banco sahariano y de las aguas próximas al archipiélago canario su lugar preferido de operaciones. Más de dos mil barcos de mediano y gran tonelaje faenan en dichas aguas y tienen sus bases en puertos de las Canarias. Y mientras estas flotas se aprovechan de la enorme variedad y abundancia de especies marinas de la zona, nuestra flota, deficiente y anticuada, no puede aprovechar, más que en una mínima parte, toda esa riqueza a nuestro alcance.

Para muchos, el banco sahariano es la solución al problema creado por la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes, solución que no podrá tener validez alguna si antes no se procede a una total y concienciosa renovación de nuestra flota.

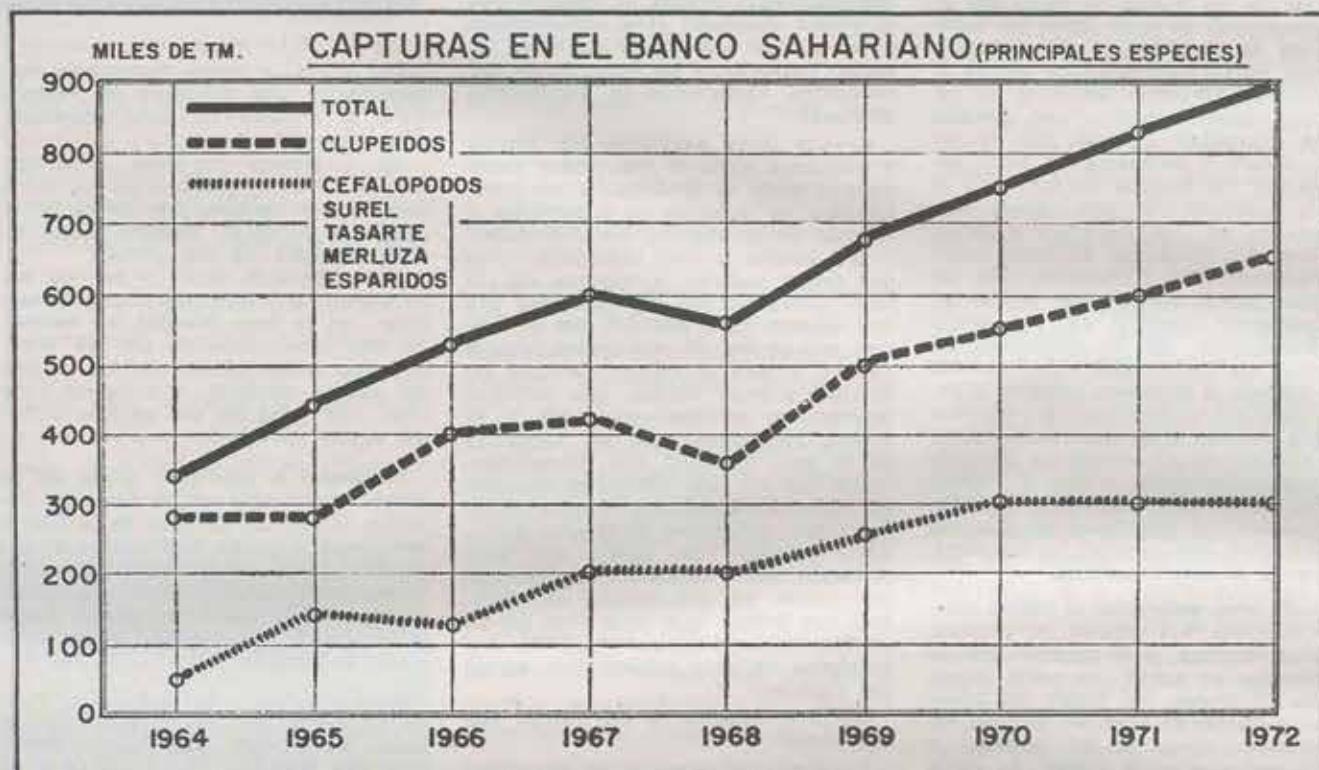
EL BANCO SAHARIANO

El llamado banco sahariano está constituido por una extensa franja que va, a través de una longitud de unos mil kilómetros, entre Cabo Juby y Cabo Blanco, cotas importantes del litoral sahariano español. La extensión aproximada del banco es de unos doscientos mil kilómetros cuadrados, casi la mitad del territorio nacional.

