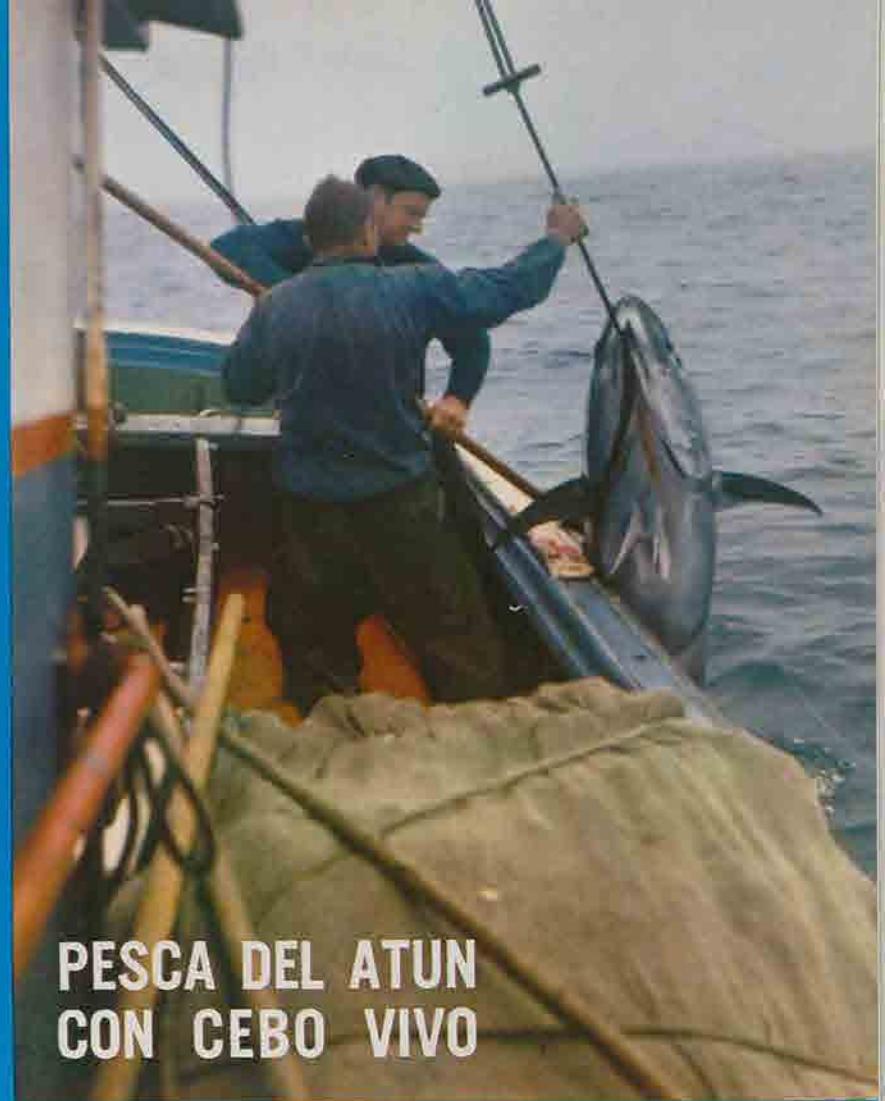
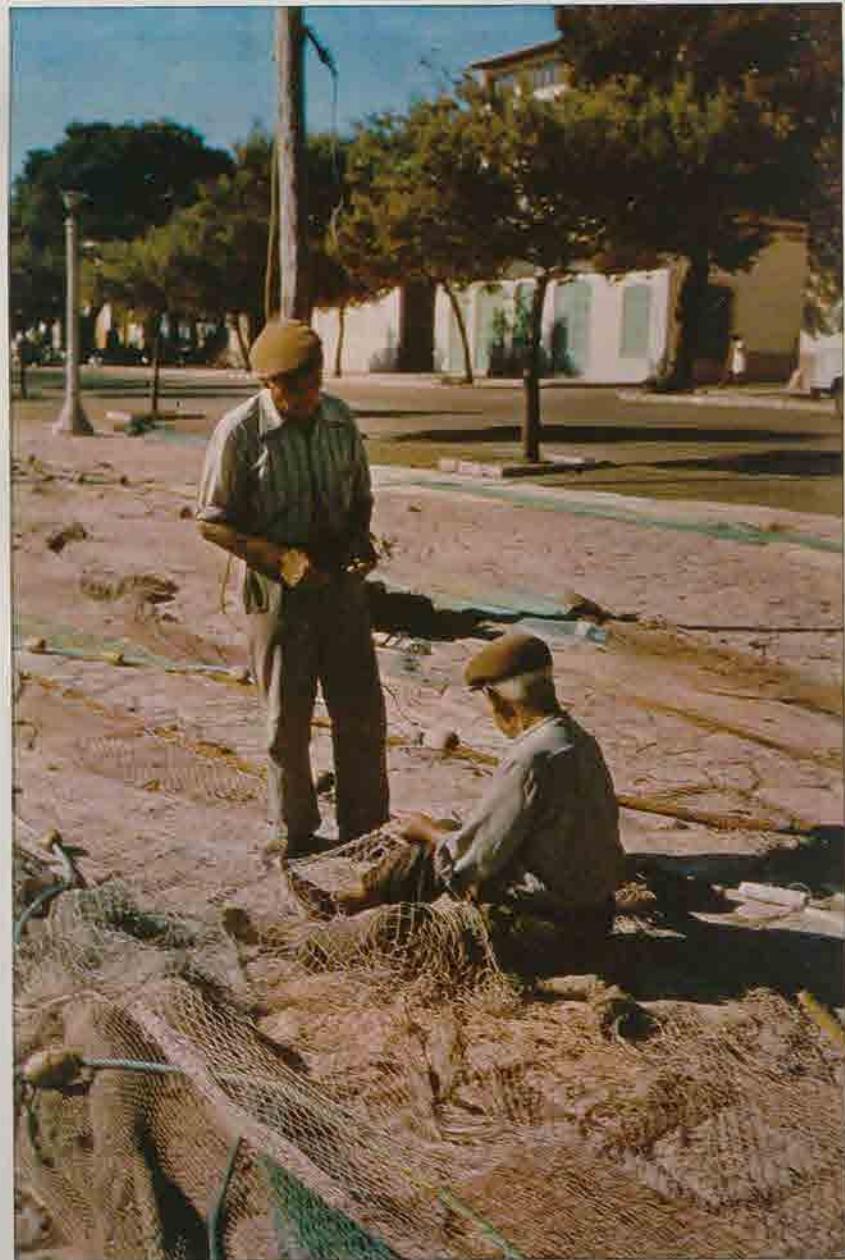
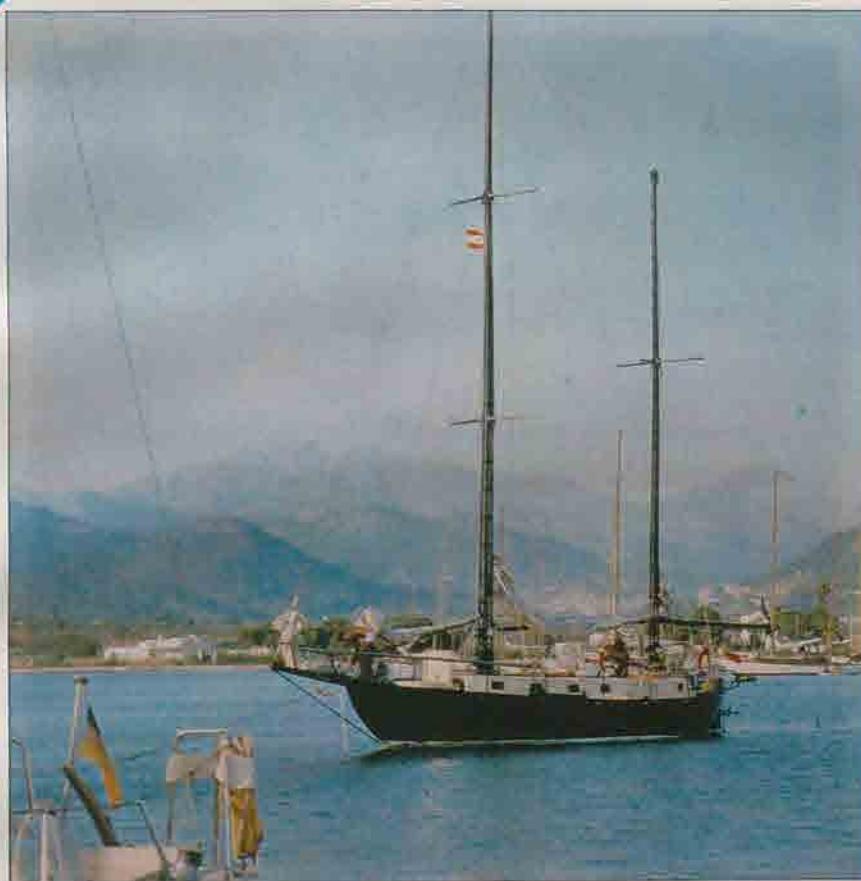


CONTINUA DE ACTUALIDAD LA CUESTION HISPAÑO-MARROQUI



PESCA DEL ATÚN
CON CEBO VIVO



PÁGINAS ESPECIALES

BALEARES



¡Regresamos a tope!

Sí, van las bodegas cargadas al máximo... y esta vez hemos empleado menos tiempo.

Desde luego, sabiendo cómo y dónde hay que echar la red, es mucho más fácil nuestro trabajo.

Además, es divertido eso de poder ir controlando la profundidad y la boca de la red, con los aparatos FURUNO

FURUNO es divertido... y cómo pesca!!

Sondador de Red FNR - 100/200

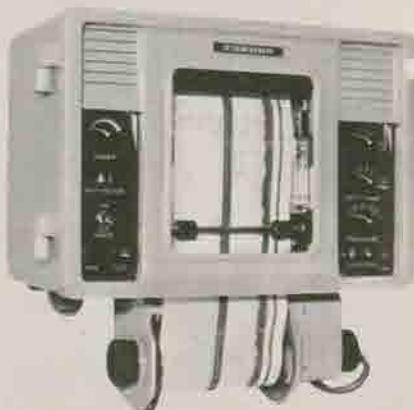
Mide las distancias en zonas situadas por encima y por debajo de la red de arrastre.

FNR 100: para pescas semi-pelágicas y de fondo.

FNR 200: para pescas pelágicas.

Detecta la apertura y la situación de la red y los bancos de pesca que entran o pasan por encima o por debajo de ella.

Transmite datos sin necesidad de cables y su manejo e instalación son muy sencillos.



Sonda Universalgraph FUV/FUG

Equipo de registro normal, con enganche en fondo y expansión de escala.

Equipo de registro con barrido electrónico de alta velocidad y multiestilos.

Doble frecuencia: alta para el sondeo de precisión y baja para detección de amplitud a mayor profundidad. Tres velocidades de desplazamiento de papel y una salida del transmisor de 2, 5 ó 10 KW, según los modelos.



FURUNO® *Sabe lo que se pesca*

Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1 Tel. 225 74 83 Dirección Telegráfica MORCURSA
TELEX 22884 MOCURE

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

REDACCION

Corresponsales

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

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

Redacción central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarias de Redacción: Juana Morillo González y Carmen Llorca Jiménez.

Director:

Joaquín Vidal

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963

LA ORDENANZA LABORAL Y LAS MAQUINAS

DURANTE estos días el mundo de la pesca fue noticia cotidiana en la prensa nacional. La Exposición Mundial de la Pesca celebrada en Vigo actuó a modo de manantial informativo. Datos, estadísticas, visitas, proyectos, y todo ello en relación con las novedades de una tecnología pesquera en constante desarrollo. Sin embargo, pensamos, el mundo de la mar, el mundo de sus trabajadores, no sólo es mecanización, no sólo es mejora de los medios de producción; es, sobre todo, un cúmulo de factores en los que el hombre ha de contar muy en primer lugar.

El ministro de Trabajo así lo expuso en su discurso de inauguración del edificio de Servicios Asistenciales de Tráfico Pesquero de la Organización de Trabajos Portuarios, de Pasajes de San Pedro, el pasado 12 de septiembre:

Se está trabajando en el perfeccionamiento de la Ordenanza Laboral del sector pesquero, y confiamos en que la promulgación de esta Ordenanza, perfeccionada, sea pronta y ambiciosa, no sólo para atender los problemas retributivos, sobre cuya urgencia existe absoluta conformidad y voluntad de solución, sino también para encajar en su adecuado marco jurídico la transformación tecnológica introducida en estos trabajos".

Si el desarrollo tecnológico no lleva parejo un desarrollo de las relaciones sociales, estaremos sentando las bases de una grave injusticia, pues se daría prioridad a la máquina sobre el hombre. De ahí la necesidad de la Ordenanza Laboral del Mar, en la que el ministro de Trabajo tiene puesta su confianza, y con él, todos nosotros, para que el mundo de la mar sea más justo.

REUNION DE REPRESENTANTES DE LOS PESCADORES AFECTADOS POR LAS 70 MILLAS



Al pasado 17 de septiembre comenzaron en Madrid las reuniones de lo que se vino en llamar "cumbre de la pesca". Tuvieron lugar en el Sindicato Nacional de la Pesca, bajo la presidencia del secretario general de la Organización Sindical, y a ella asistieron representantes de los Sindicatos provinciales y de las Cofradías de Pescadores de Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Cádiz y Huelva, así como las de Ceuta y Melilla

Por la simple enumeración de las provincias se puede saber que el motivo principal de estas reuniones está relacionado con Marruecos y su decisión unilateral de ampliar las aguas de pesca a setenta millas. Problema complejo y de difícil solución, mas de gran importancia para la flota Sur española, es decir, para cerca de 20.000 trabajadores del mar.

Las reuniones se celebraron a puerta cerrada, y tras la primera sesión de trabajo se facilitó un comunicado de

• MAS PROTECCION, ACCELERAR LA RECONVERSION DE LA FLOTA DEL SUR Y CREAR UNA COMISION DE TECNICOS EN PESCA, FUERON ALGUNAS DE SUS CONCLUSIONES.

prensa en el que se señalaban las siguientes peticiones:

a) Solicitar del Gobierno la adopción de medidas de protección adecuadas a la situación

b) Necesidad de acelerar la ejecución del plan de reconversión de la flota Sur.

c) Se acordó la creación de una comisión de técnicos en pesca para tratar los asuntos relativos a esta situación. Dicha comisión estaría integrada por el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, los cuatro procuradores del Sindicato, en representación de los tercios de empresarios, trabajadores y técnicos, y

el procurador en representación de las Cofradías, el secretario del Sindicato, el asesor general del mismo, los presidentes de los cinco Sindicatos provinciales afectados y los patronos mayores de las Cofradías de Ceuta, Melilla y Algeciras.

Según se ha podido saber, los reunidos manifestaron su disconformidad con la propuesta formulada ante el Sindicato Nacional por la sociedad de pesca Maropeche.

Al parecer, esta propuesta hacía referencia a la integración de doscientos barcos españoles en la citada empresa hispano-marroquí, con lo que la producción y comercialización obtenida por estos barcos sería administrada por Maropeche.

Al finalizar la sesión de la mañana del día 17, los asistentes fueron recibidos por el ministro de Relaciones Sindicales, señor García-Ramal, quien les manifestó el decidido propósito del Gobierno por solucionar los problemas del sector.

Durante los siguientes días, una vez formada la Comisión solicitada en las primeras conclusiones, se elaboró un estudio detallado de los barcos apresados por los marroquíes desde la publicación del "dahir" y de los problemas específicos de la situación. Los miembros de la Comisión fueron recibidos por altos cargos de la Administración en asuntos pesqueros y por el presidente del Gobierno, almirante Carrero Blanco.



En las fotografías, presidencia y asistentes a la reunión.

"CONFIAMOS EN QUE LA PROMULGACION DE LA ORDENANZA LABORAL DEL SECTOR PESQUERO, PERFECCIONADA, SEA PRONTA Y AMBICIOSA"

SAN SEBASTIAN. 12.—Con ocasión de su estancia en San Sebastián, para asistir el próximo día 14 al Consejo de Ministros que tendrá lugar en la ciudad donostiarra, el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, se trasladó a Pasajes de San Pedro, donde presidió la inauguración del edificio de Servicios Asistenciales de Tráfico Pesquero de la Organización de Trabajos Portuarios.

"Se está trabajando en el perfeccionamiento de la Ordenanza Laboral del sector pesquero", dijo el ministro de Trabajo en el discurso pronunciado con ocasión de esta inauguración—y confiamos en que la promulgación de esta Ordenanza, perfeccionada, sea pronta y ambiciosa, no sólo para atender los problemas retributivos sobre cuya urgencia existe absoluta conformidad y voluntad de solución, sino también para encajar en su adecuado marco jurídico la transformación tecnológica introducida en estos trabajos".

Agregó el ministro que "tenemos el ineludible compromiso de desplegar un esfuerzo mucho más intenso en

- **Discurso del ministro de Trabajo en el acto inaugural de un nuevo edificio de asistencia sanitaria de la Organización de Trabajos Portuarios, en Pasajes de San Pedro.**

aquellos sectores en los que los beneficios del avance social se han ido aplicando más lentamente o en los que la consideración ambiental ha ido rezagando la aplicación del nuevo espíritu de progreso que caracteriza las relaciones sociales de nuestro tiempo".

Indicó más adelante el señor De la Fuente que el nuevo edificio asistencial de la Organización de Trabajos Portuarios que se inauguraba en el muelle pesquero, constituía un nuevo eslabón en la interrumpida cadena de propósitos y realidades afrontadas por el Ministerio de Trabajo para mejorar las condiciones ambientales, de seguridad y de vida de quienes en este sector laboral ofrecen a diario un elevado ejemplo de esfuerzo y laboriosidad. En este sentido, el ministro expresó su confianza de

que pueda hacerse pronto realidad la nueva Ordenanza Laboral del sector portuario.

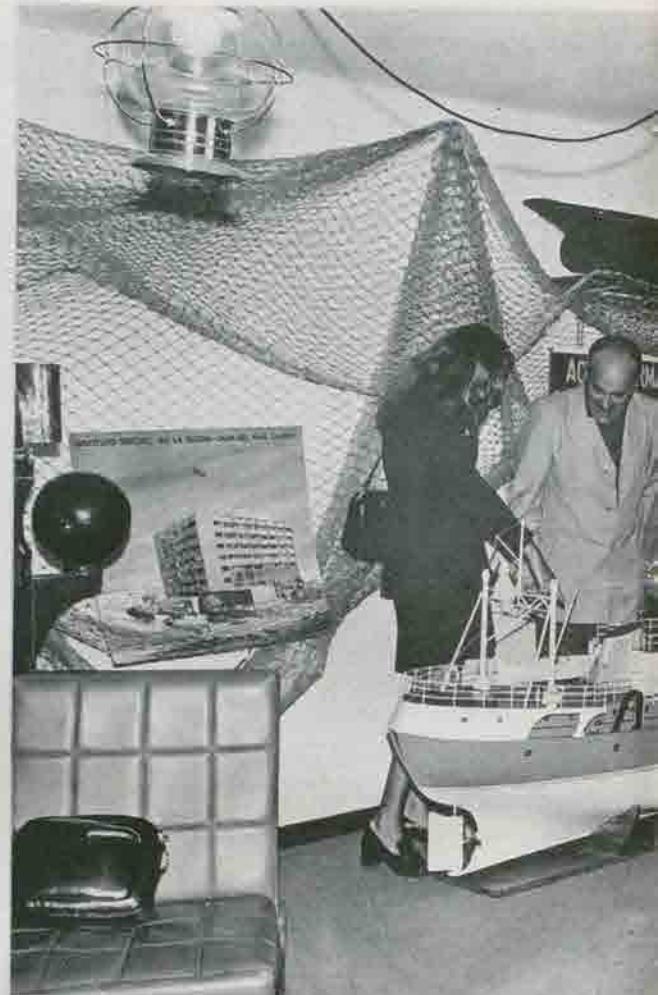
"No podemos ceder ante intereses ni puntos de vista—dijo finalmente— que no valoren como corresponde el papel esencial e insustituible del hombre en la transformación del orden social. Y en esa meta ineludible hemos de encontrar la justificación de un amplio movimiento de reforma y desarrollo social, a la vez en paz y justicia, capaz de resolver positiva y eficazmente el deseo de un crecimiento estable y seguro, sin traumas ni violencias. En ello estamos empeñados y en ello ponemos nuestros mejores afanes e ilusiones".

El centro asistencial inaugurado, nuevo edificio de dos plantas, está destinado a la prestación de servicios asistenciales a los tra-

bajadores portuarios del tráfico pesquero de Pasajes de San Pedro, y dispone de servicios sanitarios de urgencia, comedor y cafetería, salas y otras dependencias.

Después de la bendición, habló un representante de los trabajadores portuarios y, tras las palabras del ministro, los asistentes al acto inaugural recorrieron detenidamente el nuevo centro.

Finalizado el acto inaugural, el ministro de Trabajo, acompañado de diversas personalidades, se trasladó a Pasajes de San Juan, donde presidió unas regatas de traineras en las que participó una tripulación integrada por representantes de la Organización de Trabajos Portuarios. La presencia del ministro en este acto se prolongó hasta la entrega de premios a los vencedores.



XVII FERIA NA

POR LAS VICTIMAS DEL "HARVEST DEL MAR"

Presidida por el almirante Fontán, presidente del ISM, se celebró en la Casa del Mar de Vigo una Misa en sufragio de las víctimas del pesquero "Harvest del Mar", de cuyo naufragio dimos noticia en nuestra anterior edición.





Una vista parcial del "stand" del Instituto Social de la Marina, que se instaló dentro de la XVII Feria Nacional de Muestras de Asturias, este año especialmente dedicada al mar. A la izquierda de la foto, proyecto de la que será Casa del Mar de Gijón.

NACIONAL DE MUESTRAS DE ASTURIAS

- El "stand" del ISM fue visitado por el vicepresidente del Gobierno y por los ministros de Comercio y Planificación del Desarrollo.

GIJÓN (De nuestro corresponsal) —Con motivo de haberse cumplido en este año de 1973 el primer centenario de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, la Feria Nacional de Muestras de Asturias ha estado especialmente dedicada a esta efemérides.

Con tal motivo, todos los organismos relacionados con la mar han montado su "stand" para colaborar con la exposición de la vida marítima de España al realce de esta XVII edición de la Feria asturiana.

En el pabellón del Instituto Social de la Marina se instalaron diversos gráficos, carteles y motivos referentes a "acción formativa", escuelas, viviendas y demás actividades que el ISM desarrolla en todas las provincias marítimas de España, y especialmente en Asturias. Asimismo, mapas, fotografías y maquetas de las Casas del Mar que el ISM tiene construidas o en proyectos de próxima realización (entre ellos la Casa del Mar de Gijón) se repartían armoniosamente por el salón, configurando una panorámica general

de la actividad del organismo. Por otra parte, dentro del mismo "stand" había una muestra especial de la Escuela de Náutica, en donde maquetas, motivos marineros y aparatos para la enseñanza práctica de los alumnos completaban la exposición.

EL VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO VISITA EL "STAND"

El certamen fue inaugurado el día 4 del mes de agosto por el ministro de Comercio, don Agustín Cotorruelo Sendagorta, y finalizó el día 19, siendo visitado durante esos quince días que duró por numerosísimo público y miembros del Gobierno.

En el "stand" del ISM se detuvo largo tiempo el vicepresidente del Gobierno y ministro secretario general del Movimiento, don Torcuato Fernández Miranda, quien se interesó muy especialmente por la futura Casa del Mar de Gijón; también fue visitado el "stand" por los ministros de Comercio y de Planificación del Desarrollo. J. M.



LOS MINISTROS, EN EL "STAND" DEL I. S. M.

Arriba, el vicepresidente del Gobierno, don Torcuato Fernández Miranda, contempla un mapa luminoso en el que se encuentran localizadas las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina, Casas del Mar y Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

En las restantes fotografías, el ministro de Planificación del Desarrollo, don Cruz Martínez Esteruelas, y el de Comercio, don Agustín Cotorruelo Sendagorta, visitan el "stand" del ISM. Tanto el vicepresidente como los ministros del Gobierno estuvieron acompañados por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón, don Juan López Miñano.



REUNION DE LA PERMANENTE DEL I. S. M.



La Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina se reunió en Vigo con motivo de la celebración de la Exposición Mundial de la Pesca. Fue la segunda vez que se reunía fuera de Madrid. La primera tuvo lugar en San Sebastián, coincidiendo con la inauguración de la Casa del Mar. Al trasladar la sesión ordinaria a Vigo, se dio oportunidad a los

señores consejeros de asistir a la Exposición Mundial de la Pesca, y al propio tiempo se vivió de cerca el certamen. El Instituto Social de la Marina continuó de esta forma su tónica de vinculación e información permanente acerca de toda la problemática marítimo-pesquera de cualquier signo que se produce en el país. Foto: MAGAR.

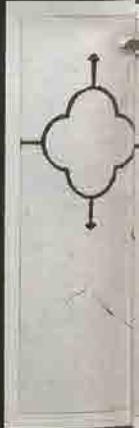
UN AMPLIO MARIOS

SELLO CONMEMORATIVO

Con motivo de la Exposición Mundial de la Pesca, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, por medio del Servicio Filatélico de Correos, ha puesto a disposición del público un sello conmemorativo de este certamen internacional.

Consta esta emisión de un solo valor de dos pesetas, estampado en huecograbado policolor, con motivo ilustrativo alegórico a la pesca, y su tirada es de ocho millones de ejemplares.

La venta de estos sellos y su matasellos con el "primer día de circulación" se efectuó el día 12 de septiembre, en el despacho del Ser-





VIGO (De nuestro enviado especial).—Con la inauguración oficial por el ministro de Industria, señor López de Letona, el 12 de septiembre, de la VI Exposición Mundial de la Pesca, comenzó a sentir Vigo la enorme responsabilidad de haberse convertido en la capital mundial de la pesca. Un título que la honraba, pero al que debería hacerse acreedor durante una semana, aun cuando llevase ya dos años de entusiasmo y esfuerzo en su preparación.

Vaya por delante que lo logró. La ciudad se enriqueció de colores y de amabilidades para los miles de visitantes que de todo el mundo llegaban a su puerta. Y ello a pesar del desconcierto que, en los primeros momentos, causó a los vigueses el enterarse de que la Exposición sólo estaría abierta al público (y previo pago de cincuenta pesetas) un fin de semana. No gustó este hecho en Vigo, y más que nada porque la larga labor publicitaria que se había hecho hasta entonces de la Exposición había creado más la imagen de feria-participación del pueblo que de certamen técnico, con definida intención comercial.

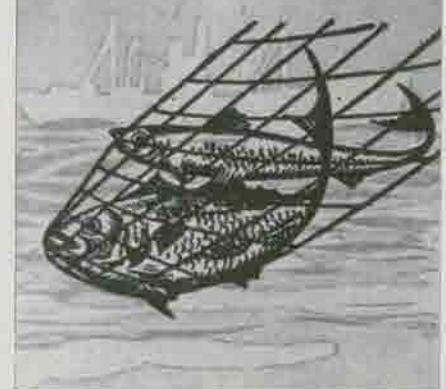
El montaje de la Exposición Mundial de la Pesca ha sido una tarea especialmente complicada, porque si bien es cierto que Vigo ocupa un puesto privilegiado en el sector pesquero, no lo era menos la falta de infraestructura de la ciudad para acoger este tipo de certámenes. Hubo que echarle imaginación. Así se logró albergar a más de treinta mil personas en una ciudad que tiene una capacidad hotelera de cuatro mil plazas.

de uno o de otro modo, con la pesca: construcción de buques, motores, máquinas auxiliares, redes y equipos de pesca, instalaciones frigoríficas, fábricas de conservas, etcétera". Resumió luego algunos datos que reflejan la importancia pesquera de España: la flota pesquera industrial rebasó la cifra de 4.600 buques y es la tercera del mundo en cuanto a pesqueros de más de cien toneladas, centrándose el crecimiento de la flota en los buques de arrastre de altura de alta tecnología, gran autonomía y amplia capacidad de bodegas frigoríficas. En cuanto a la importancia de España por sus capturas pesqueras, informó el señor López de Letona que en 1972 supusieron 1.610.000 toneladas, con valor en primera venta de más de 38.000 millones de pesetas, lo que a la vez que muestra la importancia del sector pesquero en nuestro país refleja también su mayor defecto, ya que, frente al tercer puesto mundial en cuanto a la flota, España sólo ocupa el séptimo lugar por volumen de capturas. "Esto indica —apuntó el ministro— el gran esfuerzo que queda por hacer para mejorar la rentabilidad de la flota, a fin de conseguir unas mayores relaciones de capturas por hombre y por tonelaje".

ACONDICIONAMIENTO E INSTALACIONES

En principio, la superficie a ocupar en el barrio vigués de Bouzas —sede del certamen— era de 50.000 metros cuadrados, pero tuvieron que ampliarse hasta los 62.000 por la demanda de numerosos expositores.

VI EXPOSICIÓN MUNDIAL DE LA PESCA



Dichos pabellones totalizaron cerca de 20.000 metros cuadrados, instalándose en ellos "stands" modulares y prefabricados, siendo la extensión total de los mismos de 9.000 metros cuadrados, aproximadamente.

PABELLONES NACIONALES

Independientemente de las numerosas firmas y representaciones asistentes al certamen, hubo pabellones nacionales de los siguientes países: Estados Unidos, con 12 fabricantes y 65 más representados; Noruega; Irlanda, con cien metros cuadrados, presentado por la Junta Irlandesa de Pesquerías Marítimas; Alemania Oriental, Polonia y Gran Bretaña.

PROTAGONISTA, EL MOTOR

En honor a la verdad, se puede afirmar que en cuanto a novedades

MUESTRARIO DE ELEMENTOS

- Aunque faltó el pescado y el pescador.
- La hidromecánica, principal protagonista.

¿POR QUÉ VIGO?

Por primera vez en su historia, la Exposición salió de las islas Británicas. Como símbolo de su internacionalización se asentó en Vigo. Pero, ¿por qué precisamente esta ciudad? La respuesta nos la dio el ministro de Industria español en el acto de inauguración. En él, el señor López de Letona resaltó también el honor que era para España el que en una de sus ciudades pesqueras más importantes se celebrase el certamen.

Realmente sería difícil encontrar otra sede española para la exhibición que el puerto de Vigo —dijo el ministro—. No solamente —continuó— por su importancia como primer puerto pesquero de Europa Occidental, sino porque en torno a él están presentes todas las actividades relacionadas,

Se contó también con varios kilómetros de línea de atraque en muelles con acceso directo desde el mismo recinto ferial, de manera que tierra y mar formaron un conjunto inseparable.

PABELLONES DE CAMPAÑA

Excepto un pabellón de fábrica y cubierto que se encontraba ya construido en el recinto elegido, y con una superficie de 5.000 metros cuadrados de superficie útil, contó la Exposición con otros tres de superficie semejante, transportables, de fibras plásticas, incombustibles, impermeables y antitérmicos de muy fácil montaje. Es decir, "tiendas de campaña" de muy grandes dimensiones.

espectaculares, el certamen tuvo muy pocas. A pesar de lo cual, "en Vigo —según su director— ha alcanzado categoría mundial". Tan aparente contradicción se explica fácilmente si se analiza la orientación que la World Fishing Exhibition quiso y logró dar a esta Exposición: no se trataba tanto de divulgar los sistemas pesqueros, recursos marinos, seguridad en la mar, etcétera, como de poner una serie de escaparates en donde el empresario del sector marítimo-pesquero pudiese comprobar los avances tecnológicos y sintiese la necesidad de adquirirlos en beneficio de una más y mejor rentabilidad de su empresa.

Las novedades más estimables estuvieron en ingenios electrónicos para detección de pesca y navegación, en maquinaria automatizada para la industria conservera y, sobre todo, en hidromecánica: motores de todo tipo se repartían, como protagonistas de la Exposición, por los doscientos "stands" cerrados con que contaba.

(Pasa a la pág. siguiente)



Oficina Filatélica de Correos del vestíbulo del Palacio de Comunicaciones.
RAMON.

(Viene de la página anterior)

Se echó de menos —y eso era evidente desde la primera visita por el recinto— el “pescado y el pescador”. El pescado, en el sentido de una mayor exposición de las especies marinas que se capturan en el mundo con una adecuada información científica sobre sus vidas y desarrollo. El pescador, en cuanto a una mayor información sobre su trabajo y condiciones de vida porque, en definitiva, sin él, ni la tecnología más avanzada serviría para nada. Ahora bien, como no era eso lo que se pretendía, no se ensombreció por ello el éxito económico-comercial logrado, así como su indudable interés técnico y la perfecta organización y el buen gusto con que contó la organización.

160.000 VISITANTES

En el último día, antes de ser clausurado el certamen, en rueda de prensa con mister Chesher, director de World Fishing Exhibition, nos enteramos de algunos datos de interés para poder valorar adecuadamente lo que la Exposición ha constituido. Nos dijo que los visitantes han sido, aproximadamente, 160.000; que un contador electrónico había marcado, en un solo día, 35.000 vehículos; que las estancias contratadas (no los visitantes) habían sido 50.000; que el número de informadores había alcanzado la cifra de 150; que las empresas habían realizado grandes negocios.

—Por valor de cuántas pesetas? —se le preguntó.

Pero mister Chesher se escapó por la tangente.

—Nosotros hemos ganado mucho en prestigio.

Por otros conductos informativos nos enteramos que solamente la revista “World Fishing”, promotora de la Exposición, ha conseguido un beneficio líquido de unos cien millones de pesetas, a los que hay que sumar 50.000 libras esterlinas en publicidad.

El que indudablemente sólo ha ganado en prestigio ha sido el Ayuntamiento vigués. Claro que su dinero le ha costado, porque no faltó el rumor de que la Corporación municipal ha pensado en resarcirse de los gastos que la Exposición le ha ocasionado, descontándolos de la subvención que ya le tenía prometida a la Cámara de Comercio (parte española organizadora del certamen).

LA PROXIMA EDICION, EN MARSELLA

El acto de clausura de la Exposición fue presidido por el alcalde de Vigo, don Antonio Ramilo, quien, junto con diversas autoridades locales, miembros del Comité ejecutivo y organizadores, realizó el último recorrido por el recinto, despidiéndose personalmente de los expositores.

Finalizado el recorrido, se arrió la bandera de España, mientras la banda municipal interpretaba el himno nacional, dándose así por clausurada la feria.

Clausura que terminará cuando en 1975 —según anuncio oficial de los organizadores— vuelva a abrir sus puertas en el puerto francés de Marsella, para celebrar su séptima edición.

MAURO RODRIGUEZ.

EL MINISTRO SOVIETICO DE PESQUERIAS EN LA EXPOSICION

“LAS ESPECIES PESQUERAS SOLO SE SALVARAN CON MEDIDAS CIENTIFICAS ACEPTADAS INTERNACIONALMENTE”

RAN realce dio el Comité organizador a la visita del ministro soviético de Pesquerías, señor Alexander Akinovitch Ishakov, a quien acompañaban los señores Ivanov, su ayudante; Yuri Timofev, consejero delegado de Sovhispan, única firma hispano-soviética de carácter comercial, y Riva Surdiaz, de esta firma, con oficina en Canarias y representación en Vigo.

El ministro, que llegó a la Exposición a las once de la mañana del lunes día 17, fue cumplimentado por el Comité organizador a la puerta del certamen, para inmediatamente en su compañía recorrer detenidamente el recinto hasta las dos y media de la tarde, dedicando especial atención a las instalaciones de construcción naval, de electrónica y de industria conservera.

“NO CREO QUE SE IMPLANTEN LAS DOSCIENTAS MILLAS”

Durante su recorrido por la Feria, y posteriormente durante su visita a tres importantes factorías viguesas, el ministro fue exteriorizando sus opiniones en materias pesqueras, contestando de buen grado a cuantas preguntas se le formularon.

—¿Qué impresión tiene del desarrollo pesquero español después de este su primer recorrido por la Exposición y las industrias viguesas?

—En este momento es evidente que se desarrolla a gran ritmo. Las mercancías que he visto son las del día de hoy, sobre todo en conservas.

—¿Qué futuro tienen, en su opinión, las pesquerías a distancia de las bases?

—Todos los países están interesados y tienen que colaborar en una serie de medidas para hacer una pesca más racional. Los “stocks” no son inagotables, como antes se creía. Hay especies, como el arenque, el bacalao atlántico, la merluza, que ahora se captura muy pequeña, que están casi agotadas. Hay que ir a medidas comunes. Algunas medidas eficaces ya se han adoptado internacionalmente.

—Está muy próxima la Conferencia Internacional del Mar (se celebrará el próximo año en Chile). ¿Cree que se adoptará la medida de extender las aguas territoriales hasta las doscientas millas?

—No creo que se adopte esta medida. No tiene perspectiva. Sería injusto, política y técnicamente. Nosotros consideramos esa postura incorrecta. Los países ribereños deben tener derechos preferentes sobre sus aguas próximas, pero en las restantes deben permitir pescar a otros países.

- **“No es solución extender hasta las doscientas millas las aguas territoriales”.**
- **La flota de investigación pesquera soviética consta de 150 barcos.**
- **El “kril” es la especie del futuro.**

—Cree que la investigación científica conseguirá localizar nuevos caladeros?

—Seguro que sí. El mar tiene muchas áreas desconocidas. Por ejemplo, en la pesca de gran profundidad.

EL KRIL: ESPECIE DEL FUTURO

—Cuántos barcos tiene la Unión Soviética dedicados a investigación pesquera?

—Creo que son ciento cincuenta.

—Es de la opinión de que el kril, crustáceo antártico, es la especie del futuro?

—Tiene gran futuro. Es una proteína con muchos microelementos de interés humano.

Volviendo al tema de las aguas jurisdiccionales, se le pregunta al señor Akinovitch el límite que a su criterio deberían tener éstas. El ministro responde:

—No es cuestión de millas, sino de vigilancia de científicos sobre los recursos de cada zona. Los científicos deben dar instrucciones que deben ser respetadas. Por eso me pronuncio firmemente por la colaboración internacional, en este aspecto tan necesaria.

El ministro de Pesquerías soviético tiene sesenta y nueve años, y está en su cargo desde la época de Stalin, o sea, hace más de treinta años. Tiempo que, sin lugar a dudas, le ha hecho persona profundamente versada en materias pesqueras, conforme fue mostrando “stand” por “stand” durante su recorrido por la Exposición.

LA WORLD FISHING EXHIBITION, EN CIFRAS

La Exposición Mundial de la Pesca, organizada por World Fishing Exhibition, organismo internacional con residencia en Londres, tiene exactamente una década. Se celebra bianualmente y por vez primera en 1973, con su situación en Vigo, el certamen sale de las islas Británicas.

CRONOLOGIA DE LAS EXPOSICIONES

1.ª edición: 1963.—En Londres, en Earls Court. Participaron 90 expositores de 15 países.

2.ª edición: 1965.—Londres, en Olympia, con 100 expositores de 17 países.

3.ª edición: 1967.—Londres, Olympia, con 125 expositores de 17 países.

4.ª edición: 1969.—Londres, Olympia, con 125 expositores de 17 países.

5.ª edición: 1971.—En Dublín, en su primera salida de Gran Bretaña. 150 “stands” de expositores de 17 países. Por vez primera se abrió al público una jornada, y también por vez primera se expusieron buques en dársena. Fue inaugurada por el primer ministro, Mister Lynch. Se acordó que la siguiente edición fuera en Vigo.

6.ª edición: 1973.—Vigo. La Exposición ocupó un espacio total aproximado de 62.000 metros cuadrados.

Han intervenido en el montaje del recinto unas 300 personas.

Dos años han sido empleados en la elaboración de la Muestra.

Concurrieron 19 países, que expusieron sus maquinarias en 274 “stands”. Son éstos: Alemania Occidental, Alemania Oriental, Checoslovaquia, Dinamarca, España, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Bélgica, Japón, Noruega, Estados Unidos, Portugal, Polonia, Suecia, Suiza y Venezuela.

El 60 por 100 de los expositores fueron industrias españolas.

Estuvieron representados 360 expositores, con los últimos adelantos en maquinaria y utilajes.

Fueron exhibidos cerca de 60 motores, de gran aplicación para los actuales ritmos de comercialización que experimenta la industria.

Levantaron pabellones nacionales Estados Unidos, Noruega, Irlanda, Alemania Oriental, Polonia y Gran Bretaña.

Los “stands” se extendieron sobre una superficie de 9.000 metros cuadrados.

La portada de la Exposición era reproducción de la zona de arreste por popa de un buque.



LAS NACIONES EN LA FERIA

Conforme al programa previsto, cada uno de los días que duró la Exposición Mundial de la Pesca estuvo dedicado especialmente a un país o agrupaciones de los mismos. Así se celebraron el "Día de Hispanoamérica", "Día Británico", "Día de Europa", "Día del Mercado Común", "Día de Estados Unidos", "Día de España". En cada uno de ellos se trató de profundizar, dialogando con las autoridades y especialistas del país que se trataba, en el desarrollo de su industria pesquera y su política en este sector, de cara al futuro.

"DÍA DE HISPANOAMÉRICA"

La jornada del 13 estuvo dedicada a Hispanoamérica, y desde primera hora se celebraron reuniones informativas con delegados de países del continente de habla española.

PESQUERIAS EN MÉJICO

La Delegación de Méjico, que tuvo carácter no oficial, informó sobre las pesquerías de este país. La actividad se desarrolla en el golfo y en el Pacífico. La primera tiene una dedicación primordial al camarón. La del Pacífico, a la misma especie y al atún y sardina, así como otras autóctonas, que denominan guachinagos.

El Gobierno cuenta con la Subsecretaría de Pesca, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, que tiene un plan de ampliación y renovación de la flota, con el programa de 500 nuevas unidades de gran porte, objetivo para 1976. Actualmente hay unas 10.000 embarcaciones, pequeñas, entre 20 y 150 toneladas. Actividades como fábricas de harinas de pescado y congelación, apenas existen, y hay el proyecto de crearlas.

ACTIVIDAD PESQUERA EN VENEZUELA

Don Carlos Atilano, director de la Oficina Nacional de Pesca, informó en nombre de la Delegación de Venezuela.

Venezuela captura unas 150.000 toneladas de pescado por año. La mitad se destina al consumo en fresco y la otra mitad a la conserva, cuya industria está en la parte oriental del país, así como la congeladora se encuentra en la occidental.

El tonelaje de conservas venezolanas alcanza a 40.000 toneladas. La sardina es la especie principal. Le sigue el atún, 3.000. El resto son casi exclusivamente moluscos.

En cuanto a congelados, destaca el camarón, el 90 por 100 del cual se exporta a Estados Unidos. También recibe este país congelados de especies blancas de la desembocadura del Orinoco.

Venezuela tiene unas 7.000 embarcaciones pesqueras, si bien sólo 150 son de más de 20 toneladas. El Gobierno tiene el proyecto, que está desarrollando, de concentrar en cuatro grandes puertos bien dotados de servicios las actividades que ahora se desarrollan en más de 300, con una costa que supera los 3.000 kilómetros. El programa tiene sobre todo el fin de incorporar a los pescadores a las nuevas técnicas y sistemas electrónicos.

"DÍA BRITÁNICO"

Las actividades oficiales del "Día Británico" comenzaron con una reunión informativa dedicada a dar a conocer el panorama de la industria pesquera anglosajona. Intervinieron sir Cyril Kleinwort, director del Gabinete de Comercio Exterior británico en Londres, y destacados industriales del ramo, entre ellos Míster John Gundry, jefe de ventas de la empresa Bridport Gundry, quien, como sus predecesores en el uso de la palabra, destacó la importancia de la Exposición viguesa y señaló cómo en los últimos cinco años la pesca ha experimentado un gran incremento tanto en Inglaterra como en Irlanda, a consecuencia de la eficacia de los nuevos barcos. La modernización de la flota cuenta con el apoyo estatal. La mecanización no ha llegado suficientemente a la manipulación del pescado en tierra, y conviene impulsarla, ya que esta fase de llegada al consumidor encarece considerablemente los precios.

Estudió también las constantes investigaciones en cuanto a métodos de seguridad en el mar y se refirió a los fructíferos contactos comerciales del Reino Unido y España, como consecuencia de la Exposición, lugar ideal de cita internacional de industriales del ramo.

Finalmente dijo que se prevé un inmediato amplio intercambio de licencias y patentes pesqueras entre España e Inglaterra, que ya España fabrica y exporta motores a las islas Británicas y que el aumento de estas actividades exportadoras, en cuanto a elementos mecánicos, ha sido de un 38 por 100 en el último período de contactos comerciales.

"DÍA DE ESPAÑA"

Don Cristóbal Antón Miranda, en representación del Comité organizador, proporcionó a los informadores noticias sobre las actividades pesqueras españolas, aunque casi se limitó exclusivamente a las de Vigo. La industria viguesa produce la mitad aproximadamente de los buques pesqueros que salen de astilleros españoles. En gran parte están destinados a armadores extranjeros y persiste la tónica de solicitudes del exterior. Actualmente las hay de la República Árabe Unida y de Cuba, entre otros países.

Se refirió después a la industria conservera, sin lugar a dudas la más importante de España, que vuelve a tomar posiciones importantes en el mercado internacional tras la reestructuración de los últimos años.

"DÍA DE EUROPA"

La jornada dedicada a Europa, y concretamente a países no pertenecientes al Mercado Común, la inició Noruega, a través de su jovencísimo agregado comercial de la Real Embajada en Madrid, señor Stein B. Ellingsen.

Comentó que desde tiempo inmemorial, los noruegos han vivido de la pesca marítima, dada la naturaleza del suelo firme del país. La industria pesquera, pese a la gran evolución noruega, sigue conservando gran importancia. La nación ha desarrollado una importante producción de aparejos pesqueros y plantas de procesamiento de la pesca. Actualmente, sus capturas pasan de los tres millones de toneladas anuales.

Sus ingresos para la industria pesquera son variadísimos, desde barcos a sondas, aparejos, motores Diesel, máquinas hidráulicas, etcétera, que tienen excelente mercado exterior.

En la Exposición de Vigo estuvieron representadas 16 fábricas de aparejos, con redes, boyas, protectores, cajas para pescado, redes arrastreras, motores, luces de señalización y equipos electrónicos de detección.

Destacan los elementos de manipulación de la pesca (europlataformas), el carrete autofisher, totalmente automático, único en el mundo en su especie, para ser utilizado en barcos de 30 pies manejados por un solo hombre, la máquina de desviscar pescado, aparejos, flotadores para servomotores hidráulicos, arrastreras y ecosondas.

La flota mercante del país se sirve de buen número de tripulantes gallegos, muy apreciados por su habilidad profesional y excelente carácter y seriedad personal.

APORTACIÓN PORTUGUESA

Intervino después, en nombre de la industria pesquera de Portugal, don Macario de Castro, quien tras narrar las características costeras de su país, aludió a los grandes astilleros que se encuentran en la desembocadura de los principales ríos. Ahora cuentan con uno capaz de construir buques de hasta 700.000 toneladas. La producción del país es de 100.000 toneladas año, y emplea a unos 10.000 trabajadores.

El mayor astillero del país puede reparar buques de hasta un millón de toneladas de peso muerto, en Lisboa, en la desembocadura del Tajo, en Lisboa. En Viana de Castelo se construyen buques pesqueros congeladores.

ACTIVIDAD NAVAL DE POLONIA

Este país del Este europeo, convencido de la importancia del desarrollo pesquero del mundo, ha dado un gran impulso a su industria del ramo, que se centraliza en tres grandes organizaciones: Centromotor, dedicada a la construcción naval de todo tipo de buques, en buena parte para clientes extranjeros; Novomotor, a la reparación y construcción de pesqueros de hasta 40 metros de eslora, y una tercera dedicada exclusivamente a pinturas navales.

"DÍA DE ESTADOS UNIDOS"

En el "Día de Estados Unidos," en el programa oficial del certamen, se celebró reunión informativa con los señores Stevens, del

El general Torrijos, Jefe del Estado de Panamá, durante su visita a la Exposición, acompañado por miembros del Comité Ejecutivo del certamen.



Orden, buen gusto y motores en cada rincón nos lo mostraban los 274 "stands" que se instalaron en el barrio vigués de Bouzas.



Departamento de Comercio de Estados Unidos; Vitous, director del pabellón norteamericano, y Teller, cónsul comercial en Barcelona.

Se dio a conocer el mensaje de Míster Frederick B. Dent, ministro de Comercio de Estados Unidos, que decía así: "Bien venidos al pabellón de los Estados Unidos en la Exposición Mundial de la Pesca. Nuestras firmas expositoras son emisarias del mundo estadounidense de los negocios e intentan colaborar con ustedes al objeto de desarrollar nuevas oportunidades en beneficio comercial mutuo.

Se encuentran entre ustedes, a fin de exponer y efectuar demostraciones de los más modernos productos y servicios de la alta calidad que ofrece la industria norteamericana, con la esperanza de que tanto sus intereses como los de ustedes sean satisfechos ventajosamente. Participamos en esta importante manifestación comercial porque creemos firmemente que la expansión del comercio estimula la confianza y amistad entre las naciones, acelera el progreso económico y contribuye a una mayor prosperidad de los países. Con mis deseos por un éxito mutuo".

Las operaciones comerciales de los expositores norteamericanos han sido frecuentes, sobre todo en equipos electrónicos de navegación y auxiliares. Dos firmas de aquel país están en relación con empresas españolas para que sean sus representantes en España.

La participación estadounidense es de maquinaria ligera porque la de carácter pesado de esta rama pesquera tiene consumo íntegro en el ámbito de la Unión. Por otra parte, su deseo en la participación era más de novedad técnica que de cantidad de material mostrado. En Vigo se ha firmado estos días un contrato para fabricar en España maquinillas de pesca de patente norteamericana. Serán hechas concretamente en Bilbao.

"DÍA DEL MERCADO COMÚN"

En la jornada dedicada a los países del Mercado Común, informó sobre las actividades

holandesas en pesquerías el director general de la firma Werskpoor, dedicada fundamentalmente a la construcción de motores marinos y de buques. Holanda bota cada año de 40 a 50 unidades, tanto para armadores nacionales como extranjeros.

Entre las tareas más importantes que realiza el Gobierno está la de investigaciones pesqueras, algunas en relación directa con España. Las han llevado a cabo en el mar del Norte, encaminadas a evitar que determinadas especies se extingan, y condicionar las capturas a estos estudios. Estas tareas son nacionales en aguas territoriales, e internacionales en otros medios marítimos.

ACTIVIDAD DE ALEMANIA FEDERAL

Una de las parcelas de la industria relacionada con la pesca que más prestigio ha dado a la República Federal de Alemania, según informó el delegado de la empresa Baader, es la maquinaria de procesamiento de pescados, en la industria conservera, tanto en tierra como a bordo, en buques-fáctories.

El rendimiento de la maquinaria a bordo llega a 66 toneladas día y los ingenios son versátiles para adaptarse a las características y exigencias de las especies dominantes en las diferentes capturas.

INFORMACIÓN FRANCESA

También fue objeto de diálogo el señor Jacques Devinad, agregado comercial de la Embajada de Francia en Madrid. La industria pesquera de su país es antigua y de gran importancia, ya que entre los países del Mercado Común es el único con dos mares, Atlántico y Mediterráneo. Destaca la de carácter frigorífico, tal vez la primera del mundo técnicamente, consecuencia de la distribución de pescado congelado desde antes de la guerra mundial.