En estas aguas, la abundancia de especies y de tipos de pesca es realmente singular. En la zona comprendida, por ejemplo, entre Cabo Juby y Cabo Barbas, la actividad de «pesca chica» o litoral es muy abundante. Peces como la chopa, burro, sama, tolla, atún del Sahara, etc., son capturados por barcos con base en Canarias en su mayor parte, y constituyen la parte de la flota más anticuada,

• HAY ACTUALMENTE PELIGRO DE SOBREPESCA SI NO SE ORDENA URGENTEMENTE LA EXPLOTACION DE LA ZONA.

• MAS DE 2.000 BARCOS EXTRANJEROS OPERAN EN AQUELLAS AGUAS.



por lo que la pesca litoral ha ido abandonándose poco a poco.

Mayor importancia tiene la pesca de arrastre, que se realiza en todo tiempo y a todo lo largo de la costa, incluso mucho más abajo de Cabo Blanco, a unas profundidades de 175 a 500 metros. Abundan la merluza, especie a la que se dedican la mayoría de los barcos de gran tonelaje. En los arrastres, además, se obtienen grandes cantidades de chicharrones, besugos, salmonetes, rapes, que, a pesar de su calidad, son desechados.

Las dos variedades del atún común que existen en las aguas saharianas son, igualmente, muy codiciadas. El rabil y el patudo se capturan durante todo el año, aunque la verdadera temporada se inicia en julio y termina en diciembre. Otra variedad a la que se dedican gran número de barcos, principalmente franceses, es la langosta verde, que se encuentra desde Peña Grande hasta Cabo Blanco.

Capítulo aparte merece la pesca del pulpo. La proliferación de estos cefalópodos ha sido acusadísima en los últimos años en la zona que va desde Las Almenas a Cabo Leven, en una longitud de unas cuarenta millas. Una parte importante de la flota pesquera con base en Canarias (barcos japoneses, coreanos y búlgaros, principalmente), faenan en este tipo de pesca de arrastre, que produce importantes cantidades también de chocos y jibias. Por señalar un dato indicativo, se calcula que sólo la flota japonesa captura al año más de doscientas cincuenta mil toneladas de pulpos.

A todas estas especies hay que añadir las grandes cantidades de sardinas y sardinellas existentes en la zona, de las que solamente la flota canaria capturó el pasado año unas 50.000 toneladas, cantidad que en su mayor parte se enlató en las factorías conserveras existentes en el archipiélago.

Es muy difícil conocer, en conjunto, las cifras de producción del banco sahariano, debido, principalmente, a los pocos datos que se conocen de la actividad de las flotas extranjeras. Sin embargo, no es aventurado afirmar, según informes técnicos, que la producción media del banco sahariano es de diez toneladas de pescado por kilómetro cuadrado, lo que da un total aproximado de dos millones de toneladas de pescado existentes, en cada momento, en el banco. Estos datos se basan en investigaciones realizadas por el Laboratorio Oceanográfico de Canarias.

LA FLOTA ESPAÑOLA

En la provincia de Gran Canaria existen 5.783 hombres dedicados a las faenas

pesqueras con trabajo en alta mar; otras 642 personas realizan actividades comerciales en el sector y, por último, 2.126 trabajan en las diversas factorías de industrialización y transformación de productos del mar.

La flota provincial, en 1972, estaba constituida por 44 congeladores, 53 parejas, 6 barcas, 62 trañas y 196 motora y fahuas, con un tonelaje de registro bruto de 35.000 toneladas. A estos barcos hay que sumar otros 102, más o menos, que procedentes de otras provincias españolas, y con un registro bruto de 20.000 toneladas, trabajan igualmente en la zona.

Las capturas realizadas por esta flota, con base en la provincia de Gran Canaria, están expuestas en el siguiente cuadro. A estos datos hay que añadir las cifras de pescado transbordado a otros barcos (34.480 toneladas en 1971 y 32.929 en 1972), ya que las primeras se refieren únicamente a cantidades descargadas en las instalaciones portuarias de la isla.

	Puerto de la Luz	Puerto de Lanzarote	Puerto de Fuerteventura
	Fresco (Tm.)	Congelado (Tm.)	Fresco (Tm.)
1971.....	78.019	42.210	39.787
1972.....	73.118	38.737	39.124
			2.200

EL BANCO

LA FLOTA EXTRANJERA

El Puerto de la Luz es un auténtico espectáculo de cosmopolitismo. Barcos de todas las banderas atracan en los diques y muelles portuarios, y sus tripulaciones, unidas al gran volumen de turistas que pueblan la isla, dan a la ciudad un tono internacional y un paisaje variopinto, difícil de encontrar en otros puntos.