LA FLOTA PESQUERA INDUSTRIAL DE ESPAÑA HA REBASADO LOS 4.600 BUQUES

● DISCURSO DEL MINISTRO DE INDUSTRIA EN LA INAUGURACION DE LA FERIA

Excelentísimas autoridades nacionales y extranjeras, señores presidentes de las Cámaras de Comercio de Londres y Vigo, señoras y señores:

La World Fishing Exhibition, que hoy alcanza su sexta edición, es probablemente la más importante manifestación comercial que se celebra en el mundo sobre la actividad pesquera. Por primera vez sale de las islas Británicas para presentarse en Vigo, lo cual constituye un alto honor para España y viene a reconocer la importancia de su industria pesquera. Realmente, sería difícil encontrar mejor sede española para la exhibición que el puerto de Vigo, no solamente por su importancia como primer puerto pesquero de Europa Occidental, sino porque en torno a él están presentes todas las actividades relacionadas de uno u otro modo con el mundo de la pesca: construcción de buques, motores, máquinas auxiliares, redes y equipos de pesca, instalaciones frigoríficas, fábricas de conservas, etcétera. Para que no falte nada, existen también una ejemplar Escuela de Formación Pesquera y un Instituto de Investigaciones Pesqueras, que precisamente inaugura su nuevo domicilio en estos días. Como telón de fondo, el maravilloso paisaje de la ría añade una grata circunstancia ambiental al certamen.

LA TRANSFORMACION DE LA INDUSTRIA PESQUERA NACIONAL

La pesca marítima es una actividad con gran tradición e importancia en nuestro país, que ocupa uno de los primeros lugares entre las naciones pesqueras del mundo. Su flota pesquera industrial ha rebasado la cifra de 4.600 buques, y es la tercera del mundo en cuanto a pesqueros mayores de 100 toneladas, detrás de Rusia y Japón. Debo destacar que el crecimiento de nuestra flota se centra precisamente en los buques de arrastre de altura de alta tecnología, gran autonomía y amplia capacidad de bodegas frigoríficas, lo cual deberá producir un aumento progresivo de su productividad. Ello reafirma la gradual transformación de la industria pesquera nacional, que, luchando contra su propia antigüedad, va perdiendo su carácter artesanal para convertirse en una verdadera actividad industrial. Quiero recordar que fue precisamente en Vigo, en 1961, donde se pusieron en servicio los primeros grandes arrastreros con congelación total de Europa Occidental, que permitieron operar en aguas tan lejanas como las del África Meridional.

MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA FLOTA

Las capturas españolas de pesca supusieron en 1972 1.610.000 toneladas, con un valor total en primera venta de más de 38.000 millones de pesetas. Estas cifras son todo un índice del peso específico de nuestro sector pesquero, pero revelan también su principal defecto. Frente al tercer puesto mundial en cuanto a flota, España sólo ocupa el séptimo lugar por volumen de capturas, lo cual indica el gran esfuerzo que queda por hacer para mejorar la rentabilidad de la flota a fin de conseguir unas mayores relaciones de capturas por hombre y por tonelaje. Ello es tanto más necesario pensando en una demanda que seguirá creciendo considerablemente en el futuro. El pescado es y seguirá siendo un elemento fundamental en la dieta alimenticia de los españoles, lo que unido al aprovechamiento de las harinas de pescado para piensos hace previsible que, en efecto, la demanda de pescado seguirá aumentando y permitirá mantener el ritmo expansivo de esta industria. Buena muestra de esta expansión la tenemos en el reciente y acusado incremento de la contratación de buques pesqueros en los astilleros nacionales. Pero será preciso también avanzar en otros terrenos, mejorando el aprovechamiento de las capturas, optimizando los tipos de buques,

perfeccionando las técnicas de pesca y conservación y desarrollando unas redes adecuadas de distribución comercial.

AGUAS JURISDICCIONALES

La actividad pesquera se enfrenta también con problemas que escapan a su ámbito y posibilidades de acción, pero que condicionan de algún modo su futuro. Me refiero, por ejemplo, a la extensión unilateral de las aguas territoriales por parte de determinados países, en cuyas costas existen caladeros tradicionalmente faenados por nuestros pesqueros. El Gobierno está poniendo todo su afán en resolver de la mejor forma estos conflictos, pero, en la medida que no se alcancen acuerdos internacionales satisfactorios, será preciso buscar una reestructuración de las empresas y de la flota pesquera que permita la unión de capacidades y esfuerzos para conseguir empresas competitivas, financieramente fuertes, que manejen buques de alta calidad y gran autonomía.

CONTAMINACION MARINA

Otro problema externo al sector pesquero, pero bien distinto, es la contaminación de las aguas marinas. En este caso, los planteamientos que suelen hacerse parecen alarmistas y la pretendida incompatibilidad entre la actividad pesquera y ciertas industrias no tiene sentido. Es cierto que se han presentado situaciones indeseables, pero hay medios cada vez más perfectos para combatirlos y para evitar que lleguen a repetirse. Es esta una preocupación actual a la que el Gobierno no está ajeno. Pero también ha de comprenderse que para preservar las aguas con la misma pureza que en el siglo pasado, sería preciso renunciar por completo al desarrollo industrial, lo que no resulta siquiera conveniente para el futuro del propio sector pesquero. La industria tiene sus servidumbres. Tratemos de hacerlas mínimas y, sobre todo, de buscar fórmulas de convivencia de la industria con las restantes actividades, pero seamos conscientes de que siempre habrá que pagar algún precio por el progreso.

Permitanme ahora unas palabras sobre dos industrias estrechamente relacionadas con la pesca: la de construcción de buques pesqueros y la de conservas y salazones.

CONSTRUCCION NAVAL

Dentro del gran relieve alcanzado por la industria de construcción naval española, posiblemente sea el de los buques pesqueros el campo que más se ha desarrollado y prestigiado. Efectivamente, el notable crecimiento que ha experimentado la flota pesquera ha sido posible en gran parte por el soporte que le han dado los astilleros nacionales especializados en este tipo de buques, que han sido capaces no sólo de atender a la fuerte demanda interna, sometida además a fuertes oscilaciones, sino también de abrirse camino en los mercados exteriores, donde las construcciones españolas gozan hoy de gran reputación. Basta recordar para confirmarlo que los astilleros españoles han participado en 1972 con un 19 por 100 en la producción mundial de buques pesqueros, cifra sólo superada por Japón.

Existen hoy en España 26 astilleros especializados en construir buques de pesca, de los que seis radican precisamente en esta ciudad de Vigo. La cartera total de buques de pesca es actualmente de 319 unidades, de los que 66 están destinados a la exportación.

España figura así, por cartera de pedidos, en segundo lugar en el mundo, con un 24 por 100 de la cartera actual, detrás de Polonia.

Dicha cartera, junto con las 106 unidades que se encuentran hoy en construcción, permiten hablar en términos generales de saturación de la capacidad disponible para unos años, lo que ha provocado cierta alarma en los armadores nacionales, que han



visto alargados los plazos de construcción. Esta situación podría inducir a los astilleros medianos y pequeños a poner en marcha planes de ampliación con demasiado optimismo. No se pierda de vista, sin embargo, el carácter cíclico y temporal de estas situaciones de gran presión de la demanda interior. Por ello deben programarse las inversiones de acuerdo con unas previsiones razonables de la demanda deducidas de estudios serios.

Por otra parte, los planes de expansión de la industria deben orientarse, más que a un aumento desordenado de la capacidad, a la reestructuración de las instalaciones productivas, mejorando las tecnologías y afianzando su presencia en los mercados extranjeros una vez satisfechas las necesidades del mercado interior. Para esta reestructuración, los astilleros medianos y pequeños encontrarán a la Administración dispuesta a arbitrar medidas de estímulo y ayuda que se consideren razonablemente convenientes.

A los armadores debo aconsejarles que preparen sus programas de construcción con la misma visión de futuro, procurando suavizar las presiones coyunturales de la demanda, que sólo conducirán a una elevación de los precios y a un alargamiento de los plazos de entrega.

Unas últimas palabras sobre la industria española de productos derivados de la pesca, actividad de gran importancia en nuestro país, tanto desde el punto de vista alimentario como industrial. El sector, en sus tres facetas fundamentales: conservas, salazones e industrias reductoras, alcanza una producción total próxima a las 250.000 toneladas, con un valor de unos 12.000 millones de pesetas, de los que una parte sustancial y creciente se convierte en divisas a través de la exportación.

LA DESCAPITALIZACION DE LA INDUSTRIA CONSERVERA

Todo ello justifica la constante atención que se viene prestando al sector por parte de la Administración para aprovechar al máximo sus potencialidades y su dinamismo. Porque hay también aquí muchos problemas sin resolver. Entre ellos yo destacaría los derivados de la escasa dimensión de las plantas y de su bajo índice de capitalización. Combatiendo estos dos aspectos mejorarán por si solos otros muchos, como los financieros o los relacionados con la comercialización, es decir, problemas de calidad y normalización. Un tema al que también ha de prestarse la máxima atención es el de la irregularidad en el abastecimiento de especies y la discontinuidad de las campañas, problemas que nunca podrán obviarse totalmente, pero si reducir sus efectos.

Con las orientaciones mencionadas se han iniciado ya los estudios previos entre la Administración y los representantes del sector para trazar un plan de reestructuración que espero llegue a ser pronto una realidad en aplicación.

REFLEXIONAR SOBRE EL FUTURO

Esta sexta edición de la World Fishing Exhibition es un buen escaparate del progreso alcanzado por las actividades relacionadas con la pesca. Frente a esta nota brillante yo he querido también situar una llamada de atención a los problemas pendientes, porque estas confrontaciones deben servirnos tanto para complacerlos en los logros como para reflexionar sobre el futuro.

En la medida que así sea, el certamen habrá conseguido todos sus objetivos, lo que es fácil de augurar conociendo el entusiasmo y la capacidad de trabajo de cuantos han contribuido a su organización. Mi felicitación anticipada a todos ellos y mi sincero deseo de que una colaboración cada vez más estrecha entre los empresarios y la Administración nos permita en sucesivas ediciones de esta exhibición contemplar cómo se van alcanzando los objetivos a los que el sector pesquero, en su más amplio sentido, puede y debe aspirar.

Muchas gracias.



Vista general de la Exposición.

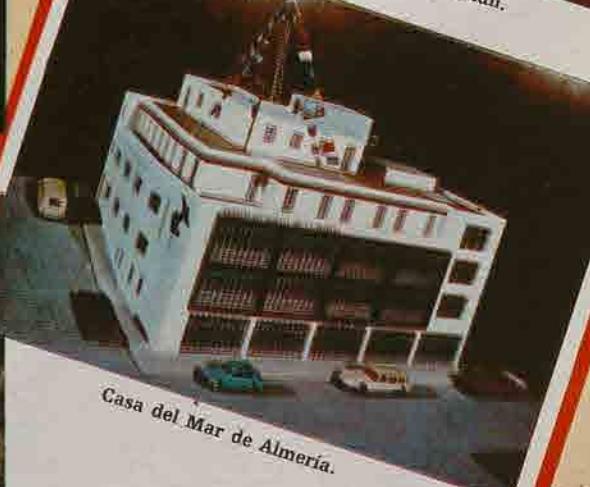
EXPOSICION DE REALIZACIONES DEL I. S. M. EN LA CASA DEL MAR DE VIGO



Casa del Marino de Las Palmas de Gran Canaria.



Casa del Mar de Tenerife.



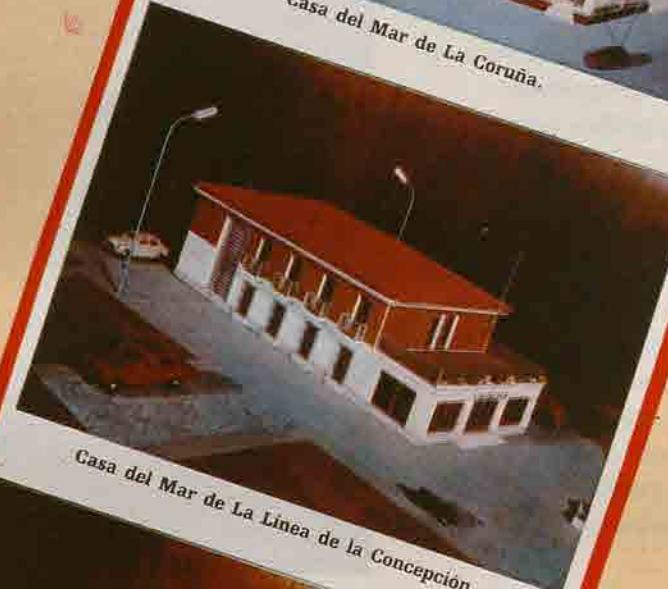
Casa del Mar de Almería.



Casa del Mar de Vigo.



Casa del Mar de La Coruña.



Casa del Mar de La Línea de la Concepción.



Casa del Mar de San Sebastián.



Casa del Mar de Cádiz.

Del 12 al 26 de septiembre ha estado instalada en el Salón de Exposiciones de la Casa del Mar de Vigo una muestra representativa de las realizaciones del Instituto Social de la Marina en las distintas localidades marítimas españolas. Llamaron especialmente la atención las maquetas de las Casas del Mar que el organismo tiene ya instaladas en La Coruña, San Sebastián, Las Palmas, Tenerife, Lanzarote, Cádiz, Almería, Vigo, La Línea de la Concepción y Villa Cisneros. Se expusieron también unos interesantes paneles en donde se daba cuenta de la labor social desarrollada hasta la fecha con especial referencia a la provincia marítima viguesa.

HOJA del Mar" enriquece hoy sus páginas incluyendo en ellas amplio temario sobre las islas Baleares. De esta forma se suma a las jornadas marineras que se celebrarán en Palma de Mallorca en la segunda quincena del próximo mes de octubre, en las que están previstos actos importantes, como son la inauguración de un nuevo edificio del Laboratorio Oceanográfico, Simposium Internacional de Ictio-plancton, botadura del buque "Jafuda Cresques" para investigación oceanográfica, Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, convención del personal científico del Instituto Oceanográfico de España y otros de relevancia previstos, pero no confirmados en el momento de cerrar la presente edición.

En esta página y siguientes, hasta un total de diez, encontrará el lector diversos artículos e informaciones escritos por especialistas en la materia de que tratan y todos ellos personalidades significadas en el concierto marítimo nacional e incluso internacional.

La aportación literaria y gráfica de nuestros

colaboradores ha sido importante tanto cualitativa como cuantitativamente, de manera que nos hemos visto precisados a dividir en dos partes las páginas especiales de "Hoja del Mar" dedicadas a Baleares. La primera se publica en este número y la segunda y última se incluirá en la próxima edición de octubre, cuya aparición está previsto, en principio, que sea simultánea con la celebración de las mencionadas jornadas marineras de Palma de Mallorca.



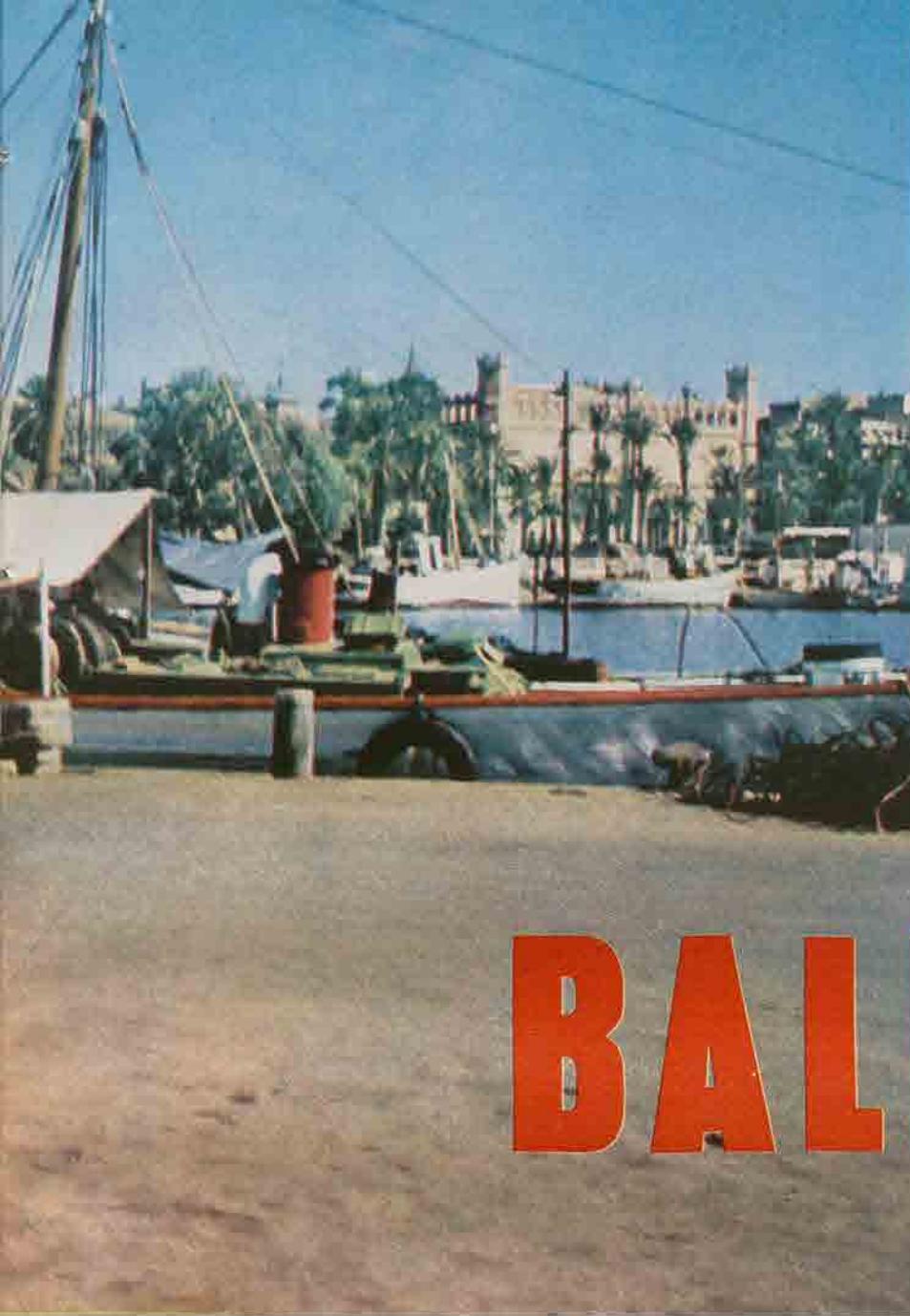
LAS CO

Al hablar de las costas de la isla de Mallorca nos referiremos a un ámbito geográfico bien definido por un conjunto de actividades derivadas de los factores que resultan del contacto de la tierra firme y el mar y que a través de sus manifestaciones fisionómicas llegan a caracterizar los paisajes costeros. Aquí los recursos naturales marítimos y terrestres y los intereses humanos, los más dispares, se relacionan a través de técnicas dando lugar a actividades múltiples que se expresan en elementos paisajísticos que se modifican a lo largo de la Historia, dejando, generalmente, una huella imperecedera.

EL MEDIO FÍSICO COSTERO

A pesar de las modificaciones experimentadas a lo largo de la era cuaternaria como consecuencia de las variaciones eustáticas, las costas mallorquinas responden a la tectónica del relieve terrestre, es decir, son costas estructurales. Así la costa Norte, rectilínea y acantilada, corre paralela a la alineación de la Serra de Tramuntana, la cual, al prolongarse por el NE, forma los cabos de Formentor y el Cap des Pinar, que acogen a la bahía de Pollensa, y por el SW, la articulada península de Andrach-Calviá, siendo la isla de la Dragonera su última expresión; la península de Artá, con sus acantilados, forma al extremo

◀ Acantilado Lluchmayor.



BALEARES. I

ISTAS DE LA ISLA DE MALLORCA

Por B. BARCELO PONS

Profesor agregado de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de Palma de Mallorca

NE de las Serres de Llevant, las dos grandes bahías de Palma y Alcudia corresponden a las tierras llanas centrales de la isla, que terminan en sendas albuferas, hoy en gran parte desecadas y que están separadas del mar por cordones de arena que forman magníficas playas, finalmente, los acantilados de alturas variables que bordean la costa meridional y oriental de la isla constituyen el escarpe de la plataforma estructural terciaria que forma la Marina

Si embargo, son las pequeñas formas de erosión y acumulación recientes, simples retoques, los que configuran a la costa actual, dotándola de los recursos que el hombre utiliza o modifica a sus conveniencias. Así las entalladuras que aparecen en la desembocadura de los antiguos torrentes encajados en la caliza terciaria, que constituyen excelentes resguardos marineros o puertos, como en Porto Cristo, Porto Colom, Cala Figuera e incluso el antiguo puerto de Porto Pi, en Palma, las acumulaciones de arena que forman extensas playas donde se asientan los centros turísticos, como en El Arenal de Palma, la formación de dunas cuaternarias consolidadas, aprovechadas en la cantería para materiales de construcción, la plata-

toma continental, cubierta de algas donde abunda la pesca, las acumulaciones de materiales de aluvión, donde se asientan las mejores huertas de la isla, como la de Palma, la de Muro-Sa Pobla y la de Campos

LA COSTA COMO LIMITE. UN CASO EXTREMO: LAS COSTAS INSULARES

En una isla como Mallorca, cuya superficie es tan sólo de 3.640 km², en que ningún punto dista más de 40 km. del mar y cuyo perímetro tiene una longitud de 461 km., la costa reviste un especial significado. Aquí la tierra insular es tierra fronteriza en su totalidad, pero con unas fronteras que dan a un espacio abierto que es el mar, hacia donde se pueden orientar gloriosas iniciativas, pero de donde también pueden proceder numerosos peligros. La posición de Mallorca en el Mediterráneo la mantiene, a lo largo de la Historia, alejada del dominio directo y continuado de las potencias continentales, a la vez que constituye una base estratégica tanto para el comercio como para el poder político, por lo que su control era ventan-

oso y su posesión en manos enemigas un peligro constante. De ahí que, como sucede en otras islas mediterráneas, Mallorca ha experimentado una sucesión de ocupaciones que no son sino reflejo de la historia política de los Estados periféricos del mar que preside.

Es a partir del siglo XVI, cuando el turco dominaba el Mediterráneo, que las costas mallorquinas se convierten en una verdadera marca fronteriza expuesta a los ataques de los corsarios. Para su defensa se montó todo un sistema de vigilancia, consistente en una red de atalayas estratégicamente situadas en promontorios, de tal manera que en caso de peligro pudiesen transmitir la señal de alarma mediante el humo de día o por el fuego de noche, y así alertar a las poblaciones y contingentes armados en distintos puntos de la isla. Es el peligro de los corsarios que obliga a los pueblos a situarse a una prudente distancia de la costa, unos 12 km., y aquellos núcleos que por otras razones se aproximan a ella, deben ser fortificados con murallas, como en el caso de Alcudia, de Capdepera o Santanyí. Numerosas casas rurales, expuestas por su posición a los ataques corsarios, se protegían con torres de defensa. Por todo ello, hasta la desaparición del peligro en el año 1830, con motivo de la ocupación francesa de Argelia, último reducto de los corsarios, la costa mallorquina permaneció casi deshabitada y apenas sin actividad económica. Atalayas y fortificaciones, distanciamiento de los núcleos, con-

memoraciones populares de antiguas gestas en que los mallorquines de Sóller o Pollensa rechazaron valientemente desembarcos turcos, son el testimonio de una época en que la costa era repulsiva a todo asentamiento humano.

LA COSTA COMO RUPTURA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE

En una isla, la costa significa una ruptura en el sistema de transporte de pasajeros y de mercancías, que requiere instalaciones apropiadas, como son las infraestructuras portuarias donde realizar el transbordo de los medios de comunicación marítimos a los terrestres o viceversa. De ahí la importancia que tienen los puertos insulares, tanto en lo que se refiere a las relaciones de la isla con el exterior como en la localización e importancia de los asentamientos humanos, ya que las actividades económicas buscan la proximidad de los puertos, a través de los cuales reciben las materias primas y productos de consumo o expiden los propios. La localización de los puertos depende tanto de la configuración de la costa —abrigos naturales bien protegidos de vientos y con calados apropiados— como de las facilidades de las comunicaciones terrestres. Por ello es que el puerto de Palma es el puerto por excelencia de Mallorca, que por si solo justificaría la existencia y posición de la capital

(Pasa a la página siguiente)



Cap de Formentor.

(Viene de la página anterior)

insular, hasta el punto de que la intensidad de la vida urbana está en relación con el de la actividad portuaria, e incluso durante los siglos XIV y XV, aquella dependió más del comercio marítimo, del que Palma era centro de almacenamiento y distribución para el Mediterráneo cristiano, que de la actividad económica de su "hinterland" insular.

Hasta mediados del siglo XIX, la función portuaria de Palma era compartida con numerosos puertos menores, como los de Andratx, Sóller, Pollensa, Alcudia, Porto Cristo, Porto Colom, Porto Petro, etcétera, cuyo tráfico se orientaba tanto hacia el exterior de la isla como hacia el de Palma, ya que el transporte por mar resultaba más cómodo y barato que por tierra, dado lo precario de la red vial y el sistema de transportes terrestres. Pero a medida que éstos mejoraron, tanto por la ampliación de las carreteras como por la instalación del ferrocarril en 1875, y más recientemente el proceso de motorización, así como con el aumento de tonelaje de los buques y la racionalización del transporte de mercancías, el puerto de Palma prosperó en detrimento de los demás puertos, acaparando el tráfico marítimo de toda la isla. Sólo el puerto de Alcudia, debido a sus instalaciones especiales para la descarga de combustibles líquidos y gaseosos, mantiene una importancia relativa a esta función que le caracteriza.

UNA ACTIVIDAD DESAPARECIDA: LA CANTERIA EN LA COSTA

Las areniscas vindobonienses que aparecen en muchos lugares de la costa meridional de Mallorca y las antiguas dunas cuaternarias consolidadas constituyeron en el pasado un importante recurso para la explotación de canteras, que proporcionaron, principalmente a la capital como mayor centro consumidor, gran parte de los materiales de construcción que le eran necesarios en las grandes obras arquitectónicas, como fueron las murallas que se empezaron a construir en el siglo XVI, sustituyendo a las antiguas edificadas en el siglo XIII. Es lógico, pues, que se aprovecharan los recursos más próximos al lugar de consumo, por lo que la localización de las canteras más importantes es notable en las costas que dan a la bahía de Palma. Quien hoy pasea en barca cerca de ellas queda sorprendido por la huella de esta cantería, que ha modificado sustancialmente el paisaje costero y aun la línea de la costa, dando lugar a un paisaje rústico y monumental. La localización

función de los transportes, siempre más fáciles por mar que por tierra, ya que algunos de los yacimientos son casi inaccesibles desde el interior de la isla. Se da el caso de que esta actividad, al reunir una gran cantidad de mano de obra, es el origen de un núcleo de población, S'Arenal, que más tarde se convertiría en centro de veraneo y actualmente es uno de los principales centros turísticos de la isla.

OTRA ACTIVIDAD EXTRACTIVA: LA "COSECHA" DE LA SAL

Las condiciones climáticas —larga estación estival, con intensa insolación y calor que favorecen la evaporación del agua del mar, cuya concentración salina es doble de la del Báltico y muy superior a la de los océanos— y la presencia de llanuras litorales bajas e impermeables hicieron posible desde antiguo la explotación de las salinas, actividad que si bien en Mallorca no alcanza la importancia de las de Ibiza y Formentera, no deja de ser una muestra más de la mediterraneidad de la isla. Si bien las salinas de Can Pastilla, en la bahía de Palma, hoy han desaparecido, convirtiéndose en espacio turístico, las de la costa de la bahía de Alcudia y las de Campos permanecen en activo, y estas últimas han dado lugar a un topónimo municipal, el de Ses Salines. Las instalaciones, que constituyen un elemento original del paisaje costero, constan de estanques concentradores y cristalizadores, donde el agua del mar deja su carga salina al evaporarse. La denominación de "cosecha" de la sal, término agrario, es lógico si consideramos la dependencia del ciclo climático, tanto en agricultura como en el proceso de obtención de la sal.

LA PESCA COMO ACTIVIDAD ECONOMICA Y COMO DEPORTE

La pesca, tanto por el valor de la captura como por su fuerza laboral, tiene una importancia relativa como actividad económica en Mallorca. Esto puede parecer paradójico en una isla, pero hemos de tener en cuenta que tanto por los peligros del mar como por las limitaciones del consumo, restringido a la población insular, no se ha formado una tradición de pescadores. Sin embargo, la pesca como actividad complementaria de las labores agrícolas constituye una característica de las poblaciones del litoral insular, donde son muy numerosos los pequeños resguardos marineros con instalaciones muy primitivas, que requieren incluso varar diariamente las



Paguera.

pequeñas embarcaciones y protegerlas en rudimentarias construcciones, como sucede en la cala de Estellencs, en Sa Pedra de S'Ase, en Banyalbufar, es Port des Canonge o la Marina de Valldemossa, para citar alguno de los numerosísimos ejemplos que se podrían aducir. Por otra parte, la práctica de la pesca como deporte de aficionados está muy extendida, tanto desde la costa como en pequeñas embarcaciones. La creación de numerosos puertos deportivos y la introducción del plástico en la construcción de barcas ha puesto al alcance de muchas personas la práctica de esta actividad ociosa de fines de semana y vacaciones.

EL TURISMO Y LOS NUEVOS PAISAJES COSTEROS

La localización del ocio en la costa mallorquina es anterior al turismo. El veraneo cerca del mar, tanto entre la población urbana como en la rural, se hizo frecuente a partir de la segunda mitad del siglo XIX, dando lugar a la aparición de núcleos de viviendas secundarias, generalmente en la proximidad de los resguardos de pescadores o pequeños puertos, que posteriormente han sido el germe de los grandes centros turísticos. En ello también influyó la creación de varias colonias agrícolas, como en Can Picafort, Colonia de Sant Pere, Colonia de Sant Jordi y otras, que al amparo de la ley que las protegía para crear nuevos núcleos rurales, sirvieron de fomento del veraneo marítimo.

El turismo, cuyos orígenes se remontan al siglo pasado y cuya primera organización como tal data de principios del actual, con la creación del Fomento de Turismo de Mallorca y la inauguración del Gran Hotel, tuvo una primera época comprendida entre la primera guerra mundial y el año 1936, para reemprenderse a partir de 1951. Es de sobra conocido el espectacular crecimiento de la demanda turística y paralelamente a ella la de la oferta de alojamiento y servicios apropiados, cuya localización siempre próxima a la costa baja y arenosa ha dado lugar a una transformación del paisaje costero, con tres tipos de elementos fisionómicos: los grandes centros turísticos, caracterizados por la acumulación de bloques de hoteles y apartamentos, con la adecuada dotación de comercios y demás servicios, las urbanizaciones mixtas y los puertos deportivos.

Los centros turísticos han tenido un crecimiento anárquico y frecuentemente han dado lugar a un desparramo de los recursos paisajísticos que se han deteriorado visiblemente. El hecho más

interesante es que con el cambio de una economía fundamentalmente agraria a la de los servicios turísticos ha habido un desplazamiento en la localización del empleo, pasando del centro de la isla a la periferia, donde una aletargada economía y decadencia demográfica ha dado paso a una extraordinaria prosperidad y dinámica de la población, atrayendo a numerosos inmigrantes peninsulares y a las migraciones interiores.

Las nuevas urbanizaciones, que frecuentemente disponen de hoteles y apartamentos, han modificado considerables extensiones de la costa. Su importancia está en función no sólo del turismo, sino también de la población residente, cuyo aumento de nivel de vida se manifiesta en la demanda de viviendas secundarias. Todo ello incluye una buena dosis de especulación, que las más de las veces es la causa final de estas urbanizaciones. Algunas de ellas se remontan a la primera época del turismo, como la de Palma Nova, Cala d'Or o Alcanada y Alcudia, pero las más numerosas son recientes, como las de la costa oriental y las de la bahía de Palma, cuya costa está prácticamente ocupada por enteros.

Finalmente, las mismas causas han dado lugar a la aparición de numerosos puertos deportivos, que con sus instalaciones han modificado en muchos sitios la línea de costa, aprovechando los lugares más resguardados. Algunos de estos, como los de Palma (Club Náutico, Club de Mar, Cala Gamba, Can Pastilla, Arenal, etcétera), Pollensa, Alcudia, Sóller, Andratx, se han instalado en la proximidad de antiguos puertos, y su dotación de infraestructuras constituye un poderoso atractivo para yates de recreo en cruceros por el Mediterráneo.

CONCLUSION

Tras este esbozo de lo que podría ser una geografía de las costas mallorquinas, nos podríamos hacer numerosas preguntas: ¿cómo la costa ha influido en el hombre? ¿Cómo el hombre ha influido en la costa? ¿Qué criterios ha utilizado el hombre en cada momento histórico para clasificar a las costas en buenas y malas? Lo cierto es que el dominio del mar, tan importante para una isla como la nuestra, es posterior al dominio de la costa, y de ahí su función estratégica y geopolítica. La costa cierra y el mar separa, pero la técnica del hombre, sirviendo a unos objetivos económicos y políticos, abre y aproxima esta frontera singular a las costas continentales, dándole nuevos valores. ■ Fotos VICENS MATAS.

BOSQUEJO HISTÓRICO DE LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS REGULARES EN EL SECTOR DE BALEARES

Páginas especiales

El primer intento de establecer un correo regular entre el puerto de Palma y el litoral levantino data del año 1624, en que en la sesión del Grande y General Consejo celebrada el día 2 de marzo del referido año se trató, como asunto muy importante para la economía de la isla, de la necesidad de establecer un correo regular con Valencia en periodicidad quincenal, obligando al concesionario a mantener dos tartanas armadas en invierno y dos bergantines durante el verano, de cuyo establecimiento se seguirían notables ventas, con la obligación de satisfacer el Tesoro compensación económica al concesionario.

Sin embargo, habiendo existido diversidad de pareceres, no se llegó a conclusión alguna sobre el asunto.

Los datos más antiguos que poseemos acerca del establecimiento de correo regular con los puertos de la Península data del año 1718, en que existía un jabeque correo con Barcelona al mando del patrón don Onofre Barceló, quien durante muchos años desempeñó este importante servicio, transferido por Real Orden de 17 de junio de 1735 a su hijo Antonio para que pudiese suplir en condiciones legales las ausencias y enfermedades de su padre, con la retribución de 100 pesos escudos de plata al mes, a satisfacer por la Real Tesorería de Hacienda de Mallorca, encontrando nuevos contratos en los años 1743 y 1749.

A fines de la XVIII century desempeñan el servicio de correos los patrones Miguel Amerigual, Domingo Escafi, Honorato Font, Mateo Cifre, Bartolomé Verger y otros varios, cuya enumeración sería excesiva.

A principios del siglo XIX prestaron el servicio regular con Barcelona los jabeques "Las Almas", patrón Gabriel Píeras, "Santo Cristo de Santa Cruz", patrón Antonio Coll, laúd "Virgen del Carmen", patrón Jaime Flexas, jovega "La Concepción", patrón Ramón Oliver, etcétera.

Parece ser que durante varios años se interrumpió la línea regular para el transporte de la vellón, por cuanto el Real Consulado de Mar y Tierra interesó de S. M. en 1819 el establecimiento de un servicio permanente de correos entre Palma y el continente por medio de un buque de vela, no accediendo el monarca a esta petición en razón de estar obligados los buques mercantes que salen de Barcelona para Mallorca y viceversa de llevar y traer gratuitamente la correspondencia.

A partir de 1821, nuevamente existe correo regular con Barcelona, que cubren sucesivamente los jabeques "San José", "Santo Cristo", "Nuestra Señora del Carmen", "San Miguel", "San Sebastián", etcétera.

Menorca, desde fines del siglo XVIII, contaba con un sistema regular de comunicaciones de Mahón a Barcelona, con salida los días 1, 8, 15 y 24 de cada mes, a cargo, desde 1786, del patrón Pla y Riudavets.

Ibiza, desde 1789, tenía correo con Alicante, servicio que cubría un jabeque mandado por el patrón Rafael Prats y después por José Prats. Desde 1830, los buques encargados de poner en comunicación Ibiza y Alicante rendían un viaje mensual redondo, y la renta pagada por este servicio, 10.800 reales al año, cuyo servicio se mantuvo hasta el año 1834, en que se propuso al contratista de la correspondencia de Ibiza a Alicante el cambio por el correo de Ibiza a Palma a razón de tres expediciones al mes, y aceptada la propuesta, se formalizó nuevo contrato el 25 de septiembre, percibiendo 12.000 reales al año como subvención.

Un hecho verdaderamente revolucionario para el comercio y comunicaciones fue la aplicación de la máquina de vapor a la navegación, consiguiendo con ello imprimir velocidad y regularidad a los viajes marítimos y acortar extraordinariamente el tiempo invertido en la navegación.

A principios de 1834, la razón social Vilardaga, Juliá y Reynals, de Barcelona, estableció un sistema regular de comunicaciones desde la Ciudad Condal con Palma y Mahón a razón de seis expediciones mensuales, que cubría el vapor "Balear", que llegó por vez primera a Palma el 19 de enero del referido año, pero que por diversas circunstancias pronto desapareció.

El correo continuó a cargo de los jabeques a razón de tres expediciones mensuales, pero vistos

las grandes ventajas que se derivaban de la implantación del vapor, en 1837, don Miguel Estadé Homar suscribió un contrato para el establecimiento de un sistema de correos a razón de una expedición semanal de Palma a Barcelona por medio de un buque de vapor y una expedición mensual con Valencia con buque de vela, con una subvención de 60.000 reales de vellón al año.

Era adquirido en Inglaterra un vapor, que recibía el nombre de "Mallorquin", construido en Aberdeen, que inauguraba la línea con Barcelona el 6 de octubre de 1837, con el que ya de manera definitiva quedaba asegurado el correo por medio de vapor en Barcelona.

En 1850 quedaba constituida otra importante entidad, que adquiría un vapor construido tres años antes en Blanes y que recibía el nombre de "Barcelonés", y poco después quedaban integradas en una sola las dos sociedades propietarias de los referidos vapores, denominada Administración de los vapores "Mallorquin" y "Barcelonés".

En 1852 se convocaba un concurso para el establecimiento de un correo regular de Palma a Ibiza a razón de cuatro viajes redondos mensuales, uno con buque de vapor y tres con buque de vela, con un tipo máximo de subvención de 2.000 duros anuales, adjudicándose estos servicios a la Administración de los vapores "Mallorquin" y "Barcelonés".

En 1855 era fundada en Palma otra importante naviera, con un capital de 100.000 duros, que recibía el nombre de Empresa Mallorquina de Vapores, siendo su fundador y primer director don Jaime Miro-Granada y Bosch, sucediéndole a su fallecimiento su hermano don José.

Fue de importancia capital esta nueva naviera, que tuvo los primeros vapores con casco de hierro de nuestra matrícula y que por espacio de más de treinta años dedicó sus barcos al tráfico de cabotaje desde Palma a los puertos del litoral de Levante, siendo la primera gran precursora de la Isla Marítima.

Su primer vapor fue el "Rey don Jaime I", construido en Inglaterra, y que llegó a Palma por vez primera el 4 de febrero de 1856. Dos años después entraba en servicio su segunda unidad, el "Rey don Jaime II", también construido en Inglaterra, que recalaba en Palma por primera vez el 25 de febrero de 1858, siendo encomiadas hasta el paroxismo en la prensa local sus grandes cualidades.

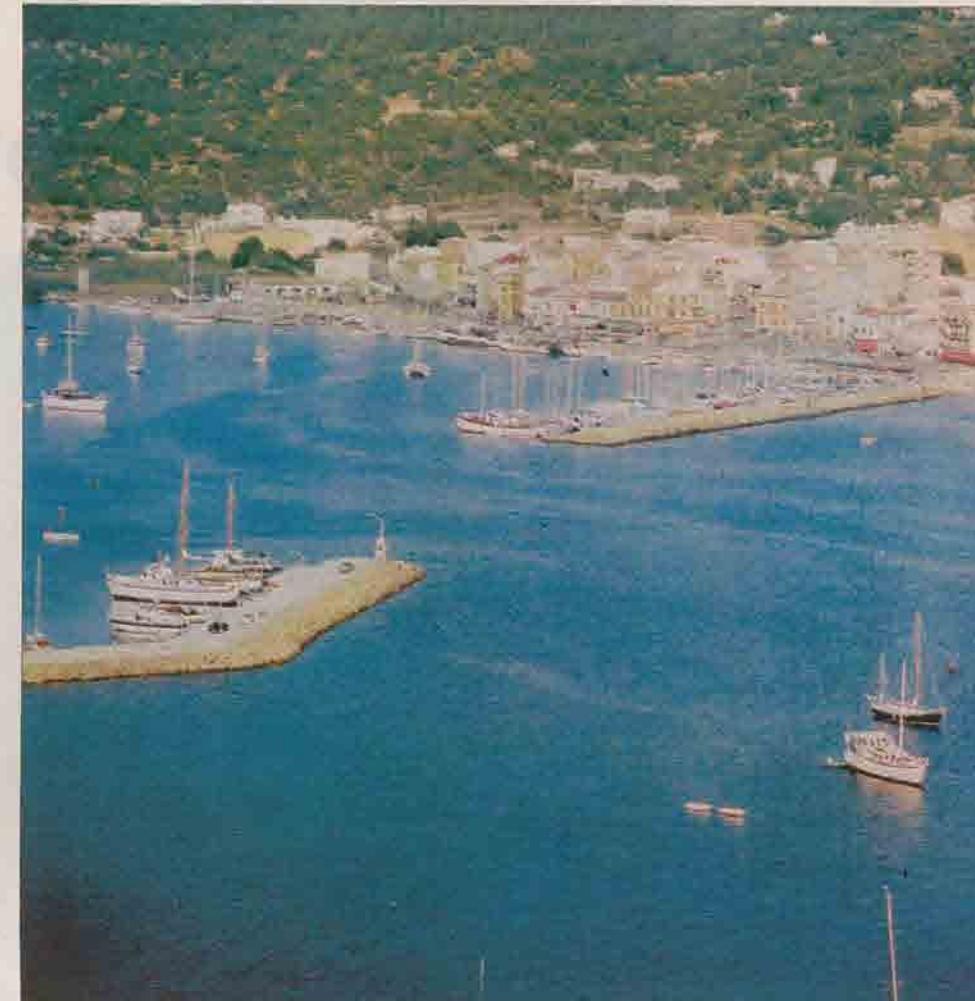
En 1861, la Empresa Mallorquina de Vapores adquiría el vapor "Barcelones", que recibía el nombre de "General Barceló", para poder atender al cuadro de comunicaciones regulares que se le había adjudicado.

En 1865, un nuevo buque venía a incrementar su flota el "Mallorca", construido en Cardiff, el buque de mayor tonelaje, cuyo mando se encargó al decano de sus capitanes, don Miguel Morely. Llegó a Palma el 7 de marzo de 1865, y bendecido por el canónigo don Joaquín Dameto el 2 de abril, el día 4 salió para Barcelona.

Es a principios de la década de los años setenta cuando entraron en servicio los primeros vapores de gran tonelaje dedicados a la navegación de altura, singularmente a la ruta de las Antillas.

Surge en estas circunstancias la Sociedad Trasatlántica Mallorquina, entidad creada por los señores Rosich y Frau y Cia., que adquiere en los astilleros de Newcastle (Inglaterra), en avanzado estado de construcción, un buque a vapor para ser destinado a la navegación transoceánica, y al que se le impuso el nombre de "Argos", que llegó a Palma el 2 de marzo de 1871, al mando del capitán don Juan Vidal.

El 21 de marzo salió para Puerto Rico y La Habana, con escalas en Barcelona y Canarias, con siete pasajeros y abundante carga general, regresando en agosto siguiente. El 19 de dicho mes, nuevamente salió para Barcelona, Centro y Norteamérica y Nueva Orleans, de cuyo puerto va a Liverpool y llega a Palma el 1 de enero del año siguiente. El 30 de este mismo mes realiza su tercer y último viaje a las Antillas, pues convencidos sus armadores de que el negocio era muy ruinoso, ya que en ninguno de los viajes se cubrían gastos, decidieron vender el buque, que fue adquirido por unos comerciantes establecidos en Marsella.



Port d'Andratx.

En 1870 era constituida en Palma otra compañía naviera, con un capital de 1.550.000 pesetas, que recibía el nombre de Empresa Marítima a Vapor. Fue su director don José Astur.

Tan pronto como quedaba constituida, adquiría un vapor de construcción inglesa ya algo viejo, el "Union", de hélice, que llegó a Palma el 11 de octubre de 1870.

Mientras tanto, la Empresa Marítima a Vapor contrataba con un astillero de Londres la construcción de un buque a vapor, de hélice, que recibió el nombre de "Lulio", de características semejantes al "Argos". Era entregado a su armador el día 10 de diciembre de 1870 y llegó por primera vez a Palma el 4 de febrero de 1871.

Durante su primer año cubrió servicios de cabotaje con los puertos del Levante español, hasta que el 20 de mayo de 1872 salió para Puerto Rico con escala en Barcelona y Santa Cruz de Teniente, regresando el 21 de julio. El 13 de abril del año siguiente repitió el mismo viaje, pero por última vez, y hasta 1880 los vapores de nuestra matrícula no vuelven a cruzar el océano.

Tanto la Empresa Mallorquina de Vapores como la Empresa Marítima a Vapor dedicaron sus buques a cubrir las líneas de cabotaje, desencadenándose una gran competencia entre los vapores de las dos navieras, hasta el punto de realizar muchos viajes con gran déficit, en vista de lo cual, en 1873 se viene a un acuerdo entre ambas empresas en el sentido de establecer una disociación única y común a ambos, que asume don José Astur.

En 1880, tanto una como otra empresa naviera adquieren un vapor de gran tonelaje, precisamente para ser dedicados a la navegación transoceánica y reanimar nuestro decaído comercio en las Antillas.

El 21 de febrero de 1880 llegaba a Palma el "Bellver", de la Empresa Marítima a Vapor, y el 31 de marzo era bendecido por el obispo don Mateo Jaume.

Verifica varios viajes a Inglaterra y a fines de este año es llevado por una compañía francesa para dedicarlo a viajes a Norteamérica.

También la veterana Empresa Mallorquina de Vapores veía incrementada su flota con otro magnífico transatlántico que recibía el nombre de "María". El 21 de marzo de 1880 recalaba en el puerto de Palma, procedente de Marsella, y el 23 salía para La Habana al mando de don Miguel Miro-Granada, con 56 pasajeros y carga general, viaje que repite varias veces.

En 1879 había quedado constituida en Palma otra compañía naviera que recibía el nombre de La Isleña, Empresa Marítima a Vapor, con un capital de 350.000 pesetas, autorizada la escritura de constitución por el notario don Gregorio Vicens al

15 de noviembre de dicho año, contratando inmediatamente con los astilleros H. McIntyre, de Paisley, la construcción de un buque para ser dedicado a viajes de cabotaje de Palma a puertos de la Península, que llegó a nuestro puerto por vez primera el 13 de junio de 1881 y el día 23 era bendecido por el obispo don Mateo Jaume.

En 1883 dejan los buques mallorquines la ruta del océano y las tres grandes navieras establecidas en Palma dedicaron sus barcos a la navegación de cabotaje, desencadenando una gran competencia, y para evitar la ruina, en 1885, la Empresa Mallorquina de Vapores y La Isleña se fusionaron dando lugar a la nueva entidad, denominada Isleña, Empresa Mallorquina de Vapores, que al unirse en 1891 con la Empresa Marítima de Vapor occasionaría la Isleña Marítima.

Por lo que respecta a Menorca, fue en 1854 cuando se constituyó la primera empresa naviera propietaria de un buque de vapor para establecer un servicio regular de comunicaciones entre Mahón y Barcelona, con escala en el puerto de Alcudia, con la denominación de Sociedad del Vapor Mahónés.

El nuevo buque era construido en Inglaterra y recibió el nombre de "Mahonés", que durante varios años cubría la línea regular de Mahón a Barcelona, hasta que en 1860 la incorporación de otro vapor de mayor tonelaje, llamado "Menorca", de construcción inglesa, permitió destinar el primero a la línea de Mahón a Palma, que quedaba ya definitivamente a cargo de un buque de vapor.

La nueva adjudicación de las comunicaciones de Menorca con Mallorca y con Barcelona a la Sociedad Mahonesa de Vapores, cuya subasta fue anunciada por Real Orden de 3 de abril de 1877, motivó la adquisición de otro vapor, que recibía el nombre de "Puerto Mahón", y en 1880 adquirió otro también de la matrícula de Barcelona, al que se le imponía el nombre de "Nuevo Mahón".

A fines de 1887 quedaba constituida en Ciudadela la Compañía de Navegación de Ciudadela, que en enero de 1889 adquiría en Inglaterra un pequeño vapor, bautizado con el nombre de "Ciudad de Ciudadela", que inauguraba un servicio regular de Ciudadela a Barcelona con escala en el puerto de Pollensa, pero resultando antieconómica su explotación, en enero de 1892 era vendido a una naviera de Constantinopla.

En Ibiza, a mediados de 1887, don Juan y don Ignacio Wallis y Cia. adquirieron en Londres un pequeño vapor de casco de madera que recibió el nombre de "Nyni", para establecer un servicio regular con Barcelona. El 17 de septiembre del referido año llegaba al puerto de Ibiza, inaugurando la línea con Barcelona el día 21

siguiente, pero poco después era vendido a unos armadores catalanes.

Volviendo a las navieras mallorquinas, el año 1891 marca un hito memorable y trascendental con la constitución de la Isleña Marítima, como consecuencia de la fusión de las entidades La Isleña, Empresa Mallorquina de Vapores y la Empresa Marítima a Vapor, dando comienzo sus actividades el 1 de mayo, y que por espacio de unos treinta años tenía que ser la concesionaria de los servicios marítimos regulares de Palma con Ibiza y puertos del Levante español.

Siete vapores constituyan su flota inicial: "Mallorca", "María", "Isleña", "Julio", "Unión", "Palma" y "Bellver", y mientras en años sucesivos causaban bajas los buques más antiguos, en 1893 era adquirido el "Cataluña" para sustituir al "Mallorca" y en 1900, la baja del "Unión" motivó la compra en el puerto de Argel del "Balear".

En 1904 se incorpora a la flota de la Isleña Marítima el "Miramar", construido en la factoría de Odero en Génova (Italia), por encargo expreso de la Isleña, el buque insignia de su flota.

La adjudicación a la Isleña Marítima de las comunicaciones regulares de Mallorca con Ibiza, puertos de Levante, Marsella y Argel en 1910, como consecuencia de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, suponía la culminación de aquella benemérita entidad, tan entrañablemente mallorquina, que en pocos meses veía incrementada su flota con los buques "Ciudad de Palma", "Formentera", "Mallorca" y "Rey Jaime II". Al año siguiente, el "Rey Jaime I", construido en los astilleros Odero, de Génova, constituye la unidad de mayor tonelaje de su flota para cubrir la línea rápida de Palma a Barcelona.

En 1913 perdía por embarrancamiento en las costas de Ibiza el "Mallorca" y a fines del año siguiente se incorporaba a su flota otro buque de nueva construcción, de características muy semejantes a las del "Rey Jaime I", que recibió el nombre del vapor perdido poco antes.

Por lo que a Menorca respecta, en 1893 quedaba constituida La Menorquina, Sociedad de Navegación, con un capital de 500.000 pesetas, y su flota la constituyan los vapores "Ciudad de Mahón", "Menorquin" y "Comercio".

En 1895 se fusionaron la Sociedad Mahonesa de Vapores y La Menorquina, Sociedad de Navegación, de la cual surgió La Marítima, Compañía Mahonesa de Vapores, que fue la adjudicataria de las comunicaciones con Mallorca y con Barcelona durante largos años, hasta su absorción por la Compañía Trasmediterránea.

En 1900 adquiría el vapor "Isla de Menorca", en 1908, el "Monte Toro", y a fines de 1911, el "Mahón" y el "Ciudadela".

El 25 de noviembre de 1916 quedaba legalmente constituida la Compañía Trasmediterránea, con capital de 100.000.000 de pesetas, autorizada la escritura por el notario de Barcelona don Antoni Sastre y Mejía, dando comienzo su vida mercantil el 1 de enero del año siguiente.