La atracción que las diversas flotas pesqueras sienten ante la posibilidad de grandes capturas en el banco sahariano, y aun más al Sur, en el Atlántico, han convertido al puerto de Las Palmas en una auténtica base de operaciones de este gran volumen de buques. La situación geográfica de las islas, el clima, la amabilidad de las gentes, las instalaciones del puerto y su calidad de puerto franco son las razones más significativas por las que Canarias es la base más importante de las flotas pesqueras que operan en el Atlántico.

Los servicios de la Junta de Obras del Puerto de la Luz controlaron, durante el pasado 1972, el número de barcos extranjeros que se indican en el cuadro 1.

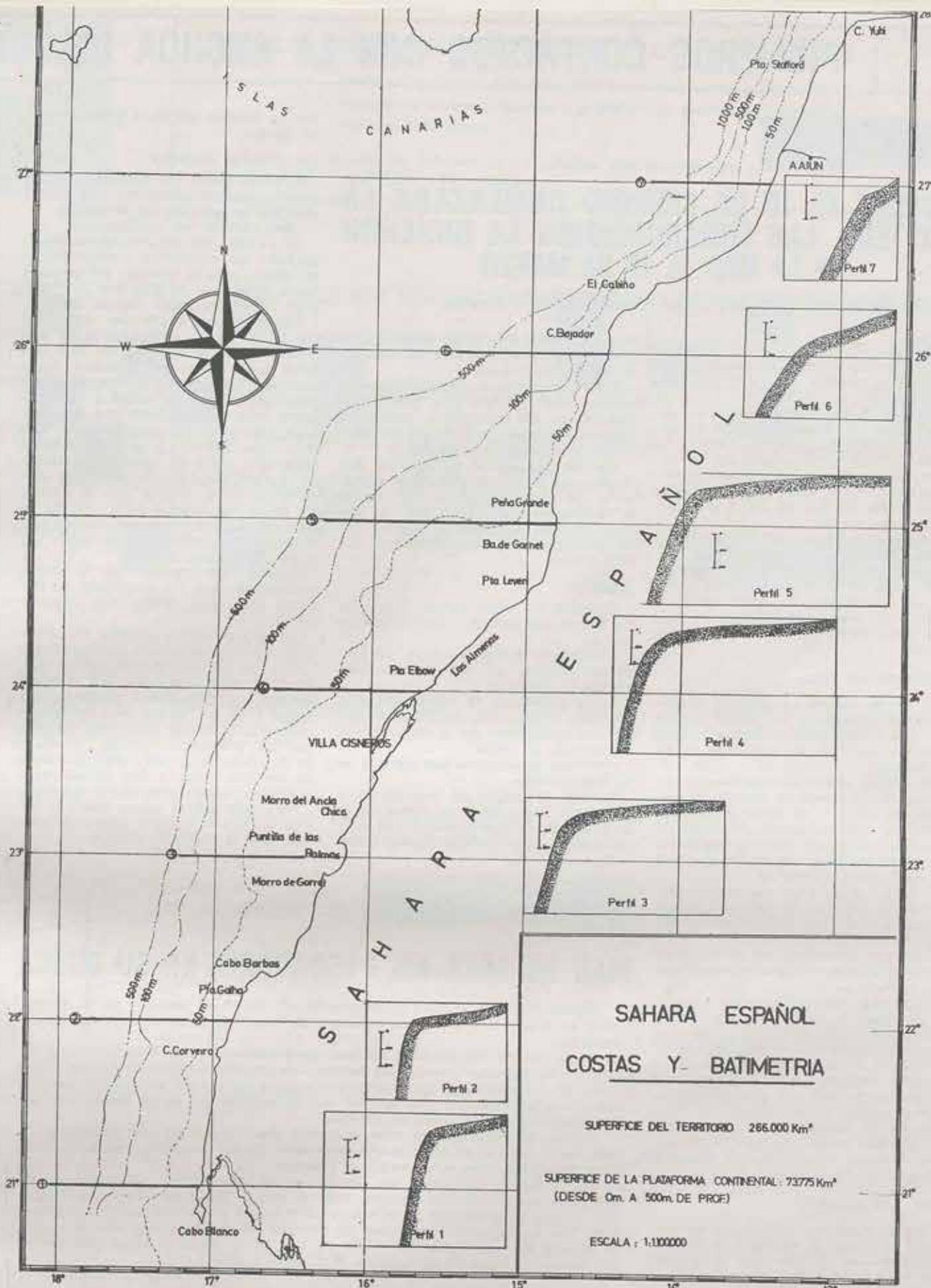
A estas nacionalidades hay que sumar otro buen número de pesqueros de otros países, hasta un total de 1.987 barcos, que utilizaron los servicios del puerto, con un total de 2.258.765 toneladas.