En 1917, la naciente Trasmediterránea gestionaba la absorción de la Isleña Marítima y de La Marítima de Mahón, y tras largas deliberaciones y consecuente oposición por parte de muchas esteras que a todo trance pretendían evitar la desaparición de aquellas navieras tan entrañablemente isleñas, al año siguiente lograba adquirir la totalidad de acciones de La Marítima y en 1919 la mayoría de la Isleña Marítima, de tal manera que a partir de esta fecha corrian a cargo de la Trasmediterránea los servicios regulares de las islas con la Península e interinsulares.

En los años 1920, 1930 y 1951 se convocaron concursos entre los navieros españoles para la adjudicación de las comunicaciones marítimas de soberanía, que fueron adjudicadas a la Compañía Trasmediterránea, la cual viene desempeñándolas en la actualidad.

Es notable el avance que en la calidad de los buques que prestan estos servicios se ha dado en los últimos años, pues con la incorporación, entre 1955 y 1961, de las motonaves "Ciudad de Barcelona", "Ciudad de Burgos" y "Ciudad de Granada" quedaron estos servicios a una respetable altura, tan sólo superada por los "ferrys" del tipo "X" denominados "Juan March", "Santa Cruz de Tenerife", "Ciudad de Compostela" y "Las Palmas de Gran Canaria".

Un hecho memorable y trascendental, digno de ser mencionado, ha sido la incorporación a las líneas de Baleares de las unidades de Ybarra y Compañía. Primero fueron los transatlánticos "Cabo San Roque" y "Cabo San Vicente", que en sus viajes regulares en la línea Mediterráneo-Brasil-Plata recalaban en Palma como puerto de escala, y recientemente, a partir del primer día del mes de septiembre de 1972, el canguro "Cabo San Sebastián" inaugura la línea Palma-Barcelona-Génova, con frecuencia bisemanal, al que seguirán en un futuro no muy lejano otras dos unidades de iguales características que ostentarán los nombres de "Cabo San Martín" y "Cabo San Jorge". ■ JUAN POU MUNTANER.

LA INVESTIGACIÓN PESQUERA

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INVESTIGACIÓN PESQUERA



LA BIOLOGÍA PESQUERA

El campo de la BIOLOGÍA PESQUERA queda definido por su mismo título y, en consecuencia, puede decirse que comprende todos los estudios relativos a la biología de los peces y demás seres marinos de interés comercial. De aquí se deduce que la biología pesquera incluye parte o la totalidad de otras varias ramas de las ciencias, más restringidas, realizando un proceso de síntesis y unificación en un período caracterizado por la especialización a ultranza en campos de la investigación cada día más circunscritos.

El progreso de la mayoría de las especialidades científicas se produce lentamente, mediante la adición de descubrimientos fragmentarios efectuados en diferentes laboratorios; cuando esta acumulación alcanza una masa suficiente es susceptible de integración, generando a su vez nuevos adelantos, pero a un nivel más alto.

En la biología pesquera, los hallazgos pueden producirse e integrarse en un mismo laboratorio y en ocasiones hasta por un mismo investigador.

La pesca, iniciada con la vida del hombre sobre la Tierra como una forma más de obtener alimentos, se ha ido complicando de tal manera que la Humanidad ha necesitado obtener de forma creciente más y más recursos de la mar y de la ciencia —al servicio de la técnica—, que ha llegado a poder dotar a la industria pesquera de mejores y más eficaces medios de prospección, captura, transporte y conservación, abocando en transformar lo que fue una profesión artesanal y empírica, en una industria manejada por auténticos técnicos especializados, regulada y controlada por organizaciones nacionales e internacionales de coordinación y legislada por reglamentos a nivel nacional o de convenio internacional, para una industria de la envergadura que en la actualidad ha adquirido la pesca.

PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA INVESTIGACIÓN PESQUERA

- Estudio de las especies pesqueras.
- Estudio de la tecnología pesquera en cuanto a procedimientos de captura.
- Estudio de los métodos de conservación y tratamiento de la pesca, así como de su transporte al consumidor.
- Estudios sobre economía pesquera.
- Pescas experimentales y exploratorias de nuevos fondos, posibles futuros caladeros de pesca.
- Estadísticas de control de las pesquerías, previsión de capturas, dictaminación de situaciones de "sobrepesca" y regulación de la intensidad o

INDUSTRIA PESQUERA

Por MIGUEL MASSUTI

Jefe del equipo de investigación pesquera del Laboratorio Oceanográfico de Baleares del I. E. O.

esfuerzo de pesca en una determinada población o región.

— Piscicultura marina en general —maricultura— con un futuro esperanzador.

El biólogo-pesquero debe colaborar con el economista y el tecnólogo pesquero en la aplicación de la teoría general de la pesca para dar con las relaciones entre las propiedades de la población de peces explotada y el efecto de las operaciones de pesca sobre la misma.

Un programa de investigación pesquera se basará en tres puntos:

— Descripción completa de la población o poblaciones.

— Reacciones frente a los cambios del medio ambiente.

— Influencia de la intensidad de pesca.

La doble tarea del biólogo pesquero en este aspecto se puede resumir en dos puntos:

a) FASE EXPLORATORIA, clase, lugar y abundancia de una población.

b) FASE DE EXPLOTACIÓN, intensidad de pesca al nivel adecuado.

SITUACION ACTUAL DE LA INDUSTRIA PESQUERA BALEAR. ANALISIS DE LA PESCA ENTRE 1970 Y 1973

La necesidad de fomentar la pesca, por un lado, a fin de aumentar la cantidad de alimentos y productos útiles al hombre y, por otro, regular dichas extracciones para no reducir su capacidad de producción, han sido las causas que han obligado a la creación de organismos asesores, reguladores y legisladores de la misma, toda esta compleja organización, la legislativa referente al fomento y protección de la pesca, la de los organismos científicos y técnicos, la que se refiere a las cuestiones culturales e incluso concernientes a los problemas "sociales", no son sino consecuencias de los problemas biológicos que la pesca implica.

Se ha expuesto numerosas veces que la vida en el mar está regulada por una acción de competencia entre las diversas poblaciones de seres que la habitan, y que el equilibrio de unas y otras depende de la capacidad de reproducción y de pervivencia frente a las tasas de mortalidad —natural o provocada—.

Estas relaciones de interdependencia que se dan espontáneamente en la Naturaleza han sido profundamente alteradas cuando los miembros integrantes de la ecuación del equilibrio natural han sumado un nuevo factor complementario extraño, el de la pesca, que interviene como un elemento depredador más y de importancia extraordinaria tanto por el volumen enorme de mortalidad que produce como por su actuar de modo violento sobre las cuali-

dades del medio ambiente —acción de la pesca de arrastre—. La pesca es, por otra parte, un elemento depredador indiferente a las fluctuaciones numéricas del elemento depredado, ya que si en el caso de las poblaciones marinas los depredadores sucumben cuando falta el alimento y su número desciende espontáneamente hasta que se restablece nuevamente la situación de equilibrio, no ocurre lo mismo con los elementos pesqueros que emplea el hombre, que mantiene invariable la potencia extractiva, cuando no la aumentan, para compensar las capturas decrecientes, pudiéndose llegar a una ruptura ininterrumpida de la ecuación de equilibrio, es decir, al agotamiento total de la población capturable.

La circunstancia de haber llegado a esa situación fue lo que llevó al convenimiento de que no se podía pescar sin tasa y de que había que someter la pesca en el Mediterráneo a una serie de limitaciones que la Naturaleza era importante para imponer por sí misma, salvo en los casos, aun no aparecidos, de la total extinción de las poblaciones explotadas.

De ahí surgieron hace unos años la COMISIÓN PERMANENTE DE PESCA DEL MEDITERRÁNEO, bajo los auspicios de la Dirección General de Pesca Marítima, y las JUNTAS PROVINCIALES DE PESCA, como consecuencia de la Comisión.

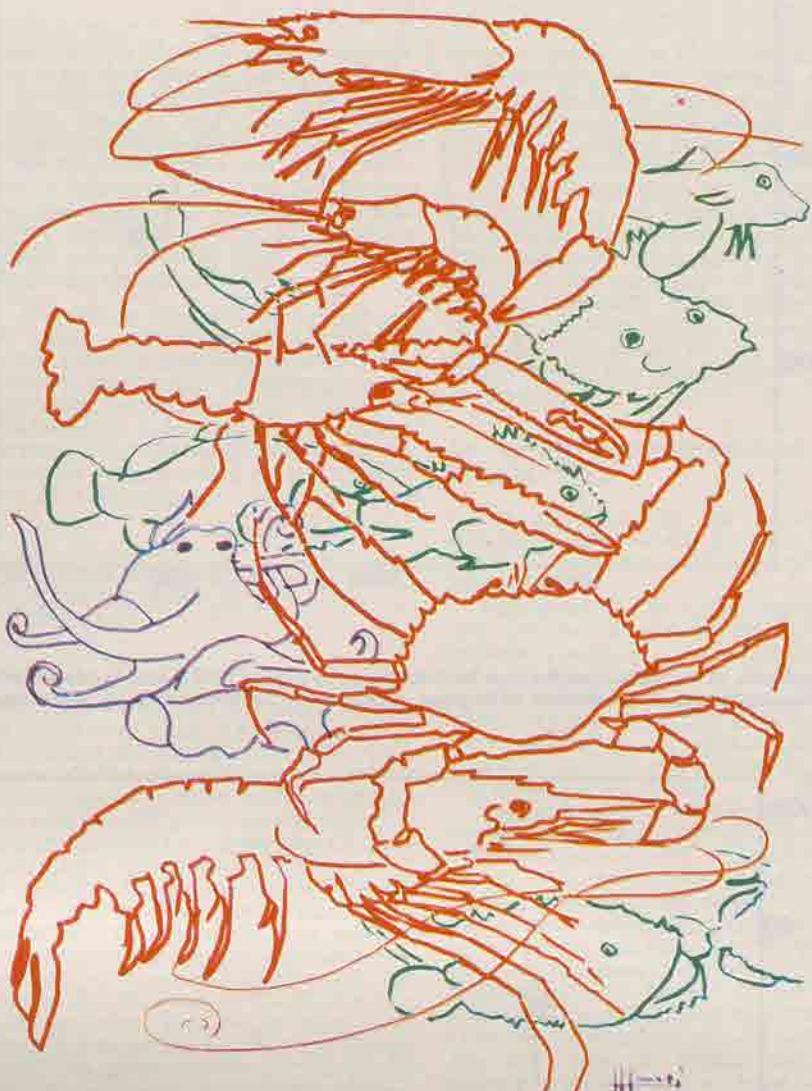
PRODUCCION PESQUERA ACTUAL DE LAS ISLAS BALEARES

Las pesquerías existentes en el mar balear, principalmente las más rentables del talud continental, no son explotadas solamente por los pequeños insulares, numerosos barcos de arrastre del litoral peninsular mediterráneo frecuentan temporalmente estos caladeros. Este "problema" se agrava cuando en parte del litoral peninsular se establece un período de veda total.

Todo ello quiere decir que, al hablar de pesca producida, no coincidirá ni puede coincidir exactamente con pesca desembarcada, y que existirán en realidad unas estadísticas de captura —producción— y unas estadísticas de desembarcos, y a través de las últimas jamás se podrá llegar a una valoración total real de la producción.

Los comentarios sobre estadísticas de "producción pesquera" que a continuación exponemos sirven para darnos una idea de las fluctuaciones experimentadas por la industria pesquera en Baleares, suponiendo constante el error de pesca extraída en Baleares y comercializada en la Península, o de pesca cuya comercialización ha escapado al control de lonja y por tanto a las estadísticas.

Observamos en un análisis estadístico de desembarcos, que abarca desde 1940 a 1972, para el total de pesca —incluyendo, por tanto, peces, crustáceos y moluscos—, un incremento desde 3.256.300 kilos hasta un máximo



de 4.379.597 kilos en 1968, en que se inicia un clarísimo descenso, hasta llegar a mínimos de 2.218.828 kilos en 1971, descenso que hasta 1970 es evidencia de una situación de sobrepesca, pero que a partir de dicho año refleja la imposición de medidas de control y ordenación a fin de estabilizar la producción de las pesquerías de arrastre.

Si analizamos los rendimientos económicos veremos claramente que los porcentajes más elevados corresponden al valor de los crustáceos, que son, sin duda alguna, la base económica de estas pesquerías. Unas cifras indicativas extraídas del año 1970 nos dan:

Pesetas

Pesetas/kg. para PECES.....	39,07
Pesetas/kg. para MOLUSCOS.....	36,39
Pesetas/kg. para CRUSTACEOS.....	182,92

Valores, naturalmente, en primera venta —en lonja—, ya que estos productos llegan al consumidor enormemente aumentados a través de las cadenas de comercialización, aunque en 1973 acaban de fijarse unos límites precisos que es de esperar influyan en estas desproporciones entre precios en lonja y precios finales.

Observamos para los rendimientos totales de la flota, desglosándola en número, tonelaje, potencia y hombre, los siguientes promedios:

Toneladas

Captura año/BARCO.....	53,64
Captura año/TRB.....	2,35
Captura año/CV.....	0,58
Captura año/TRIPULANTE.....	7,38

Como conclusión final a estas breves consideraciones incluimos los valores de

pesca desembarcados e importe de su venta para 1970, 1971 y 1972:

	Kilogramos	Pesetas
1970.....	2.384.738	113.996.156
1971.....	2.218.195	124.710.584
1972.....	2.519.544	150.305.667

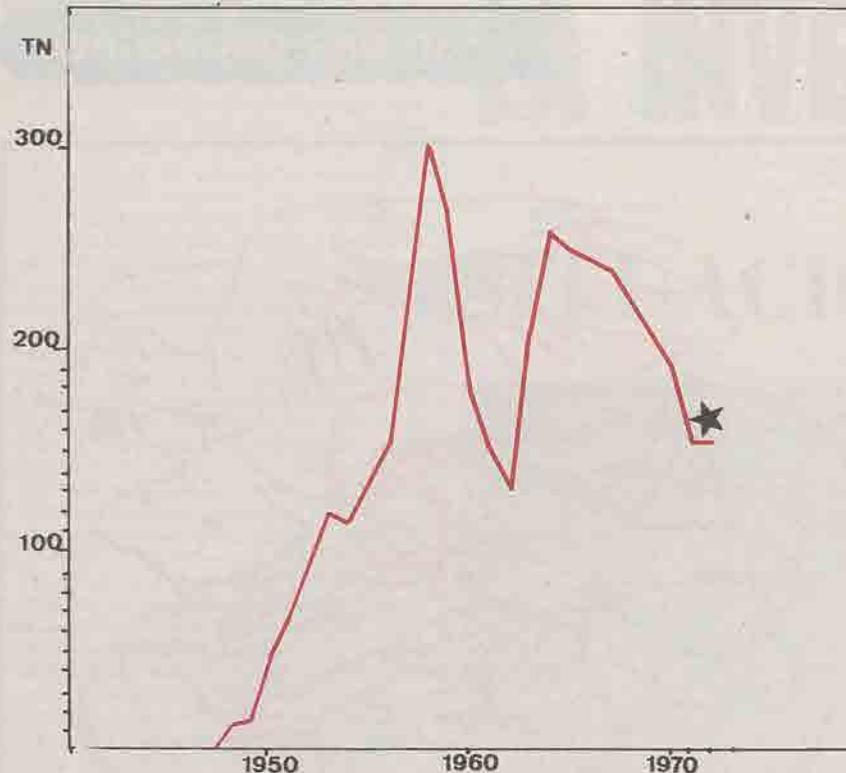
La disminución de capturas en los años 1970 y 1971 se debe, sin duda, a la puesta en vigor de una nueva reglamentación laboral —ya indicada—, que prescribe una serie de limitaciones a la flota pesquera. El ligero incremento de las capturas para 1972 pudiera sugerir una tendencia a la mejora de rendimientos, como consecuencia de la implantación de las mencionadas restricciones de la ordenación pesquera, sin embargo, sería prematuro sacar conclusiones en este sentido. Hay que entender que el efecto beneficioso de la veda de verano, de la limitación de horarios, así como reducir a cinco días la semana laboral de pesca, se traduce principalmente en evitar que las pesquerías del archipiélago sean explotadas por encima de su capacidad de producción, situación a que, en las estadísticas anteriormente comentadas, se llegó en 1968.

Cabe esperar, precisamente de las reglamentaciones de ordenación y racionalización de la pesca, que el montante total de capturas subastadas en lonja se estabilice alrededor de las 2.500 toneladas anuales.

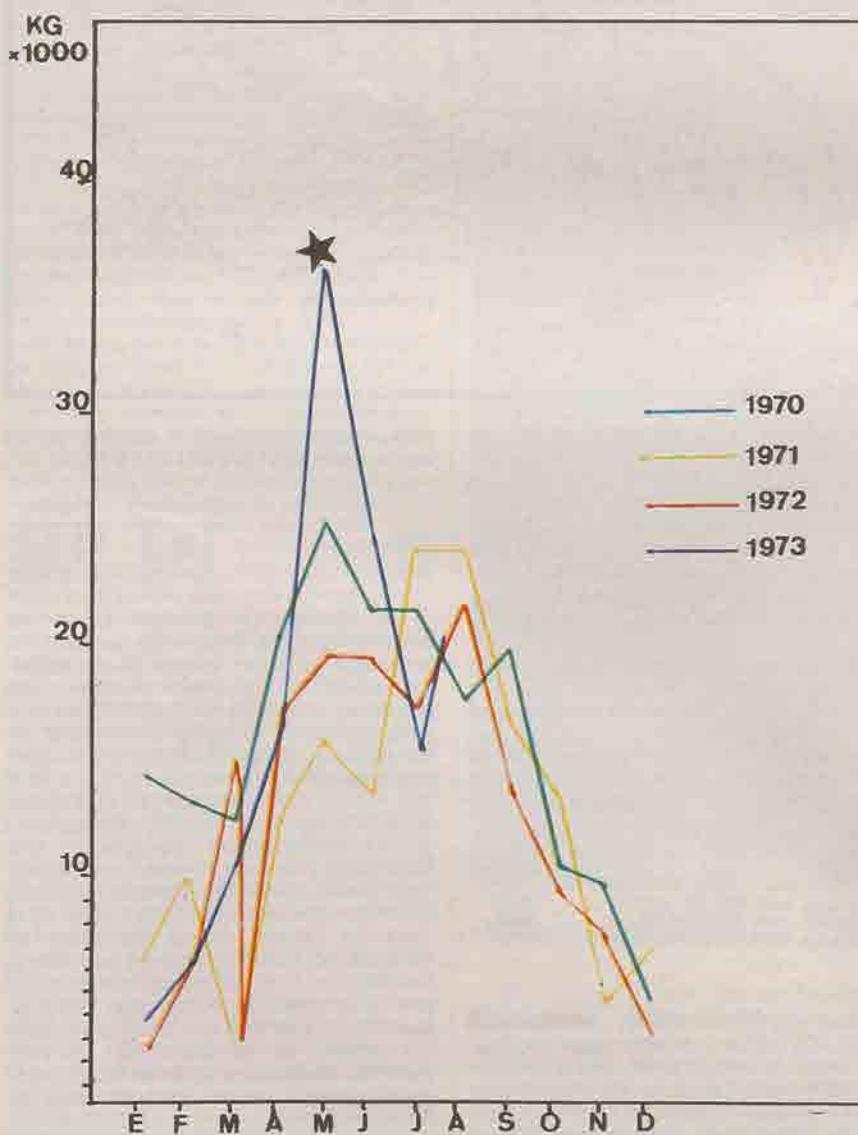
COMENTARIOS A LOS EFECTOS DE LA ORDENACION PESQUERA DURANTE CUATRO AÑOS EN LAS PESQUERIAS DE LAS BALEARES

En el apartado anterior hemos comentado que como consecuencia

(Pasa a la página siguiente)



Evolución en la pesca de gamba para las Baleares entre 1940 y 1972. Véase la estabilización conseguida con la ordenación de la pesca, manteniendo un nivel medio de producción.



Variación mensual para la pesca de la gamba en Baleares, en 1970, 1971, 1972 y 1973. Se observa claramente el enorme incremento de pesca en 1973 para los meses de primavera.

(Viene de la página anterior)

para el total de la pesca, de la ordenación pesquera parece que se ha conseguido estabilizar a un nivel aceptable el montante total. Veamos a continuación cuál ha sido la incidencia que la ordenación ha tenido sobre aquellas especies que mayor importancia tienen en la pesca y el mercado balear.

EL SALMONETE

Esta especie, del máximo interés económico en las Baleares, muestra una de las más directas relaciones entre las limitaciones de ordenación impuestas y los efectos beneficiosos obtenidos en pocos años.

En las estadísticas desde 1940 a 1973 aparece de una manera muy clara

desde 1970 la iniciación de un importante aumento, que sigue aparente en lo que llevamos de 1973.

La veda de primavera-verano ha de ser un factor decisivo por cuanto, al defender los fondos inferiores a 100 metros, defiende la concentración de los estados juveniles del salmonete, precisamente coincidiendo en estos meses en que los arrastreños deben traer por fuera de los 100 metros de profundidad.

EL CARMEL

Otra especie del máximo interés comercial en Baleares, y con una clara incidencia de la veda de verano sobre esta especie, que llega a alcanzar cotizaciones quizás incomprensibles en otras regiones, tiene un sentido diferente, aunque realmente la interferencia no se refiere a la veda de fondos, sino al horario de pesca.

En el gráfico referente al caramel se observa claramente un descenso en vertical de las capturas coincidiendo con los meses en que coincide veda de fondos y horario de verano (pesca de día), descenso que se recupera inmediatamente al entrar en vigor, después de la veda, el horario de noche.

Está completamente comprobado en las islas que el caramel, en pesca de arrastre, solamente se pesca durante la noche, en que al parecer se sitúa en el fondo, mientras durante el día asciende sobre él y es cuando se captura accidentalmente por las 'traiñas' que efectúan pesca de día. Las pocas toneladas que figuran en las estadísticas de captura en los meses de verano corresponden a pesca con 'traiña' o a infracciones en el horario de pesca.

LA GAMBA

Era tradicional en la pesca de la gamba de profundidad al arrastre, como lo es en la pesca de la "quisquilla", un descenso de capturas en los meses de verano.

Incluimos en el gráfico y en las estadísticas correspondientes a 1970, 1971, 1972 y 1973 hasta el mes de agosto los datos de captura mes por mes. Se observa claramente que esta situación se ha invertido por completo, apareciendo una máxima captura en verano y unos mínimos en invierno.

Debemos atribuir este hecho al aumento del esfuerzo de pesca en estos meses como consecuencia de la afluencia de barcos del vecino litoral peninsular que, afectados por la veda total en su región, acuden a las pesquerías de gamba de las Baleares. Los promedios de captura mensual en los meses de primavera y verano se pueden situar en unos 20 000 kilos. Estas capturas, interesantes para el mercado local —a este nivel de extracción— parecen no perjudicar en absoluto el rendimiento de las pesquerías, ya que vemos, para los años 1970 a 1972, una estabilización a un nivel medio entre los máximos de 1958 y 1962.

Esta pasada primavera se han complicado las cosas al intensificarse el esfuerzo de pesca con una afluencia masiva e inesperada de barcos peninsulares, hasta casi triplicar la flota pesquera de arrastre que faena los fondos de las Baleares. En el gráfico, para la gamba, se ve claramente que para mayo y junio de este año, los desembarcos superan de una manera alarmante los normales en los años precedentes.

No hay duda de que esta intensificación del esfuerzo de pesca en nada puede beneficiar las pesquerías de las Baleares, tampoco existe la menor duda de que estas flotas peninsulares están en todos sus derechos al acudir a las pesquerías de las islas, pero a la vez es indudable que con ello peligran gravemente las posibilidades futuras de estas pesquerías de gamba de profundidad.

hoy por hoy, y gracias al Plan de Ordenación de la pesca, situadas a un nivel más bajo que años atrás, pero al menos estabilizadas en su carrera descendente, para un esfuerzo de pesca razonable y racional.

Creemos que de continuar este incremento de la flota que rastrea los fondos de Baleares —como ha ocurrido en 1973—, habrá que pensar en tomar algunas medidas de defensa para defender el trabajo de tres años de ordenación positiva.

LAS PESQUERIAS DE LANGOSTA

Un apartado especial merecen las pesquerías de langosta en la región balear. Su importancia en el Mediterráneo, con respecto a esta especie, es muy grande, tanto por su calidad como por la cantidad desembarcada, que supera a las restantes regiones mediterráneas en conjunto.

En una revisión de desembarcos efectuados en un espacio de veinticinco años, y solamente para las regiones mediterráneas, hemos observado que, con fluctuaciones relativamente importantes, la producción se ha mantenido a un buen nivel, sobre todo considerando la excepcional cotización de dicha especie en el mercado.

En Baleares, para 1969 y 1970 se notó un importante incremento en las capturas, descendiendo algo en 1972, hay que tener en cuenta que las fluctuaciones —siempre en unos límites no excesivos— son completamente naturales en la bioecología de los crustáceos y nada tienen que ver con la intensidad del esfuerzo pesquero; ahora bien, estos incrementos citados para los últimos años se deben sin duda a la explotación de zonas rocosas más profundas, antes no explotadas, y que ahora son accesibles gracias a la mecanización de las faenas de pesca con trasmallo. En 1973 ha sonado un toque de alarma en estos fondos con la disminución de la talla media de los ejemplares capturados y, al parecer de algunos profesionales de la pesca de langosta, quizás sería el momento de pensar en una veda total de la especie por espacio de algunos años.