Las cantidades capturadas por esta flota extranjera son difíciles de saber con exactitud. Ya aludímos en párrafos anteriores a la absoluta carencia de medios de control en este sentido. Sin embargo, la FAO, en una de sus últimas publicaciones, incluye un cuadro estadístico, que reproducimos a continuación, sobre las capturas efectuadas por cuatro países, los más importantes, que faenan en aguas del banco sahariano, sin incluir las capturas de pulpos. Por nuestra cuenta añadiremos que, muy posiblemente, estas cifras consideradas «oficiales» estén por debajo de la realidad. (Véase cuadro 2.)

PELIGROS DE LA SOBREPESCA

Un importante científico, el director del Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía, con base en Santa Cruz de Tenerife, ha afirmado que «si se ordena razonablemente la explotación pesquera de la zona, el banco sahariano constituirá la reserva de proteínas de Europa para las próximas décadas».

Nótese, sin embargo, la llamada de atención que dicho oceanógrafo señala: «si se ordena razonablemente». En la actualidad existe un grave peligro de que esa fabulosa reserva marina se vea afectada seriamente por las continuas e indiscriminadas capturas. Parece com-



CUADRO 1

Nacionalidad	Número de barcos	T. R. B.
China Nacionalista	74	26.472
Corea del Sur	122	60.797
Cuba	106	98.172
Italia	230	194.882
Japón	516	417.499
Panamá	88	45.747
Noruega	80	21.845
Rumanía	61	160.084
Unión Soviética	443	928.696

probado que los períodos de veda de algunas especies no son respetados; que las orientaciones de la FAO sobre zonas marítimas que deben ser protegidas en determinados períodos no son oídas;

CUADRO 2

	1968	1969	1970	1971
Japón	185,2	163,5	150	156
U. R. S. S.	318,6	569,7	600	630
Africa del Sur	48,0	350,0	390	380
España	182,2	182,4	250	390

que las artes empleadas por los grandes barcos-fábrica no son las aprobadas por dicho organismo internacional. Es un hecho evidente que algunas especies han desaparecido por completo en la zona y que algunas otras, de gran abundancia, empiezan a arrojar saldos inferiores de capturas. Los espáridos (sama, sargo, besugo, dorada, chopo), sometidos a implacables capturas, han desaparecido casi, dando origen a una abundantísima

aparición de cefalópodos, pulpos fundamentalmente, cuyas crías constituyan anteriormente el alimento principal de los espáridos.

Pero ahora se ha comprobado que las capturas de pulpos no aumentan en las proporciones conseguidas en los años anteriores, señal inequívoca de que esta especie está sufriendo ya los efectos de las masivas operaciones de pesca. ■ ANGEL LUIS DE LA CALLE.

VIZCAYA

AUNQUE EL 10 DE FEBRERO COMENZABA LA COSTERA, LAS EMBARCACIONES SE HICIERON A LA MAR EL 12 DE MARZO

● Los bermeanos, por primera vez, exportan verdel a Francia.

COSTE

BILBAO (De nuestro corresponsal).— «La anchoa aparece con las flores, con la primavera...».

Tal nos decían de las Cofradías de Pescadores de Bermeo, Ondárra, Lequeitio, Santurce...

Pero como la esperanza es lo último que se pierde, los pescadores comenzaron a salir antes a la mar, aun a sabiendas de que no iba a aparecer la preciada anchoa.

Hay nerviosismo, y es natural. Los pescadores de bajura viven de las dos costeras del bonito y de la anchoa. Gran parte de las embarcaciones, a fin de no permanecer en «paro forzoso» durante los meses de invierno, se dirigen hacia mares del Sur en busca del listado.

APERTURA DE VEDA

El 10 de febrero se iniciaba oficialmente la costera de la anchoa. Alguna que otra embarcación se hizo a la mar, pero las «sondas» no señalaban rastro de anchoa.

La anchoa espera a la primavera, ya que en la temporada de invierno se aleja de las costas y se dirige a profundidades de 150-200 metros. Al llegar la primavera es cuando inicia su regreso a las aguas costeras, con el fin de realizar la primera puesta de huevos.

Y así es, aunque los pescadores tengan prisa. Los más de tres mil pescadores vizcaínos han tenido que esperar más de un mes.

Todas las embarcaciones se encontraban pertrechadas y preparadas para salir a la mar.

Ya se sabe: la mitad aproximadamente de la flota bermeana fondea durante el invierno en el puerto de Bilbao, ya que en su puerto no hay sitio para todos y rondaría el peligro con las mareas y resacas. También estas embarcaciones se habían puesto «en pie de guerra» ante la costera de la anchoa.

Y así en todos los puertos: desde Fuenterrabía hasta Lugo, más de 400 embarcaciones y unos cinco mil pescadores estaban dispuestos.

PERO NO APARECE

Tenían razón los conspicuos de que hasta San José no aparecía la anchoa. Buena prueba de ello que el pasado año el mes de abril comenzó prácticamente la costera. Pero...

A mediados de marzo no había aparecido aún ni «pizca» de anchoa.

«Ni verla».

Las embarcaciones, pocas más, se hicieron también a la mar a finales de febrero, a pesar de los malos tiempos y de las aguas frías.

El 12 de marzo, prácticamente, la flota completa y a ritmo vivo se encontraba en la mar. La embarcación «Reina del Cielo» abrió la larga secuencia de las embarcaciones todas que se dirigían hasta 150 millas de sus puertos en busca de la anchoa, con pocas esperanzas aún.

Además, los arrastreros son por lo general los que dan el primer grito de «anchoa a la vista», y entonces se produce el nerviosismo general. Que son pocos los meses de trabajo y hay que aprovecharlos a tope.

VERDEL, SI

El verdel, especie poco cotizada, entra con facilidad en las redes de los pescadores. Algo es algo, y había que

Por las razones que sean, pero la pesca es escasa.

YA ESTA LA ANCHOA

El 16 de marzo nos notificaron desde algunos puertos pesqueros que se comentaba la aparición de la anchoa.

«Son noticias no confirmadas».

Ya se sabe que los pescadores tienen también sus secretos y saben hablar en clave, pero la «sonda» (al parecer) había dicho que sí, que con la primavera la anchoa había llegado.

Efectivamente, a primeras horas del día 17 de marzo, en el puerto de San Sebastián, entró un barco de Orio con unas pocas cajas de... anchoa. Hubo revuelo, satisfacción y renovadas esperanzas. La caja se cotizó a 1.050 pesetas. Más tarde entraba otra embarcación con matrícula de Ondárra que traía más anchoa; y en esta ocasión cada caja «subió de precio», vendiéndose a 1.495 pesetas. Si cada caja contiene 28 kilos, resulta que la anchoa se cotizó en lonja a 53-54 pesetas el kilo. Imagínense el precio que pagaría el consumidor caprichoso de comer las primeras anchoas del año.

Después del «puente» con la festividad de San José, los pescadores se lanzaron a la mar mucho más esperanzados.

La anchoa está a la vista. Ha aparecido con la primavera y con las flores.

Que la costera sea fructífera, aunque las preocupaciones son también fuertes. Los «franceses» cuidan de sus aguas y de sus millas. Que se lo pregunten a la pareja ondarresa formada por los arrastreros «Artadi» y «Playa de Arrigorri», que, encontrándose fuera de las seis millas y con mallas reglamentarias, fueron detenidos y multados.

Pero más que el temor podrá la ilusión de que la costera comience bien. Que sea. ■ IGNACIO IRIZAR.

SANTANDER

MAS DE TRES MIL PESCADORES EN SU BUSCA

SANTANDER (De nuestro corresponsal).— El día 20 de marzo, y en su madrugada, se hizo a la mar la flota pesquera de bajura de la provincia marítima de Santander.

Cerca de tres mil hombres del mar, pertenecientes a las ocho Cofradías de Pescadores, algunas —como la de Laredo— de las más antiguas de España, tripulando sus embarcaciones se lanzaron a la busca y captura del tan ansiado bocarte, con la ilusión puesta en esta costera que, juntamente con la del bonito, son las fundamentales de esta provincia marítima.

Si bien es cierto que en años anteriores esta costera ha sido deficitaria en kilos, también es cierto no lo ha sido en pesetas, ya que los pocos kilos han tenido altos precios que han compensado el esfuerzo.

Por la ilusión que ponen los pescadores en esta costera, deseamos quede satisfecha con abundantes capturas, toda vez que la mayor abundancia de bocarte dará trabajo a las fábricas de salazón y conservas y con ello al censo de conservas que en esta provincia pasan de las tres mil, paliando con ello, en parte, la escasez de capturas del invierno, ya que en su mayoría estas conservas son esposas e hijas de pescadores. ■ J. MARÍA TORRE.