ASPECTOS DE LA COMERCIALIZACION DEL PESCADO EN BALEARES

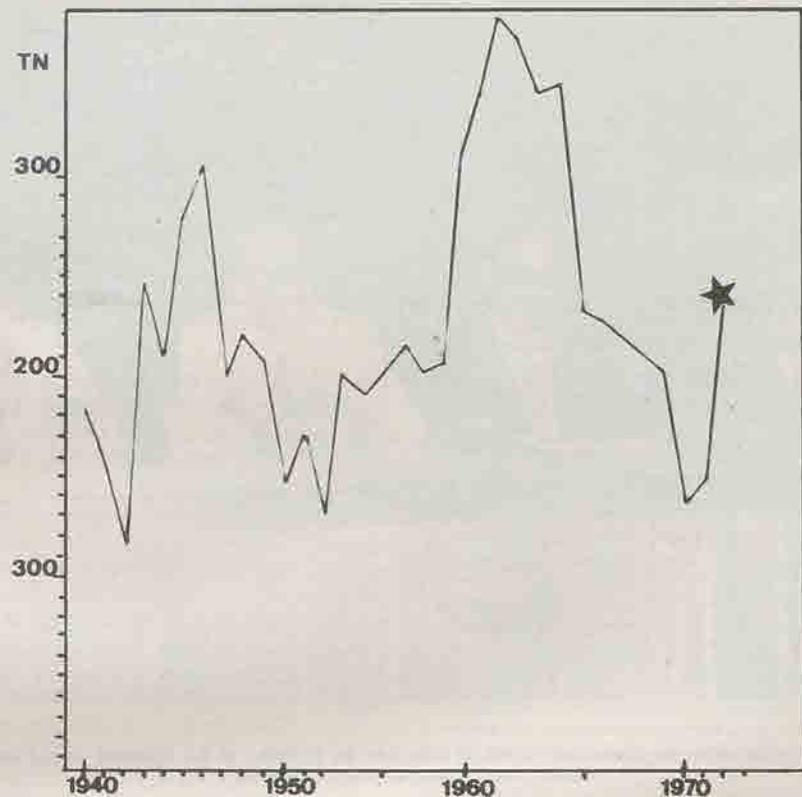
Las islas Baleares no tienen suficiente pescado desembarcado para abastecer el mercado provincial; ello hace que se importen cantidades masivas de pescado congelado y pequeñas partidas de pescado refrigerado, para suprir las deficiencias de producción local.

El desequilibrio entre los precios del pescado fresco y congelado importado es enorme. La escasa cantidad de captura de nuestra provincia provoca unos precios inevitablemente altos.

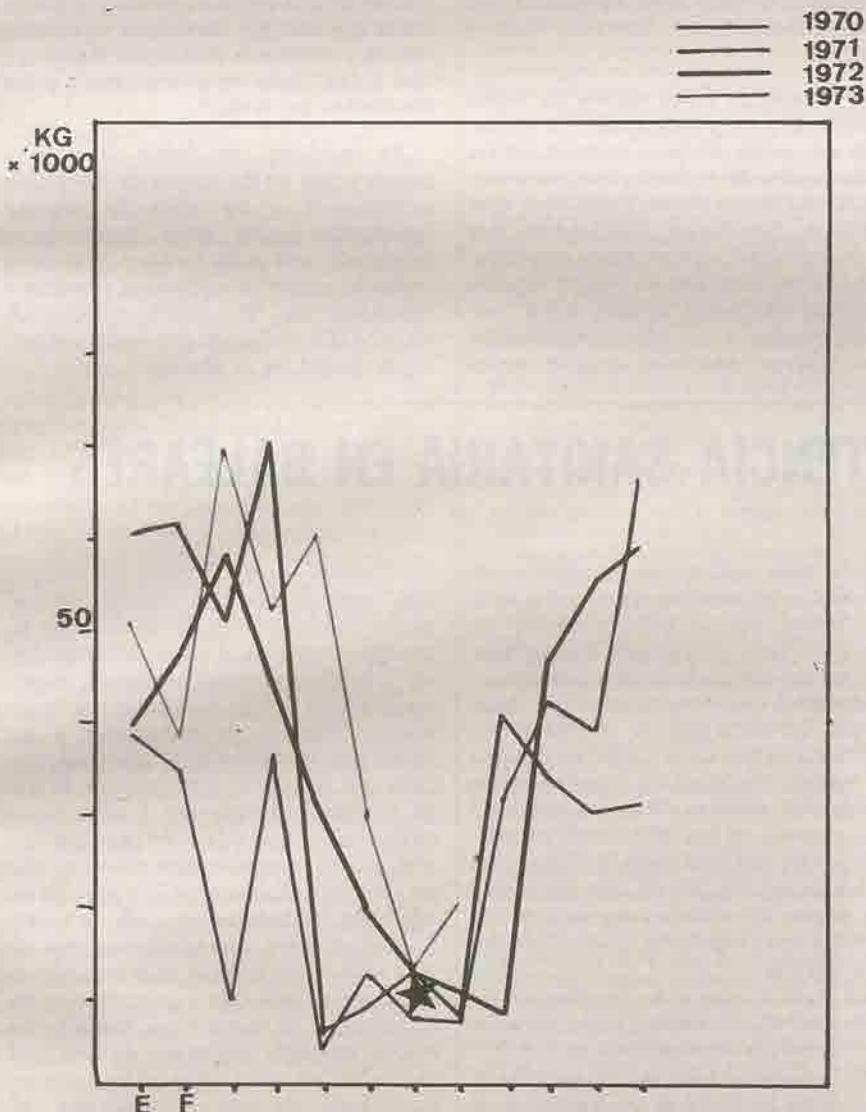
La comercialización del pescado en la isla de Mallorca se realiza en un 80 por 100 a través de la lonja de contratación de Palma de Mallorca; si bien se desembarca más pescado en otros puertos de la isla, éste no se comercializa en los mismos, sino que es transportado a la lonja de la capital en camiones, salvo pequeñas cantidades que van quedando en algunas poblaciones del recorrido por el interior de la isla.

El sistema de contratación en lonja es algo especial; no es la típica subasta "a la baja", extendida por toda España, sino el empleo de ciertos intermediarios llamados "patronas", que conciernen la venta con los comerciantes cobrando por su gestión un porcentaje que oscila entre el 2 y el 4 por 100.

(Pasa a la página siguiente)



Evolución en la pesca de salmonete en las Baleares entre 1940 y 1972. Obsérvese el aumento de capturas consecuencia de la implantación de la veda de primavera-verano.



Evolución mensual para la pesca del caramel en Baleares para 1970, 1971, 1972 y 1973. Obsérvese que, coincidiendo con la veda de verano (pesca del día), corresponde un descenso importantísimo en la pesca de esta especie del máximo interés en Baleares.

(Viene de la página anterior)

Sobre la pesca contratada en lonja se aplican los siguientes gravámenes:

— 2,08 por 100 como arbitrio sobre el valor de la pesca. Sustituye las tasas por uso de puerto, atraque y muellaje en las embarcaciones de pesca. Está a cargo del comprador.

— 3,25 por 100 como gastos de lonja. A cargo del vendedor.

— 0,32 por 100 como gastos de lonja. A cargo del comprador.

Una característica típica de la comercialización del pescado en las Baleares es la inexistencia del escalón mayorista: en efecto, los detallistas son quienes

contratan en lonja y venden directamente en los mercados o en ambulancia al consumidor. El mayorista existe únicamente para el pescado congelado, generalmente importado de las Canarias y del Atlántico Norte, por los mismos que lo distribuyen entre los detallistas y los industriales de la hostelería. Generalmente dichos mayoristas de congelado suelen simultear su función con la de detallistas de pescado fresco.

El pescado fresco sobrante —ya sea en casos esporádicos de exceso de pesca pelágica, por baja calidad o pérdida de condiciones— lo absorbía en su totalidad una fábrica de harinas y subproductos de la pesca, de moderna instalación, pero que habitualmente no disponía de materia prima para su capacidad de elaboración.

PROBLEMA FUNDAMENTAL DE COMERCIALIZACIÓN Y CONSUMO

El problema fundamental de comercialización y consumo de pescado fresco en Baleares va ligado a los problemas de producción de recursos naturales y se puede afirmar que el consumo de pescado en las islas, como fuente de proteínas para la población, va más ligado al pescado congelado, quedando el pescado fresco, de excelente calidad, como un artículo de lujo que por su elevado precio no está al alcance de parte de la población, al menos de una manera constante. Por otra parte, a pesar de los precios, el mercado mallorquín no acepta de una manera general el pescado pelágico, que es el único que actualmente todavía ofrece unos desembarcos lo suficientemente importantes para que pudieran ser tomados en consideración desde un punto de vista de alimento básico en una dieta racional.

Para lograr un aumento en este tipo de pescado —en su consumo— tendría que actuarse sobre los precios, y para que el impacto de éstos se aprovechara en su totalidad, organizar al mismo tiempo un servicio de propaganda que incidiera sobre los gustos del consumidor y acrecentara las necesidades de éstos con respecto a este tipo de pescado: sardina, atún, pez espada, marrano, boquerón, etcétera.

El conseguir una disminución de precios lleva consigo serios problemas de difícil solución práctica. Con el fin de conseguir resultados inmediatos se ha hecho una revisión de impuestos y márgenes comerciales de los intermediarios, ya que pensar en una reducción de los ingresos de los pescadores o de los beneficios del capital invertido sería una política económica injusta y completamente fuera de lugar en un sector de la industria como la pesca, basada en la libre concurrencia.

Tampoco existe la seguridad de que con la mencionada revisión de márgenes comerciales no tengamos que rendirnos ante la evidencia de que gran parte de los intermediarios fueran familiares de los mismos pescadores —ya hemos citado el caso particular de las llamadas "patronas"—, que con su labor en la lonja y mercado ayudan al sostenimiento de la familia pescadora.

Sin embargo, la solución más aceptable económicamente es la que consiste, como en tantas otras ramas de la industria, en un aumento de la productividad, que sólo puede conseguirse mediante fuertes inversiones encaminadas a la modernización de las embarcaciones y utillaje para poder realizar una pesca más racional y científica, y asimismo iniciar por parte de nuestra flota nuevas modalidades de pesca aún no explotadas por nuestra flota, pero sí —y con éxito— por las flotas peninsulares, concretamente la pesca denominada "marrajera", la pesca de atunes, la pesca de gambas con nasa, es esta la

única forma en que los costos por unidad de pesca fueran menores, con lo que se lograría una mayor elasticidad de oferta, evitándose en gran parte las bruscas alteraciones de precios al sufrir la demanda cambios imprevistos.

La dificultad está en la falta de capitales y en una inercia tradicional a toda innovación, buscando rendimientos más altos en la misma escasez. Es necesario intentar, a través del ahorro privado o recabando ayuda estatal, este objetivo, so pena de que la cantidad de pescado disminuya, la calidad desmerezca y los precios sigan su carrera ascendente.

LA FORMACION PROFESIONAL EN BALEARES

Por su situación de insularidad adquieren gran relieve las enseñanzas marítimas en todas sus facetas, en nuestras islas.

Toda persona que habita cerca de la mar, casi necesariamente ha de dedicar en todo o en parte su actividad profesional o de recreo a la misma. Tanto en una acción como en otra, las enseñanzas y la capacitación para ello ha de tener gran importancia en la elaboración de cualquier estudio económico amplio y completo que se realice.

Prescindiendo de la titulación que en diferentes escalas y grados necesitan los aficionados de embarcaciones de recreo, nos limitaremos a apuntar el problema bajo el punto de vista profesional, es decir, refiriéndonos a la titulación actual de las enseñanzas y titulaciones marítimo-pesqueras, necesarias para el desenvolvimiento laboral de los trabajadores, cuya dedicación y salario va con cargo a la navegación, bien en la Marina mercante, bien en tráfico interior de puertos o en la industria de la pesca.

La sentida necesidad de formar hombres con titulación suficiente para las faenas marítimas, ya fue tenida en consideración y debidamente estudiada por la Sección Cultural de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, que inmediatamente se propuso solucionar en la parte que le fuera posible, refiriéndose a los pescadores, esta necesidad; han obtenido un gran resultado los Cursos de Formación Profesional impartidos, bajo los auspicios del Ministerio de Trabajo, en los últimos tres años, y que prosiguen con intensidad, habiendo finalizado varios de ellos en diferentes puertos de la provincia.

Todo el éxito de los Planes de Ordenación, la regulación de las pesquerías, la defensa de los recursos naturales, solamente puede conseguirse si los hombres que cada día se hacen a la mar en las faenas de la pesca tienen una formación profesional, cultural y humana a la altura de los momentos actuales.

EL FUTURO DE LA INVESTIGACION PESQUERA EN BALEARES

Con la inminente inauguración de las nuevas y modernas instalaciones del LABORATORIO OCEANOGRÁFICO DE BALEARES, con nuevos medios de trabajo, se abre un futuro brillante de perspectivas para continuar la labor dentro del campo de la biología pesquera.

En el momento actual aparecen dos vastos campos de trabajo e investigación: uno, la elaboración de las bases científicas y técnicas de la maricultura, y otro, en el que encajan nuestros trabajos de investigación de los últimos diez años, como continuación de los ya realizados en generaciones anteriores, el de ayudar a un mejor conocimiento de nuestras pesquerías, ayudar con ello a la racionalización de la pesca con la introducción y utilización de nuevas técnicas y métodos adaptados a cada circunstancia y que no dañen las reservas potenciales de nuestros fondos de pesca.

CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL EN BALEARES, IMPARTIDOS POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

CON gran éxito y aprovechamiento se vienen celebrando en los últimos años en el litoral de esta provincia cursos de formación profesional que, subvencionados por el Ministerio de Trabajo a través de su Dirección General de Promoción Social, imparte el Instituto Social de la Marina a través de su Delegación Provincial.

Estos cursos se han ido programando en dos especialidades importantísimas para la industria de la pesca: patrón de pesca litoral de segunda clase y motorista naval.

La sentida necesidad de titulados de estas especialidades se ha hecho patente en estos últimos años, en que la juventud marinera, atraída por las facilidades de su colocación en trabajos de tierra, más cómodos, menos peligrosos y a veces más rentables, ha ido abandonando el mar y la embarcación, en la que encontraban una vida laboral incierta, incómoda y sacrificada y, desde luego, más peligrosa.

El formidable "boom" turístico de los últimos años, especialmente en estas islas, con su demanda de trabajadores para la hostelería, construcción, servicios, etcétera, ha tirado con fuerza de una juventud que si bien heredaba de sus antepasados tradición marinera, cariño al mar y la técnica de navegar y faenar la pesca, ha ido en su desgana perdiendo estas virtudes, al comprobar el progreso en tierra y la facilidad y seguridad económica que ésta le ofrecía, en contra de la poca o nula renovación y progreso, tanto en embarcaciones como en artes y técnicas, que su profesión le brindaba.

A mayor abundamiento, las pocas facilidades y dificultades que encontraban para su formación profesional, su aprendizaje y progreso científico e intelectual con las enseñanzas de educación básica para lograr ascender de categoría laboral y social, optando mediante exámenes medios a las titulaciones de patronos de segunda clase y motoristas, categorías estas en que cifraban sus anhelos, les desanimaba de tal forma que preferían desistir de la pesca.

Las pocas facilidades a que nos referimos se explican pensando que debían compatibilizar sus catorce o diecisésis horas de trabajo con las dedicadas a sus familias y los estudios si podían realizarlos. Les tenían que resultar muy costosos.

Todo ello hizo que poco a poco, a medida que se iban produciendo bajas de técnicos titulados en la pesca, bien por jubilación, bien por cambio de pro-

fesión o laboral, era muy difícil cubrir las vacantes.

Este grave problema es el que ha afrontado el Ministerio de Trabajo, y a través del Instituto Social de la Marina, en unos años, ha hecho posible que no hubiese embarcación en puerto lista para zarpar en faenas de pesca que no tuviera posibilidad de encontrar un técnico titulado con preparación suficiente para hacerse cargo de la misma.

En estos años últimos se han impartido nueve cursos de técnicos de la pesca: seis de patronos de litoral de segunda clase y tres de motorista naval, con una matrícula aproximada de 100 de los primeros y 50 de los segundos. De todos ellos, contrastada su preparación con exámenes oficiales en las Comandancias Militares de Marina, han conseguido su titulación oficial definitiva el 80 por 100, que hacen 80 patronos y 40 motoristas.



Clausura de curso en Ciudadel. Junto al delegado de Trabajo, el del Instituto Social de la Marina, que pronuncia unas palabras.

Como es natural, estamos en la brecha con el ánimo de seguir impartiendo estos cursos por todo el archipiélago, cubriendo el resto de las zonas pesqueras (Porto Cristo, Santañí, Porto Colom, San Jorge, Andraitx, Ibiza y Mahón).

El interés de estos cursos no radica solamente en la consecución de títulos, sino en elevar el nivel cultural de los profesionales de la pesca. Muchas anécdotas podríamos contar respecto a esta cuestión. Solamente indicaremos que en la intimidad, conversando con ellos, nos han manifestado su alegría más de una vez tras estos cursos, unos "por poder ayudar a sus hijos pequeños en sus labores escolares y que antes

rehuían vergonzosamente con excusas"; otros demostraban su alegría de "poder alternar en conversaciones con sus compañeros, demostrando unos conocimientos que antes no tenían"; algunos hasta por leer los periódicos completamente y enterarse de lo que decían, ya que antes "sólo veían los santos y los resultados del fútbol".

Es hermosa, por tanto, la labor y proliferación de los cursos de formación profesional, y en ellos se seguirá insistiendo hasta dejar fertilizada y preparada una zona humana apta para mayores esfuerzos culturales, técnicos y sociológicos. ■ LUIS VENTURA GONZALEZ, delegado provincial del Instituto Social de la Marina.

DE LA ASISTENCIA SANITARIA EN BALEARES

A razón básica por la cual el Instituto Social de la Marina ha tenido que hacerse cargo de la asistencia sanitaria del "hombre del mar" es porque su condicionamiento laboral, de vida y hasta quizás, temperamental, difiere considerablemente de las del trabajador de tierra.

La adaptación del "conjunto sanitario" a las exigencias de la vida del trabajador del mar, estudiada a fondo y en la actualidad prácticamente lograda, tanto en la estructuración de la asistencia como con la puesta en marcha de numerosas Casa del Mar, policlínicas, clínicas, dispensarios y centros de urgencia, etcétera, aun siendo muy completa y eficaz, se vive y respira el afán con que los Servicios Centrales del Instituto tratan de conseguir un más fino y completo logro en el sistema asistencial sanitario actual.

En cuanto a Baleares se refiere, nos constan los anteproyectos de la Casa del Mar y de clínicas o dispensarios de distintas categorías a ubicar en puntos claves del archipiélago.

Este maravilloso afán de superación y de realización de todos conocido, al localizarlo a esta provincia, crea una pregunta: ¿dónde han de situarse estas clínicas y dispensarios? Para su respuesta es preciso hacer unas consideraciones previas en el orden provincial:

El colectivo de Marina Mercante sola-

mente crea problemas de agobio de asistencia, especialmente en el puerto de Palma, por la gran afluencia de barcos-correos, motonaves, transatlánticos, cargueros y en tránsito, que dan un contingente muy numeroso de asistencia a trabajadores transeúntes. Comoquiera que en la capital se dispone de medios hospitalarios y ambulatorios adecuados, aunque en la actualidad no sean propios, no hay dificultades de asistencia, que por otra parte, pensando en la futura instalación de una policlínica con capacidad idónea para toda la isla de Mallorca, resolvería favorablemente el problema.

Lo mismo acaece en los puertos de Ibiza, Mahón, Alcudia y Ciudadel, pero en una escala infinitamente menor.

En los asegurados de tráfico interior de puertos se inicia ya un problema: el de la separación en pequeños grupos, dado que en todo el litoral provincial hay "golondrinas" encuadradas en esta sección, que crean dificultades parecidas o idénticas a las que seguidamente se citan para los asegurados de pesca.

A efectos de los pescadores de bajura, Baleares está integrada por cuatro islas —Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera—, distantes entre sí y del puerto de Palma entre las 10 y 60 millas, en las que la forma ancestral de organización de los pescadores es a base de pequeños grupos, que en algu-

nos lugares no sobrepasan las cinco o seis familias, que por razones de tradición (hijos y nietos de pescadores en aquella misma cala) están establecidos en una determinada ensenada, hasta hace pocos años habitada por muy escaso número de habitantes y en ocasiones distanciada y mal comunicada con el pueblo más cercano. Al tratar de hacer comprender a estos hombres los inconvenientes de su aislamiento, insistiéndoles sobre su tipo de vida, dificultades para la escacón de sus hijos, problemas en caso de enfermedad, etcétera, dan a entender que su vida sólo es allí posible, que conocen el fondo de aquella cala y contornos como la palma de su mano y que hasta se da el caso de poder definir que en tal o cual punto de "su costa" hay un pez que no han tratado de capturar, esperando su madurez y aumento de tamaño.

Si se considera por un lado esta disgregación y forma de pensar y, por el otro, que el perímetro de la provincia es mucho mayor de lo que debiera ser en relación a su extensión métrica, precisamente por tratarse de cuatro islas y su perímetro ser en su totalidad costero, no es difícil llegar a la conclusión de que hay casi tantos núcleos de pescadores como calas accesibles.

Hay bastantes Delegaciones locales, cuyo colectivo humano pescador podría

(Pasa a la página siguiente)

ser separado en cuatro, seis y hasta ocho Subdelegaciones. Sirva como ejemplo la Delegación Local de Ibiza, cuyo total de pescadores en activo es sobre los trescientos cincuenta, reuniendo los asegurados de Ibiza capital, Santa Eulalia, San Vicente, Portinatx, San Juan, Santa Inés, San Antonio, Es Codolá, Cla Vadella, Cala Ors y la vecina isla de Formentera, con grupos de pescadores en S'aspalmador, Cala Saona, Bajón y puerto de Formentera.

Problema similar al de la isla de Ibiza se da en mayor o menor escala en las Delegaciones locales de Mahón, Santañí, Porto Cristo, Sóller y Andraitx.

Este notable traccionamiento ha de crear y crea de hecho, en el sentido sanitario, dificultades de asistencia y de control, que solamente podrían ser solventadas a base de conseguir reunir los pescadores en mayores grupos, y entonces y en aquel lugar tendrían toda su eficacia una clínica o dispensario de la clase correspondiente.

¿Cómo podría conseguirse su agrupamiento? ¿Por convencimiento individual de las ventajas que con ello lograran? ¿Dotándoles de mejores medios de trabajo de los que poseen? Creo que sólo el tiempo y la práctica es capaz de determinar la forma de conseguirlo, pensando mucho en el mejoramiento de sus embarcaciones de pesca o de su total renovación.

Es también curioso que en un tan reducido espacio topográfico entre las cuatro islas, sea tan distinto el temperamento y carácter de cada conjunto isleño, siendo sólo explicable a través de la Historia, por sus distintas procedencias raciales e influencias de antiguas colonizaciones; pero lo cierto es que se refleja de modo evidente y en forma muy notable en los casos de baja por enfermedad o accidente. No se citan determinadas localidades por considerarlo ofensivo, pero hay Delegaciones en las cuales, en el curso de veintidós años, no ha sido preciso forzar el alta de un solo asegurado, mientras que en otras, y a pesar de ser estas últimas sometidas a una mayor vigilancia y control, son frecuentes y casi habituales los morosos.

El número de asegurados de la provincia, incluyendo los pensionistas, varía entre 4.500 a 5.500, dando, en cuanto a morbilidad y enfermedad común se refiere, un contingente aproximado de 70 asegurados en baja laboral por mes, incluidos los arrastrados de meses anteriores, y en cuanto a los accidentados de trabajo, se atienden un promedio de 15 a 20 mensuales, teniendo en cuenta que van en ellos incluidos los accidentados de barcos que tocan nuestros puertos, pero que no están incluidos en nuestro censo, caso muy común y frecuente, en especial en el puerto de Palma.

La Delegación Provincial de Baleares y su Inspección Médica, conociendo estos problemas, estudian y laboran en perfeccionar, bajo la supervisión del mando central, la mejor forma de extender y crear realizaciones que ayuden y resuelvan eficazmente estos problemas de prestaciones de la asistencia sanitaria más idónea, contribuyendo al gran interés de perfección que anima al Instituto Social de la Marina en el bien único de sus trabajadores. ■ **MANUEL JIMÉNEZ BONET, inspector médico del ISM.**

EL LABORATORIO DE BALEARES DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRÀFIA

Por **MIGUEL OLIVER**

Subdirector
del Instituto Español de Oceanografía

DENTRO de unos días se inaugura el nuevo edificio para el Laboratorio Oceanográfico de Baleares; junto con él, y como lógico complemento para constituir una unidad costera, entrarán en servicio dos buques de investigación. El "Jafuda Cresques", del Instituto Español de Oceanografía, de 17 metros de eslora, y "El Pescador", de 22 metros de eslora, con misión más concreta de investigación en biología y tecnología pesquera en el área del mar balear. Este último, consecuencia de la estrecha colaboración entre el laboratorio de Baleares, las Cofradías de Pescadores, el Sindicato de Pesca y el Instituto Social de la Marina.

Hasta llegar a este nuevo conjunto de trabajo, el laboratorio de Palma de Mallorca ha recorrido una larga singladura, primero como pionero solitario, más tarde enrolado en el conjunto de unidades costeras del Instituto Español de Oceanografía. A lo largo de su existencia, que empieza en 1906, ha aportado valiosa ayuda al desarrollo de la investigación marina y, como es lógico, ha visto evolucionar sus instalaciones y sus equipos paralelamente al fuerte incremento que ha experimentado la investigación oceanográfica en los últimos veinte años.

Las islas Baleares, por su posición en el Mediterráneo occidental, constituyen una base ideal de apoyo para los estudios oceanográficos en este mar. La trascendencia de los problemas que plantea el estrecho de Gibraltar, así como la importancia del conocimiento del mar de Alborán y Balear para una amplia explicación de estos fenómenos y de su influencia sobre la dinámica, fauna y flora del Mediterráneo, justifica plenamente la existencia de los laboratorios del Instituto Español de Oceanografía en Málaga y Palma de Mallorca.

La COI, Comisión Oceanográfica Intergubernamental, en una de sus últimas recomendaciones señala la importancia que para el desarrollo de los estudios oceanográficos tienen las islas con una situación geográfica de privilegio, que, de no existir, obligarían a pensar en la instalación de plataformas artificiales.