GIJON

LOS PESCADORES ASTURIANOS ESTAN DEJANDO DE BASAR SUS MEJORES ESFUERZOS EN ESTA CAMPAÑA

GIJON (De nuestro corresponsal).— La costera de bocarte o de anchoa con la de bonito ha venido siendo el todo más importante para la mayoría de nuestros barcos y pescadores. A diferencia de otra fundamental, el bocarte depara más información, de diverso orden, por las incidencias que lo rodean desde un tiempo acá. Pero no es de ahora su «publicidad» con eso de mantenerse («instintivamente») al abrigo o protección de las aguas jurisdiccionales de pesca francesas sin cumplir el ciclo que

se consideraba natural, y promoviendo así el riesgo de bienes y sensaciones emocionales en el afán de su captura o intento de éstas en los aledaños de aquellas aguas.

Ya bastante atrás en el tiempo, la combinación de otras circunstancias adversas provocó más información, comisiones y sesiones que en la época actual. ¡Ay, aquellos años treinta! No fue entonces escasez de la especie bajo el sistema del «manso», «manjúa» o «tolinada», sino la penuria de los mercados

interior y exterior. El «refriado» económico yanqui de la época hizo idem con su repercusión en los países de su influencia, clientes de este capítulo exportador. De ahí que sólo el bocarte de la máxima calidad tenía interés, y limitado, para un precio exiguo aún considerando la situación del momento. Lo demás (quien lo pescara ahora) ¡Juan palal, expresión en boga para clasificar lo que en subasta terminaba a cero céntimos y retornaba con rabia y desesperanza de sus captores a la mar sin más provecho.

Ahora, la persistente escasez, por si sola, ha sido capaz de «estructurar» y facilitar así otros métodos y actividades de la industria a flote, y disminuido con pesar el censo de la asentada en tierra firme. Aquella estructuración ha dado, pues, ocasión para el empleo de otras artes para la pesca de otras especies de singular valor por la demanda continua de nuestro propio mercado, que supone no ya entretenimiento de la actividad, sino la obtención de rendimiento compensatorio, en cierta medida nada más de lo que pudiera conseguirse en una costera de bocarte normal, esto es, sin riesgos de requisas, decomisos, paralizaciones y sanciones demoledoras de unas economías arduamente estabilizadas así, así.

Aun cuando pudieran mantenerse todos los barcos capaces para la pesca de bocarte hoy a gran distancia, en las modalidades que vienen desarrollando a raíz del término de la campaña de bonito los que más, el cambio por algunos de ellos, llegada la primavera, para dedicarse a ésta, se hace en el afán no del riesgo de la aventura en una posible mar hostil, sino del necesario para mantener estables aquellas otras especies, cuidando así de no agotar nuestros propios caladeros y también por romper la monotonía del trabajo en la mar, a lo que es aficionado el pescador asturiano en general, y, si la cosa resulta bien..., mejor que mejor. Ha gustado esto siempre pese a la incertidumbre que depara esta costera y sobre todo en los tiempos que se corren, en comparación con el trabajo al arrastre, por ejemplo, y la posibilidad del empleo asiduo de volantas y palangres, aunque unos y otros también tienen sus desviaciones por mor del número y su coincidencia masiva en un mismo punto, zona o caladero. De ahí, como si tal cosa, todavía una treintena de barcos, y más si se tercia, dejando unos el arrastre, las volantas y palangres otros, de los puertos o bases de Avilés, Cudillero, La Arena, Lastres, Puerto de Vega y Tapia de Casariego, eso sí, con calma y en espera de la «primer sonada», están arranchando para esta costera en ciernes; poniendo a punto de máximo rendimiento en velocidad sus motores; los haladores mecánicos detenidamente revisados, la celeridad en la recogida del arte en un momento dado puede ser definitiva; los detectores, por partida doble, son comprobados, como estudiado, ensayado una y cien veces el último modelo de radar, que queda incorporado a los demás instrumentos de a bordo. La campaña requiere todo esto, además de coraje, suerte... y buena salud.

Con todos estos elementos de pacífica defensa, localización, celeridad y velocidad, no es para meterse en aguas prohibidas y desafiar la vigilancia opuesta. Hay unas limitaciones en millas. El respeto a éstas pudiera no ser debidamente interpretado por el francés de turno; hay antecedentes. Su mención pudiera ser caprichosa por su parte, y no debe dársele, en todo caso, la oportunidad de la duda a su favor, considerando que su razón pudiera ser no más que los medios persuasivos de fuerza de que van provistos. La retirada a tiempo es lo prudente, y para poder tener «tiempo», nada mejor, por el momento, que todos esos elementos combinados para eludir «a los enemigos de nuestros abuelos». ■ RAIMUNDO R. MORAN.

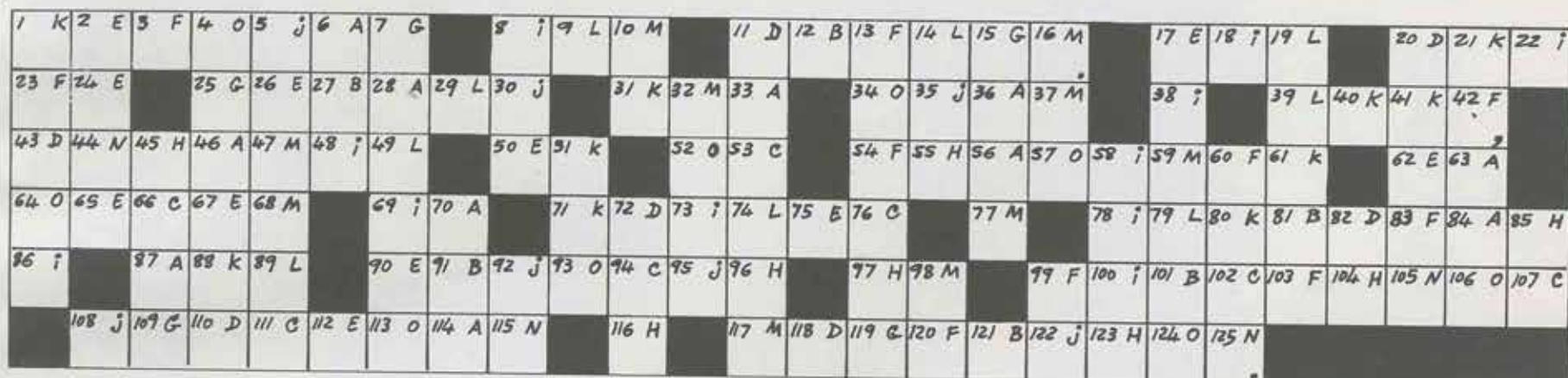
EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR

«Arfaban los barcos. Las aguas batían por proa a popa, dejaban en la cubierta un musgo de espuma y golpeaban las puertas de trancanil saltando a bocanadas».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras que corresponden a cada definición, debe decir: I. ALDECOA, «GRAN SOL».)



DEFINICIONES

A. Dícese de la costa o playa a la que no se puede atracar sin riesgo una embarcación o donde es imposible desembarcar.

28 63 6 56 36 33 114 46 84
87 70



TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

BARCELONA: Calle de Aragón, 271.
Teléfonos 215 57 66 y 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

Toneladas
peso muerto

«SAC-Madrid»	6.964
«SAC-Barcelona»	6.991
«SAC-Tarragona»	6.364
«SAC-Badalona»	5.208
«SAC-Alicante»	4.109

MOTONAVES

«SAC-Santander»	5.525
«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. Palma de Mallorca.

B. Hablando de la marea, empieza a crecer.

101 81 91 121 27 12

C. Pequeñas lámparas de aceite o petróleo que se colocan a cada lado de la bitácora para iluminar el compás durante la noche.

107 53 102 94 111 76 66

D. Refiriéndose a un cabo o punta de tierra, pásase al otro lado del mismo.

43 118 11 110 20 72 82

E. Gaza o costura corta que se hace a un cabo o cable para formar con él un ojo o anillo (plural).

112 75 90 65 17 67 62 50 2

26 24

F. Entre los griegos y romanos, nave larga y con cubierta. (Las que no tenían cubierta, recibían el nombre de «afractas».)

103 83 99 120 3 13 23 54 60

42

G. Al revés, aglomeración de arenas de mayor o menor extensión y que, generalmente, se forma cerca de tierra y en la desembocadura de los ríos.

15 119 7 109 25

H. Vueltas o cocas de forma circular u oblonga de cualquier cabo, cable o cadena recogido así.

104 97 55 45 85 123 116 96

I. Dan golpes las velas contra los palos, masteleros y jarcias, en ocasiones de falta de viento.

78 22 18 8 69 100 38 73 58

48 86

J. Pasan navegando más allá de un buque, puerto, faro, etcétera.

35 92 5 95 108 122 30

K. Cabo firme a los puños u otra parte de la relinga de una vela cuadrada que sirve para recogerla o cerrarla, haciendo salir el viento hacia las extremidades de las vergas llamadas penoles.