Desde su fundación, el Instituto Español de Oceanografía distribuyó en nuestras costas laboratorios de apoyo y, lógicamente, no olvidó ni el archipiélago balear ni el canario. El laboratorio de Palma de Mallorca, denominado en su origen Laboratorio Biológico Marino, fue con el de Santander punto de partida para la creación del Instituto, organismo nacional que nace con el encargo de estudiar el mar en toda su amplitud (física, química, geología, biología marina y biología pesquera), asesorar a la Administración sobre temas de oceanografía y representar al país en organismos internacionales de investigación oceanográfica. Centramos así la semilla de la investigación marina en España en un pequeño laboratorio situado en la rada de Porto Pi, que fue pronto cotizado en el ámbito científico nacional e internacional.

EL LABORATORIO DE PORTO PI (1908-1923)

Como consecuencia de varios años de relaciones entre científicos españoles y el laboratorio Arago, de Banyuls-sur-Mer, y gracias al apoyo entusiasta de su fundador, el profesor Lacaze Duthiers, se comprendió la gran importancia que ofrecía la fundación de un laboratorio en la isla de Mallorca. El apoyo prestado por el Gobierno permitió la realización de este proyecto, creándose por Decreto de 4 de noviembre de 1906 el laboratorio de Palma.

Señala este Decreto que el laboratorio de Mallorca, por su situación incomparable en el Mediterráneo, por las comunicaciones fáciles con el continente, por recibir con gran frecuencia la visita de especialistas y turistas, atraídos por la belleza del archipiélago, reunirá las más favorables condiciones.

Los objetivos asignados al laboratorio fueron, en la época de su creación, los siguientes: enviar animales marinos vivos a las Universidades y centros de investigación, dar a conocer los problemas de biología marina a los estudiantes enviados por el Estado o por corporaciones, realizar investigaciones oceanográficas y experiencias sobre cultivos de los animales marinos y prestar el necesario auxilio a los naturalistas extranjeros y españoles que desearan efectuar algún trabajo.

El laboratorio fue instalado provisionalmente en un edificio situado en los alrededores de Palma, junto al torrente de Mal-Pas. Poco después ocupó un hermoso local en la pintoresca rada de Porto Pi, antiguo puerto de la ciudad.

El laboratorio de Porto Pi fue inaugurado el día 2 de mayo de 1908, con gran solemnidad y con asistencia de un gran número de profesores y especialistas.

Corresponde al laboratorio de Palma el honor de haber iniciado en España los verdaderos trabajos oceanográficos. Las primeras campañas del Instituto Español de Oceanografía con el cañonero "Vasco Núñez de Balboa" permitieron efectuar numerosos trabajos en el archipiélago, publicándose una carta litográfica de la bahía y adquiriendo ideas precisas sobre las condiciones de las aguas hasta elevadas profundidades.

Profesores eminentes, españoles y extranjeros, pasaron en el laboratorio de Porto Pi temporadas realizando con grandes facilidades sus trabajos científicos. Desde el primer momento emprendieron estudios metódicos para conocer bien el medio marino de aquel archipiélago, base fundamental de toda investigación biológica.

Trabajó en el laboratorio de Porto Pi, don Santiago Ramón y Cajal, que realizó memorables estudios durante el mes de enero de 1910, resenando en el álbum del laboratorio estas palabras: "Consigno que he hallado todo el material vivo y demás recursos técnicos necesarios para mis investigaciones, así como la asistencia asidua e inteligente del director y ayudantes".

En 1911 pasó una larga temporada en Porto Pi el doctor Hase Privatdozent, de la Universidad de Jena, haciendo preparaciones para el Instituto Zoológico de aquella ciudad alemana y realizando notables estudios sobre la fauna de Mallorca y Cabrera. Consignó sus impresiones en el "Zoologischen Anzeiger", 13 de febrero de 1912, "Über die Zoologische Station zu Palma de Mallorca".

El profesor Sauvageau, de la Universidad de Burdeos, visitó Porto Pi en 1912 y después pasó algún tiempo en el laboratorio de Málaga estudiando las algas fucáceas.

El director del Laboratorio Biológico de la Sociedad de Amigos de la Naturaleza, de Varsovia, el doctor W. Cecierski, envió a un preparador suyo, Szymon Tenenbaum, en mayo de 1913, para familiarizarse con la fauna marina del archipiélago.

Asiduamente trabajaron en Porto Pi los profesores Lozano Rey, de la Universidad Central; Fuset, Galiano, Pardillo y San Miguel, de la Universidad de Barcelona; De Buen Lozano (Rafael), de la Sección de Ciencias de Cádiz; Aranda, de Zaragoza; Ferrer Hernández, de Sevilla; Ipiés, de Murcia; los doctores Ferret y Sadi de Buen, de Medicina; Lacumbarri y Bécerra, etcétera.

LABORATORIO DE S'AIGO DOLÇA (1924-1971)

La instalación de una fábrica de productos químicos en la rada de Porto Pi impidió la continuación del Laboratorio Oceanográfico en aquel lugar, y gracias al apoyo prestado por las corporaciones locales y provinciales, que regalaron un hermoso edificio, resultó posible no sólo la continuación de la labor, sino el mejoramiento de las condiciones en que se efectuaba. El nuevo edificio se situó más cerca de Palma, en el barrio del Terreno, al pie del hermoso castillo de Bellver. Se construyó un pabellón de nueva planta, provisto de las más modernas instalaciones para la investigación, en el que se montaron siete amplios gabinetes de trabajo con agua dulce y de mar, la biblioteca, cuartos de fotografía y otras dependencias. El laboratorio disponía al mismo tiempo de un hermoso puerto propio, que desapareció con la construcción del actual paseo marítimo.

Este nuevo laboratorio continuó la labor iniciada por el de Porto Pi, siguió siendo frecuentado por multitud de investigadores nacionales y extranjeros, y su personal desarrolló interesantes trabajos que quedaron plasmados en las publicaciones del Instituto Español de Oceanografía.

Le corresponde al laboratorio de S'Aigo Dolça ver el auge del turismo de nuestros días y asistir y contribuir al importante desarrollo de la investigación oceanográfica en el mundo.

Una nueva etapa iniciaba su marcha en 1971, y el laboratorio de S'Aigo Dolça, después de cincuenta años de fecunda labor, rendía su último servicio siendo sacrificado para dar paso a unas nuevas instalaciones acordes con el momento actual de la investigación marina y capaz de mantener la primacía impuesta por sus antecesores.

LABORATORIO DE PELAIRES (1973)

La construcción del paseo marítimo, así como la transformación de la zona de S'Aigo Dolça, con la construcción de hoteles y bloques de apartamentos, puso sobre el tapete la conveniencia de trasladar el laboratorio a otra zona más idónea. La venta del solar y la cesión por parte de Obras del Puerto de unas parcelas en Peñaires permitió dar solución al problema.

Un nuevo laboratorio, adaptado al momento actual, está a punto de coger el testigo para continuar su marcha hacia metas más altas y más ambiciosas.

Desde 1971, en que abandonó el edificio de S'Aigo Dolça, el laboratorio ha estado instalado de forma provisional en Juan Crespi, en locales cedidos amablemente por el Ministerio de Marina, que, como siempre, tanto facilitando buques como apoyando nuestras inquietudes, ha acudido en ayuda del Instituto Español de Oceanografía y de la investigación Oceanográfica.

La parcela es un trapecio de 4.050 metros cuadrados. El edificio consta de dos plantas principales y un semisótano o galería de servicios que cumple ante todo la misión de aislar de humedades a las otras plantas.

La planta baja tiene 930,25 metros cuadrados de superficie, y la alta, 1.056,25 metros cuadrados, contando la terraza con jardinería que la circunvala.

Es un edificio de trabajo, trabajo intenso de laboratorio e investigación de las cosas del mar, del cual estará rodeado.

Ha sido empeño de la Dirección el que su obra no fuese sólo para uso exclusivo de los científicos que en él trabajan, sino un edificio en el que el pueblo de Mallorca pueda ir a aprender y a tomar contacto directo y científico con lo que tiene tan cerca: el mar y sus inmensas fuentes de energía y belleza.

Al ser un edificio de poca altura y estar dominado en su parte Oeste por puntos de vista altos (apartamentos, hoteles, castillo de Bellver, etcétera), se ha cuidado la estética del conjunto (volumenes, color, jardinería) para que desde allí resulte también una composición bella.

El criterio estético se ha basado en los volúmenes tradicionales de las islas Baleares, el cubo en sus líneas puras y sencillas (llegando a sus combinaciones más exhaustivas). En cuanto al aspecto exterior del edificio y en su interior, se ha tomado el otro elemento tan característico de la noble arquitectura de Palma: el patio.

Por considerar que el agua es el elemento fundamental de las actividades que desarrolla esta entidad, se parte de ella para su organización y se considera, junto con el volumen cúbico y el patio, el otro elemento con el que se juega para conseguir la solución estética. Se colocó en el patio, centro y corazón del edificio, y a partir de él, de dentro hacia fuera, va sirviendo a los acuarios experimentales, laboratorios, etcétera, hasta rebosar por las paredes exteriores en forma de cascadas, las cuales alimentan los estanques de cultivo de flora y fauna marina mediterránea, volviendo a través de ellos y por medio de canales al corazón del conjunto, cerrando así el anillo circulatorio.

Los gabinetes de trabajo están funcionalmente distribuidos. La biología pesquera ocupa el ala izquierda de la planta baja, con dependencias para invertebrados, vertebrados, salas de disección, acuarios experimentales y gabinete de ictioplancton.

En el piso se ubica la dirección, administración y biblioteca en el ala frontal, y en las otras, la unidad de Geología, la unidad de Física, la unidad de Química y gabinete de productividad y planctología.

Palma ve con este último laboratorio del Instituto Español de Oceanografía un nuevo centro de trabajo que creo podemos afirmar sin petulancia que debe catalogarse entre los mejores del Mediterráneo. Durante los sesenta y siete años de existencia del laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Palma han sido directores los señores Odoñ de Buen, Galán, Navarro, Massuti, Oliver y Durán.

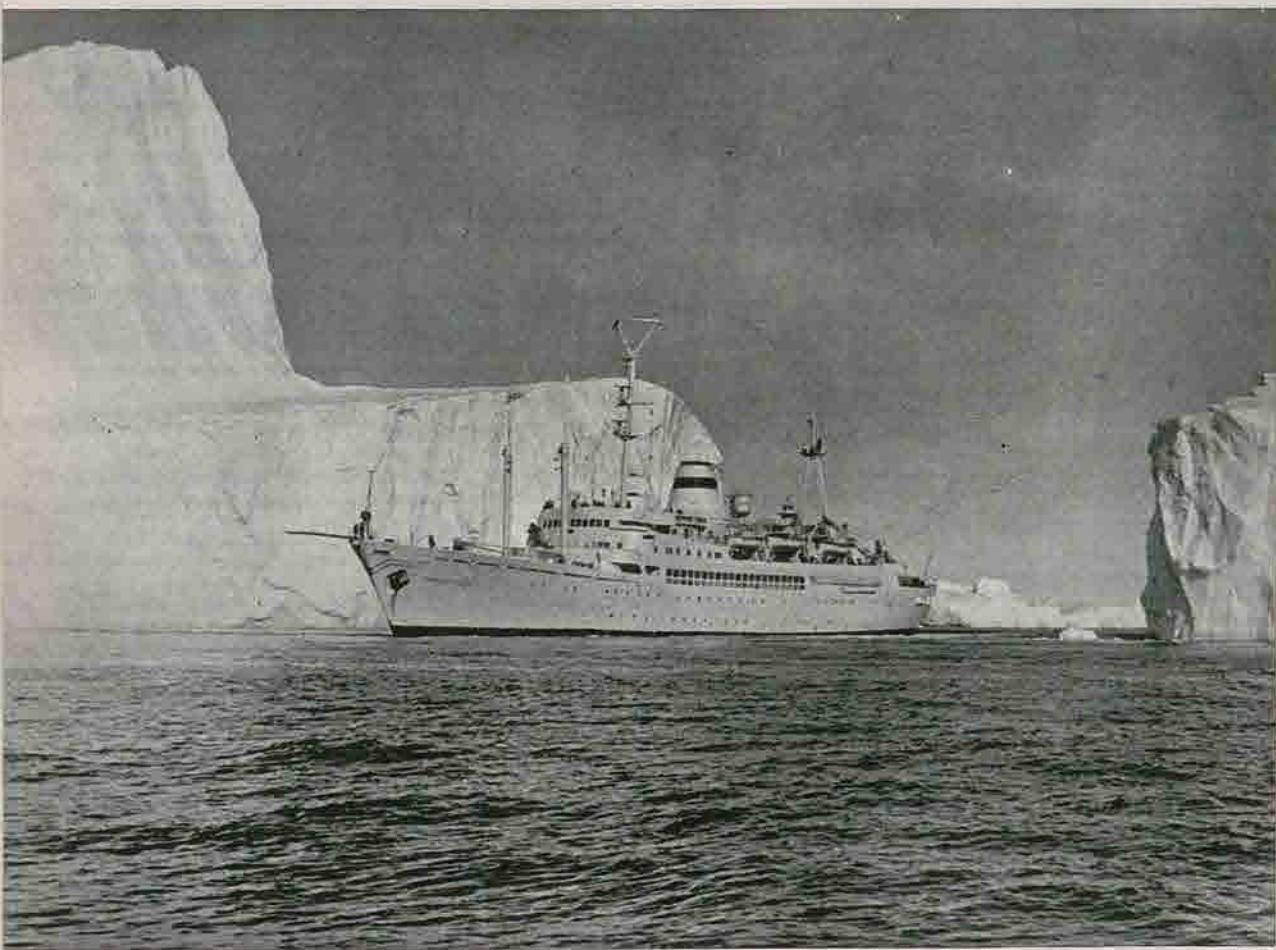
UN ROMPEHIELOS, PRISIONERO DE LAS AGUAS HELADAS DE LA ANTARTIDA

Por vez primera en la historia de las investigaciones del Polo Sur que efectúa regularmente la URSS, desde 1956, el transporte-rompehielos "Obi", de 7.500 toneladas, se ha visto prisionero por las aguas heladas de la Antártida, a causa de una inesperada tormenta.

Dos barcos tuvieron que acudir en su ayuda, el transporte "Navarín" y el de investigación "Profesor Zubov", los cuales, desde sus cercanías, por

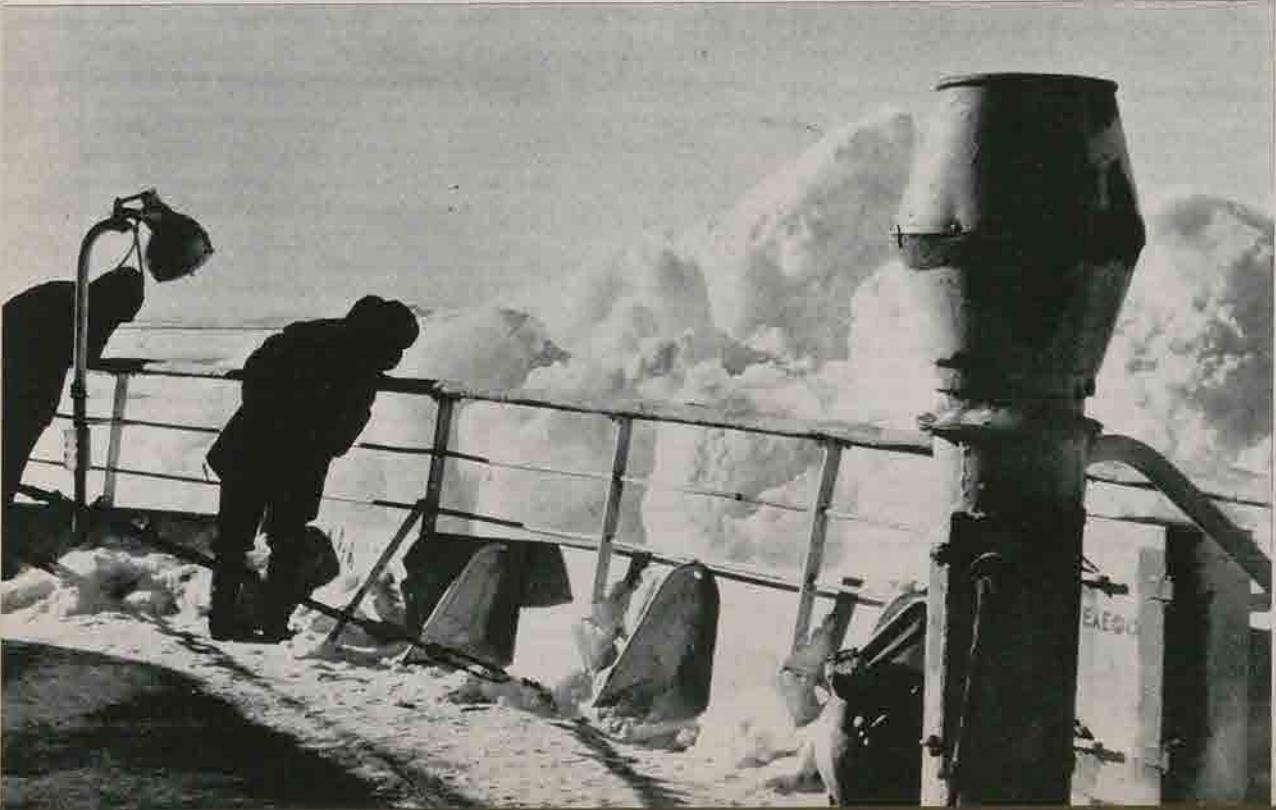
medio de un helicóptero, evacuaron a la mayoría de los tripulantes, quedando a bordo 50 marinos, 17 aviadores y 6 científicos.

Sólo mes y medio más tarde pudo el "Obi" iniciar el recorrido de las trescientas millas que le separaban del Indico. Travesía que en estos momentos todavía no ha finalizado y que se desarrolla a una velocidad de tres millas por día, a través de icebergs. ■ Reportaje FOTOFIEL.



▲ El buque soviético de investigación "Profesor Zubov" se dirige en ayuda del "Obi".

▼ Junto a la borda del "Obi" pueden verse los bancos de hielo.





▲ El "Obi" entre el hielo. Junto a él, un helicóptero que le va indicando la mejor ruta en su camino a aguas libres.

Los bloqueados son rescatados por avionetas y helicópteros. ▼



CLASURA DE CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL EN DENIA

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Treinta y cinco nuevos títulos de patrones de pesca de litoral, motoristas navales y radiotelegrafistas navales, otorgados tras los exámenes celebrados en la Comandancia Militar de Marina de Valencia, han sido entregados a distintos pescadores en solemne acto de clausura de los cursos de formación profesional náutico-pesquera, que han tenido lugar en Denia durante el primer semestre del año en curso, promovidos por el Instituto Social de la Marina, con la ayuda del Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

El acto, celebrado en el salón de sesiones del Ayuntamiento, fue presidido por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Benito Sáez González-Elipe; alcalde de Denia, don José Sastre; gerente provincial del PPO en Alicante, don José Luis Arroyo; ayudante militar de Marina; delegado comarcal sindical; inspector de Trabajo, don Enrique Ojea, y patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores.

APROBARON EL 90 POR 100

Intervino, en primer lugar, don Felipe Fontanet, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, capitán de pesca y profesor de los cursos, quien resaltó esta labor de promoción social y el aprovechamiento de estos cursos, de los que han obtenido sus títulos un 90 por 100 del alumnado, dando las gracias a quienes, con su dedicación, hacen posible estas realizaciones.

Seguidamente, un alumno del curso se refirió a la dedicación y entrega del profesorado, que ha hecho posible esta promoción de las gentes del mar.

A continuación, el gerente provincial del PPO manifestó que ahora, al recibir los títulos e iniciar una nueva vida profesional, los alumnos debían recordar las enseñanzas recibidas, debiéndoles servir de acicate para aspirar a nuevas promociones, ofreciéndose a

las autoridades dianenses para la celebración de nuevos cursos en las restantes especialidades del PPO.

PROMOCION DE DOSCIENTOS PESCADORES

El delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Benito Sáez, pronunció la lección de clausura. Se refirió, en primer término, a que a lo largo de los 17 cursos que en Denia ha realizado el Instituto, se han promocionado cerca de 200 pescadores, aptos ya para las nuevas técnicas de la industria pesquera. Hizo una síntesis de la misión del Instituto en los campos cultural, profesional, económico-social y en cuanto a seguridad social se refiere; instó a los nuevos titulados a proseguir su formación y elevación profesional, dando por último las gracias a las autoridades

municipales, laborales y sindicales por la ayuda en todo momento recibida, y muy especialmente al delegado provincial de Trabajo de Alicante, rogando a su representante hiciera patente al ministro del ramo la gratitud de los alumnos y profesorado y de la institución, por las facilidades otorgadas en la realización de estos cursos.

Finalmente, el alcalde de Denia, don José Sastre, pronunció unas palabras en las que hizo constar su satisfacción, en nombre de la población, por estas realizaciones, felicitando al Instituto, profesores y alumnos por el éxito de los cursos y ofreciendo su ayuda y colaboración para la pronta consecución de la Casa del Mar, empeño de la Cofradía de Pescadores y nuevo hito marinero de próxima ejecución en esta bella población alicantina.

■ FRANCISCO ALBERT MATEA.

DON RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN, CONDECORADO

Con motivo de la festividad del 18 de julio, S. E. el Jefe del Estado concedió la Cruz Oficial de la Orden del Mérito Civil a don Raimundo Rodríguez Morán, secretario de la Delegación Provincial del ISM en Gijón y de la Escuela Náutico-Pesquera de dicha localidad.

La distinción le ha sido concedida por su labor a lo largo de treinta y cinco años de trabajo en favor de todos, y con una entrega por y para los demás fuera de lo habitual.

El señor Rodríguez Morán es, asimismo, corresponsal de HOJA DEL MAR en Gijón, desde donde nos envía asiduamente sus crónicas sobre el momento marítimo pesquero de la región asturiana, constituyendo sus trabajos uno de los materiales más apreciados con que cuenta la revista.

PESQUEROS ESPAÑOLES EN EL NORTE DE AFRICA

Don Juan Pablo de Laiglesia y González de Peredo ha presentado, en la Escuela Diplomática de la que es alumno, la Memoria de fin de estudios correspondiente al curso académico 1972-73 sobre el tema "Los pesqueros españoles en el Norte de África", problemática jurídica, económica y social.

El trabajo, documentadísimo, sobre problema tan complejo, con consideración detallada de cuestiones políticas, jurídicas, económicas y sociales, cuando fue acometido por el señor Laiglesia era de enorme actualidad e interés, pero los recientes acontecimientos y conflictos pesqueros con Marruecos lo han destacado aún más.

Parte el autor de los antecedentes históricos del problema en base a los tratados anteriores a la independencia del Reino de Marruecos, con el estudio del Tratado de 1767, en el que Carlos III sienta las bases del acercamiento diplomático español al Norte africano y en el que por primera vez se reconoce de forma expresa el derecho de los españoles a pescar en aguas marroquíes con una serie de privilegios

• Una interesante Memoria de estudios en la Escuela Diplomática.

marítimos, convenio que en realidad se limita a sancionar los derechos previamente adquiridos por los pescadores españoles, puesto que la pesca se venía ejerciendo en aquellas aguas desde tiempo inmemorial. Analiza las consecuencias del Tratado de Tetuán de 26 de abril de 1860 en el aspecto estudiado y considera después con mayor atención la carta aneja al Tratado Comercial Hispano-marroquí de 7 de julio de 1957, y las implicaciones y resultados de la actuación de la conocida "organización"; el Tratado de Fez de 6 de enero de 1969 y la evolución posterior, con el estudio de los resultados de todas las reuniones y acuerdos celebrados con posterioridad entre las distintas representaciones marroquíes y españolas hasta marzo de 1973, poco antes de la entrada en vigor del "dahir" marroquí, que amplía a 70 millas la extensión de aguas jurisdiccionales a efectos pesqueros.

El meritorio trabajo de 120 páginas de texto va acompañado de una serie de anexos estadísticos, documentales y de mapas, con relación de documentación consultada con otras 127 páginas, entre las que comprobamos con satisfacción se han tomado de HOJA DEL MAR una serie de datos de interés, especialmente sobre los incidentes por la captura de pesqueros. Nos llama la atención la parte del trabajo dedicada a las consecuencias de los conflictos surgidos en el aspecto de Seguridad Social, especialmente en la localidad de Barbate de Franco.

En definitiva, el trabajo, inédito todavía, constituye una aportación valiosísima al estudio de la evolución provocada por las nuevas condiciones políticas, económicas e internacionales en la zona del conflicto y contiene una serie de valiosísimas consideraciones para las perspectivas del futuro. Nos consta que la propia Escuela Diplomática ha valorado muy positivamente el trabajo, concediendo al autor alumno muy destacada puntuación.



PROMOCION DE LA MUJER

Al comienzo del verano se clausuró en la Casa del Mar de Vigo un curso de promoción social de la mujer, al que asistieron veinticuatro esposas e hijas de trabajadores del mar. Al término del mismo les fueron entregados los correspondientes diplomas.

En las fotografías, dos momentos de la clausura, en las que se recoge la entrega de diplomas por el delegado provincial del ISM y la exposición de los trabajos realizados.



RESIDENCIA DE ALUMNOS DEL I. S. M. EN LAS CASAS DEL MAR

Las residencias de alumnos del ISM son un servicio formativo asistencial creado en beneficio de los becarios del organismo, y de los estudiantes de carreras náuticas y de formación profesional náutico-pesquera, o de otro tipo de enseñanza cuya titulación sea exigida para las actividades marítimas incluidas en el campo de aplicación de la Ley de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En la actualidad funcionan tres de estos centros: Cádiz, Pasajes y Santa Cruz de Tenerife, que cumplen la función de pioneros dentro de un plan de más amplia envergadura, que el ISM tiene trazado.

De estas residencias, la mayor es la de Santa Cruz de Tenerife,

emplazada dentro de las modernas instalaciones del edificio de la Casa del Mar, dominando la bella panorámica que ofrece la bocana del puerto y la agreste península de Anaga. Se encuentra situada en la quinta planta del citado edificio y tiene una capacidad para 30 plazas.