61 31 1 21 88 41 71 51 40
80

L. Persona que descubre los barcos a largas distancias (plural).

49 29 74 89 14 79 39 9 19

M. Casco viejo o buque inservible que, cargado de piedra, se echa a pique para formar obra de defensa contra la marejada (plural).

16 68 47 59 98 117 32 77 37
10

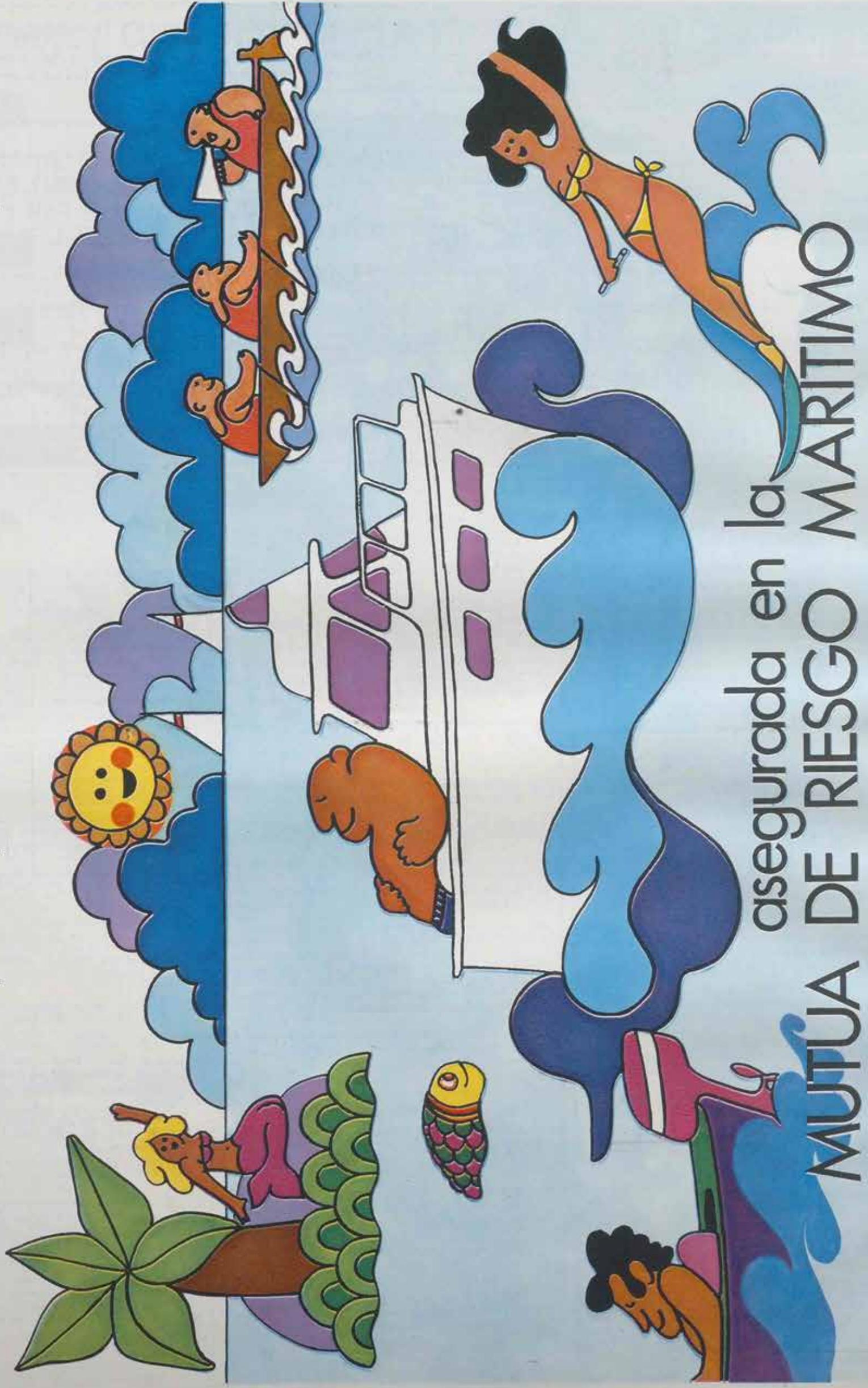
N. Al revés, el arco más o menos pronunciado que forma un cabo o cualquier otra cosa flexible fija por sus dos extremos cuando no está muy tirante.

115 105 44 125

O. Quitaran los nudos de las mallas rotas o viejas de una red al remendar.

52 106 64 34 57 124 93 4 113

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



asegurada en la
MUTUA DE RIESGO MARITIMO