Pensada con un criterio más amplio que el que supone el mero alojamiento, la residencia tiene como objetivo la formación armónica del estudiante. Acorde con estos fines dispone de los servicios apropiados para su consecución. Durante todo el curso académico se programan y celebran actividades culturales y recreativas, intentando acercarse a esa meta fijada por la Ley General de Educación: la formación integral del estudiante.

Organismos españoles relacionados con la mar (I)

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

ORIGENES

El antecedente del Instituto lo encontramos en el Real Decreto de 10 de octubre de 1919, que crea la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero con la finalidad de conceder préstamos a las asociaciones cooperativas marítimas y especialmente a las organizadas como Pósitos de Pescadores, así como a las modestas industrias que se relacionaran con la pesca.

Otro Real Decreto de 1927 amplió estos fines, adicionando a los mismos la misión de desarrollar el ejercicio de la acción social marítima en todos sus aspectos y dando a la Caja el carácter de órgano de enlace del Ministerio de Marina con el de Trabajo y de colaboración de sus entidades consultivas en aquellas cuestiones específicas de legislación social.

Y como ya el primitivo nombre no obedecía a la realidad, dado que los fines eran más amplios que los que su nomenclatura inicial indicaba en 1930, cambia el nombre por el que en la actualidad posee.

FINES

El Fuego del Trabajo, en su Base Sexta, recogía la preocupación del nuevo Estado por los trabajadores del mar. Esta Base fue desarrollada por la Ley de 18 de octubre de 1941, fundamental en la vida del Instituto, junto a la reciente de 30 de diciembre de 1969.

De ambas disposiciones se desprende que el Instituto Social de la Marina es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia y dependiente del Ministerio de Trabajo, que tiene como finalidades:

1.º La gestión de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, incluida la de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

2.º El atender con la máxima solicitud a los trabajadores del mar, procurando su mejoramiento profesional y económico-social.

Como consecuencia del primer fin enumerado, toda la Seguridad Social de los hombres de mar (cuyo trabajo de peculiares características es determinante de un régimen especial) se realiza a través del Instituto Social de la Marina, para lo cual se han de inscribir en él tanto las empresas armadoras como afiliarse todos los trabajadores encuadrados en el régimen especial, que, en términos generales, son todos aquellos que se dedican a una actividad marítimo-pesquera.

Cumpliendo la segunda finalidad, el Instituto desarrolla una amplia gama de actividades que abarcan desde la impulsión de las industrias marítimas a la creación de Casas del Mar, colegios, edificaciones de viviendas, organización de actividades culturales, etcétera, cerrando este extenso abanico con la competencia, atribuida asimismo por ley, de ser órgano consultor y de colaboración en cuantas cuestiones se refieran a la legislación social en el campo marítimo.

COMPOSICION ACTUAL

Hasta la Ley de 1969, el Instituto Social de la Marina comprendía dentro de sí a la Caja Nacional de Seguros Sociales, Montepío Marítimo Nacional, Mutualidad de Accidentes de Trabajo y Mutua Nacional de Previsión y Riesgo Marítimo. La Mutualidad de Bajura había desaparecido antes y la Caja Central de Crédito Marítimo Pesquero se había independizado, transformándose en el actual Crédito Social Pesquero.

A partir de la Ley antes citada, de las cuatro entidades, sólo la Mutua de Riesgo ha permanecido con personalidad y patrimonio propios, si bien dentro del Instituto; las otras tres han quedado totalmente integradas dentro del mismo, con lo que se ha conseguido una mejor y más eficaz unidad.

ORGANOS DE GOBIERNO

Se han de distinguir tres distintos ámbitos: el nacional, el provincial y el local.

En el ámbito nacional, los órganos de gobierno del Instituto son: Consejo General. Órgano supremo de la institución y constituido por tres clases de miembros: representativos, elegidos entre trabajadores y empresarios de los Sindicatos de Pesca y Marina Mercante (28 en total, de los que siete son empresarios) y representantes del Instituto Nacional de Previsión, de las Mutualidades Laborales, de los pensionistas del Régimen Especial y del personal del Instituto.

Los miembros natos proceden de la Organización Sindical y de los Departamentos ministeriales interesados. Los miembros de libre designación son nombrados por el Ministerio de Trabajo.

El Consejo, presidido por el presidente, tiene dos vicepresidentes (uno empresario y otro trabajador), y se reúne ordinariamente cuatro veces al año.

Comisión Permanente. Constituida por el presidente, los vicepresidentes, el secretario general, dos representantes de los Departamentos ministeriales interesados nombrados por el Ministerio de Trabajo y nueve vocales designados por el mismo de entre los consejeros. Se reúne una vez al mes.

El presidente, nombrado a propuesta del ministro de Trabajo en Consejo de Ministros y que ostenta la representación legal del Instituto y la jefatura superior de todos los servicios, y el secretario general, nombrado por el Ministerio de Trabajo, completan los órganos centrales de gobierno.

Tanto en el ámbito provincial como en el local, existen los respectivos Consejos, en cuya constitución se observa una composición análoga a la antes reseñada para el Consejo General.

ESTRUCTURA ORGANICA DEL INSTITUTO

Los Servicios Centrales del Instituto se estructuran bajo la dependencia de la Secretaría General. De la misma dependen la Vicesecretaría General y la Vicesecretaría Técnica, divididas a su vez en los distintos servicios necesarios para atender los fines mencionados al principio. En el ámbito provincial están radicadas las distintas Delegaciones Provinciales, que comprenden a su vez a las Delegaciones locales, cubriendo todo el litoral e islas y consiguiéndose así que el Instituto esté en todos los puntos costeros en donde sus servicios son necesarios. ■ JOSE MARTINEZ FONS.

Tras una lucha de más de media hora, los atunes son izados a bordo.

LA PESCA DEL ATÚN CON CEBO VIVO

Por JOSE LUIS CORT BASILIO

Biólogo del Instituto Español de Oceanografía

En la Asamblea Pesquera del Cantábrico, el pasado mes de febrero tuvieron especial interés las discusiones respecto a las pescas de la anchoa y del bonito con cebo vivo. No se llegó a conclusiones definitivas al respecto, pero quedó acordado que para fecha anterior al 1 de abril deberían darse las soluciones a problemas tan importantes como trascendentales para las unidades pesqueras implicadas en los asuntos.

En el "B. O. del E." del 7 de junio de 1973 (Orden de 29 de mayo del Ministerio de Comercio) se redactaron las conclusiones llevadas a cabo en la Asamblea General y por el grupo de trabajo formado al efecto, en las que se declaraba a la anchoa especie protegida y sometida a plan experimental de cuatro años de duración, en el transcurso de los cuales queda prohibida la pesca de la especie en cuestión desde el 29 de junio hasta el 10 de febrero de cada año. Este plan incluye la prohibición de pescar la citada especie como carnada fundamental en la pesca del bonito con cebo vivo. Del mismo modo se prohíbe, hasta fecha del 1 de agosto, la pesca de cualquier tipo de especies destinadas a los viveros de unidades boniteras.

A raíz de la citada Ley surgieron los inmediatos acontecimientos concernientes a la costa de bonito, que acababa de empezar y que tendrían, a la larga, graves repercusiones en la economía pesquera de la zona.

Difícil resultaba ya para los pescadores tener que afrontar la costa sin anchoa en los viveros, pero, ¿por qué no con otras especies? ¿Cómo se va a pescar entonces? pues la única solución posible, la cacea, es una metodología



● UNA TÉCNICA MUY EFECTIVA Y SIN PELIGRO PARA LAS POBLACIONES DE PECES.

del todo inadecuada para este tipo de embarcaciones con dotaciones de hasta dieciocho tripulantes.

Para conocer más de cerca los problemas que acontecían en la zona, decidí desplazarme al puerto de Fuenterrabía, donde ya había tenido contacto con la pesquería de túnidos el año pasado, aprovechando el final de las costeras de cimarrón (atún *Thunnus thynnus*) y bonito (*Cynoscion regalis*), pudiendo realizar varias "mareas" en los pesqueros "Txingudi", "Madre Guadalupe" y "Zeruko Argia", a cuyos patrones, Apolino Goicoechea, José Miguel Elduayen, Ángel Sorondo y tripulaciones, quedé profundamente agradecido por su desinterada acogida e innumerables atenciones para conmigo.

Del mismo modo que el pasado año fui a la mar en el pesquero "Txingudi" con los fines ya mencionados y para seguir ampliando conocimientos en la pesca de pelágicos, concretamente en la pesquería del cimarrón, cuya fase inicial (mes de julio a mediados de agosto) se caracteriza por la entrada de cardúmenes con ejemplares comprendidos entre los 80 y 200 kilos. Los pescadores de Fuenterrabía, tradicionalmente dedicados a la pesca de esta especie, junto con la flotilla del puerto de San Juan de Luz, son los más expertos de todo el litoral cantábrico en la captura de los atunes del principio de temporada. Los días

pasados a bordo me dieron la oportunidad de vivir de cerca el duro trabajo, su gran y única experiencia en la pesca de los grandes atunes y una clara idea, relatada por los propios protagonistas, de los hechos más notables y responsables de los incidentes producidos desde la Ley del 29 de mayo:

— El hecho de tener que afrontar la costa del bonito con la imposibilidad de utilizar cualquier tipo de cebo vivo por parte de cientos de unidades españolas especialmente construidas para este fin.

— La presencia de unidades francesas, que sin ningún reparo efectúan importantes capturas de bonito utilizando anchoa como carnada viva, a poca distancia de las unidades cantábricas españolas de la misma adecuación, cuya efectividad se ha reducido en un 90 por 100 al verse obligados a pescar el bonito a la cacea.

— La retención en puerto de toda la pesca y sanción a las primeras unidades guipuzcoanas que dadas las chocantes circunstancias, infringen la reciente Ley.

— Y, finalmente, la salida a la mar de los pesqueros guipuzcoanos de Fuenterrabía con los viveros repletos para su tradicional costera del cimarrón, cuyas

actividades se vieron denunciadas por unidades bermeñas, alegando infringir la Ley, cuando en realidad pescaban una especie distinta al bonito y sin mencionar en la Ley de 29 de mayo, hacen desembocar en un paro general de diez días en todo el litoral cantábrico, que marca el comienzo de la grave crisis que ha supuesto, hasta el momento, la costera del bonito para los pescadores españoles del Cantábrico.

Analizando las circunstancias que han provocado la cadena de acontecimientos, queda demostrada la fragilidad de las leyes en lo que a pesca se refiere, ya que han dejado de considerarse puntos de fundamental trascendencia y lo mismo respecto a la biología de las especies afectadas en dicha Ley, pues sabido es que para el bonito y anchoa, las condiciones a que están sometidas son distintas.

Los túnidos hacen sus entradas estacionales en las áreas de pesca siguiendo rutas migratorias estrechamente sujetas a los cambios de las condiciones físico-químicas del medio marino, las cuales fluctúan entre unos límites más o menos amplios en lo que va de un año a otro.

El hecho de suprimir el empleo de cualquier tipo de cebo vivo hasta el 1 de agosto, obligando de este modo a las embarcaciones boniteras con vivero a pescar a la cacea, parece ir encaminado a proteger los cardúmenes de bonito en pro de una flota especializada para este tipo de pesca, suponiendo que aquéllos, en condiciones normales, impiden el recorrido normal de los bonitos dejando en merma de posibilidades a los pequeños que pescan a la cacea. Esto es un

Virando el cerco
tras el lance a un banco
de anchoas para cebo,
en la costera del bonito.
(Foto tomada
en octubre de 1972.)



sin, pues como se ha dicho anteriormente, los túnidos siguen rutas migratorias fijas, y en ningún caso, la pesca con cebo vivo es perjudicial para la pesquería. Otros sistemas de pesca, como son las almadrabas, redes de cerco y grandes palangres calados siguiendo las rutas migratorias, tienen mucha más trascendencia que el cebo vivo y pueden poner en peligro con muchos más motivos estas pesquerías.

En lo que se refiere a la anchoa, se halla igualmente sometida a los cambios físico-químicos del medio, que en momentos dados, como el último año, pueden desviar los bancos de pesca hacia lugares donde las condiciones sean más adecuadas para la especie. (Así podemos llegar a una explicación razonable del por qué se concentran últimamente más cerca de las costas francesas.) Otro importante factor de selección en las cantábricas podría ser la acción de las aguas residuales que van a parar al mar, procedentes de las industrias existentes en la costa. Su efecto, año tras año, parece que hace retroceder los cardúmenes a zonas cada vez más alejadas, debido a la destrucción directa de los ecosistemas litorales donde antaño se localizaban los bancos tanto de anchoa como de los distintos túnidos. Por ello, parece tan importante este problema que sería imprescindible un estudio científico y metódico en relación con los seres vivos marinos de interés comercial.

El hecho de suprimir la anchoa como cebo en la costera del bonito, no es la solución necesaria en la pesquería.

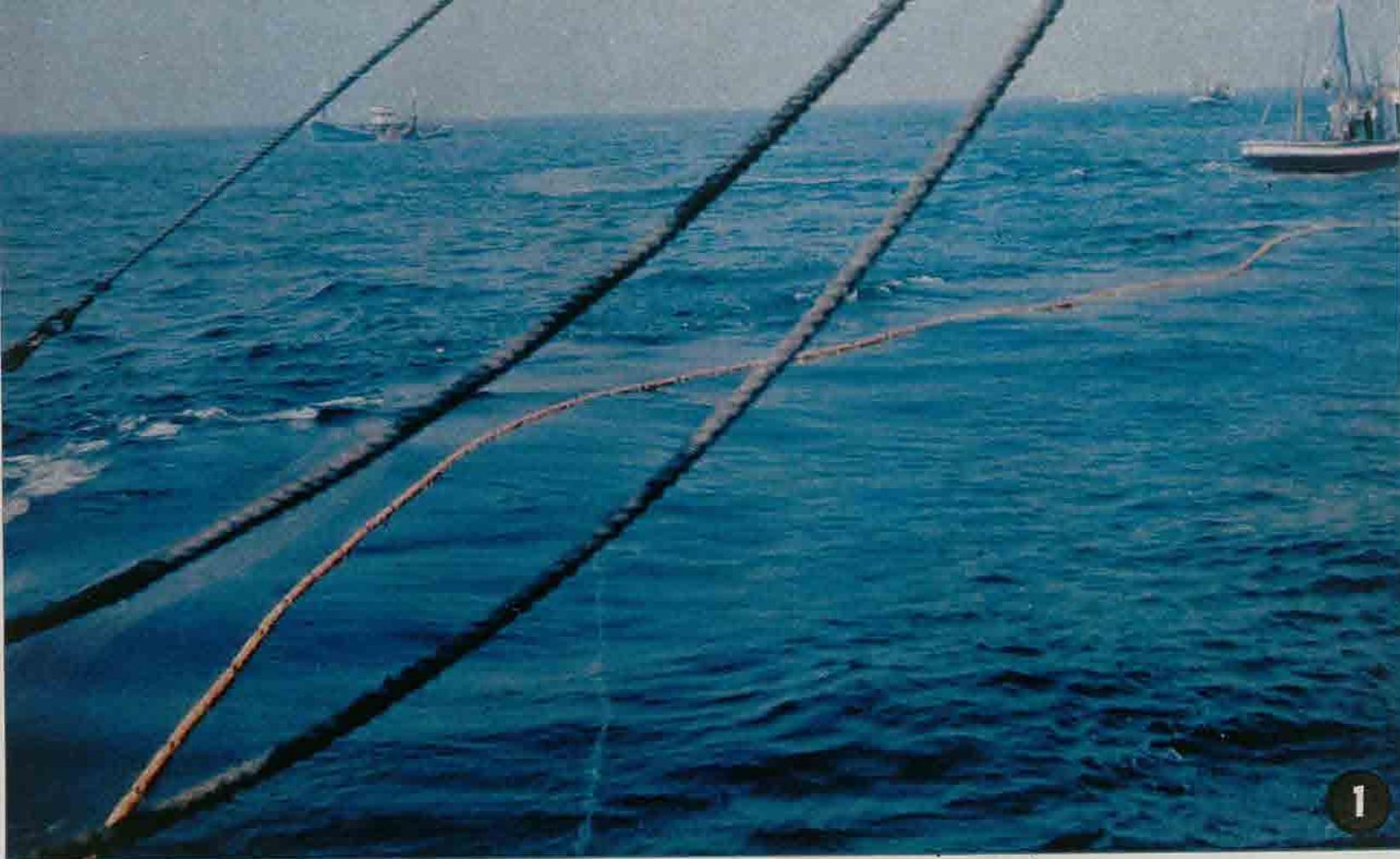
En resumen, los puntos más importantes a tratar dentro de la crisis pesquera del Cantábrico deberían ser: la

intensa planificación sectorial y el control de las estadísticas a largo plazo que dan base científica a toda regulación y ordenación pesquera (control general de capturas y esfuerzos, estudios estadísticos que actualicen las pesquerías en cuestión y autorizaciones por medio de anillados de las rutas migratorias del cimarrón, tal como ya se ha hecho este año por el IEO en cuanto al bonito. Organizar un muestreo intensivo de este tipo precisa tiempo, experiencia y buena voluntad por parte de todos).

Respecto al bonito, la pesca con cebo vivo es altamente efectiva y sin peligro alguno para el agotamiento de los recursos pesqueros de esta especie.

En cuanto a la anchoa, los principales puntos son: las posibles soluciones al problema de las aguas residuales, el control riguroso del tamaño de las capturas, que no debe ser inferior a los 12 centímetros, como indica el 2º punto de la Ley de 29 de mayo, y continuar el estudio de las variantes oceanográficas a fin de definir y concretar los condicionantes que determinan la concentración o aparición de la anchoa en zonas determinadas.

Siguiendo la metodología adecuada que merece la pesquería, dada su enorme trascendencia dentro de la economía nacional, los grandes recursos pesqueros del Cantábrico podrán seguir ejerciendo sus principales funciones, como son el sustento de miles de personas que viven de su pesca y como materia prima de una importante industria conservera de gran trascendencia; de lo contrario, nos encontraremos ante situaciones realmente alarmantes y sin solución posible.



5



6



2

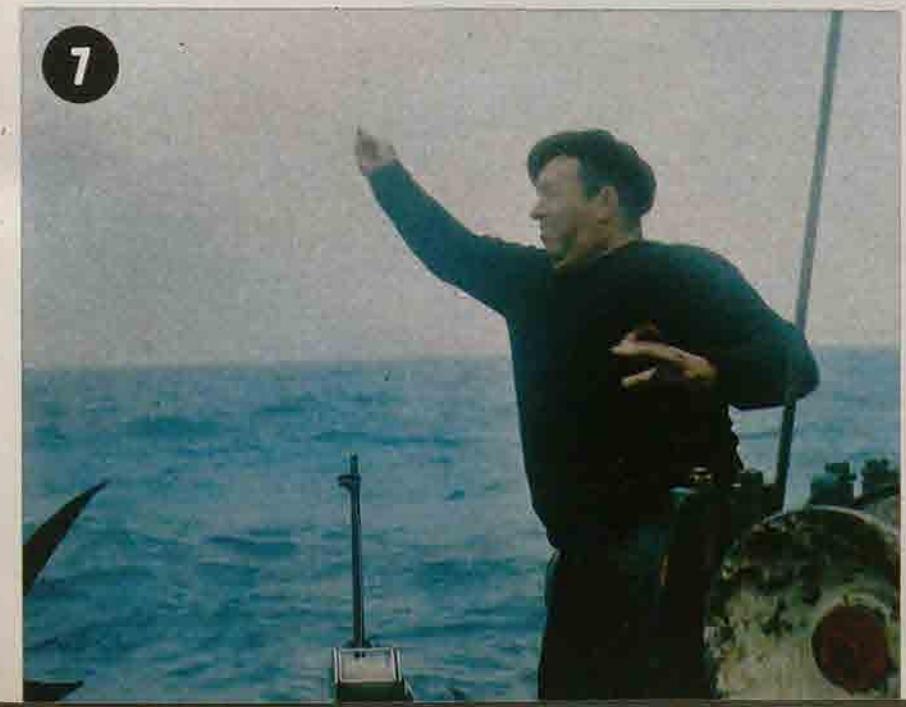
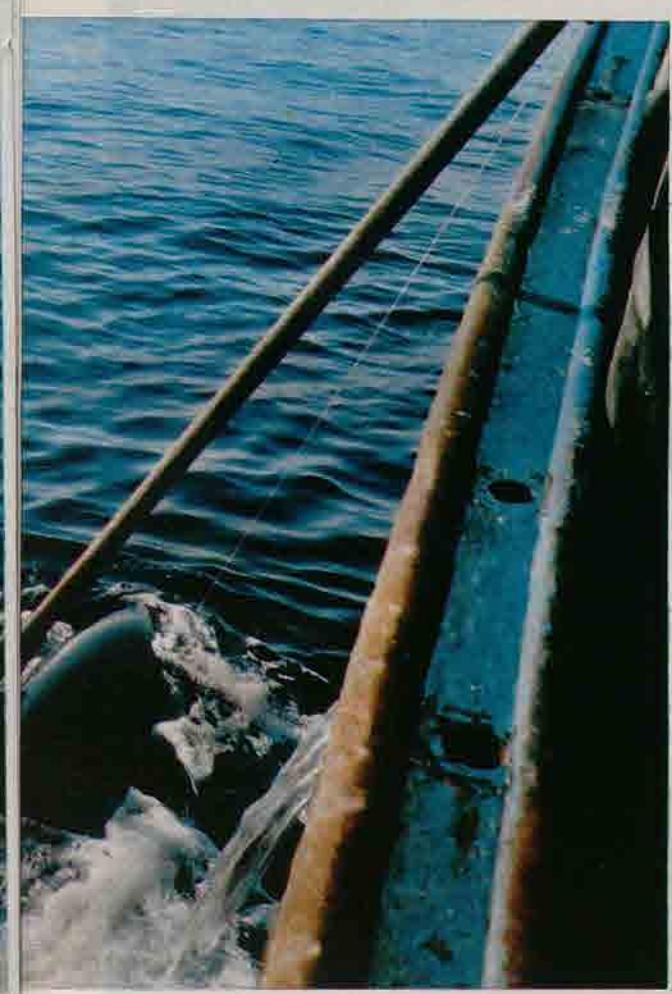
1. En la costera del bonito se requiere anchoa como cebo. Los barcos realizaban sus capturas en las costas de Burdeos. Al fondo, el pesquero "Madre Guadalupe". (Foto tomada en octubre de 1972.)
2. Vivero con la carnada viva para la pesca del atún.
3. Una vez que ha picado el atún hay que dejarle llevar casi toda la surda del carrete. Luego viene la larga faena, en la que se requieren varios hombres.
4. Durante toda la faena, dos hombres, uno a proa y otro a popa, echan continuamente carnada para atraer al pescado.
5. Disponiendo la bajada del pescado a las bodegas.
6. La "croca" debe actuar con toda rapidez, pues en cualquier momento puede escaparse el pescado, como ocurre muchas veces.
7. La pesca del atún grande se realiza con carretes. En el extremo del nylon va la carnada viva sujetada al anzuelo.
8. Recogiendo la pesca destinada a los viveros. (Foto tomada en octubre de 1972.)
9. El agotador trabajo se prolonga hasta las últimas horas de la tarde.

3

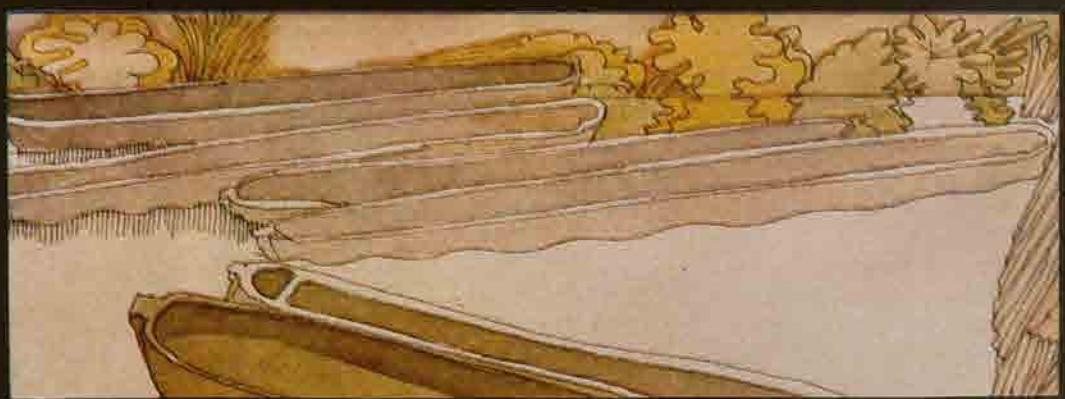
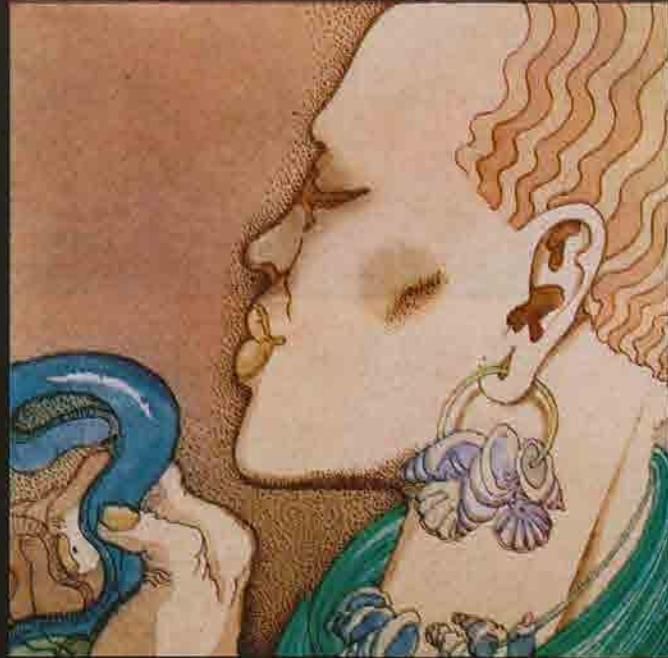
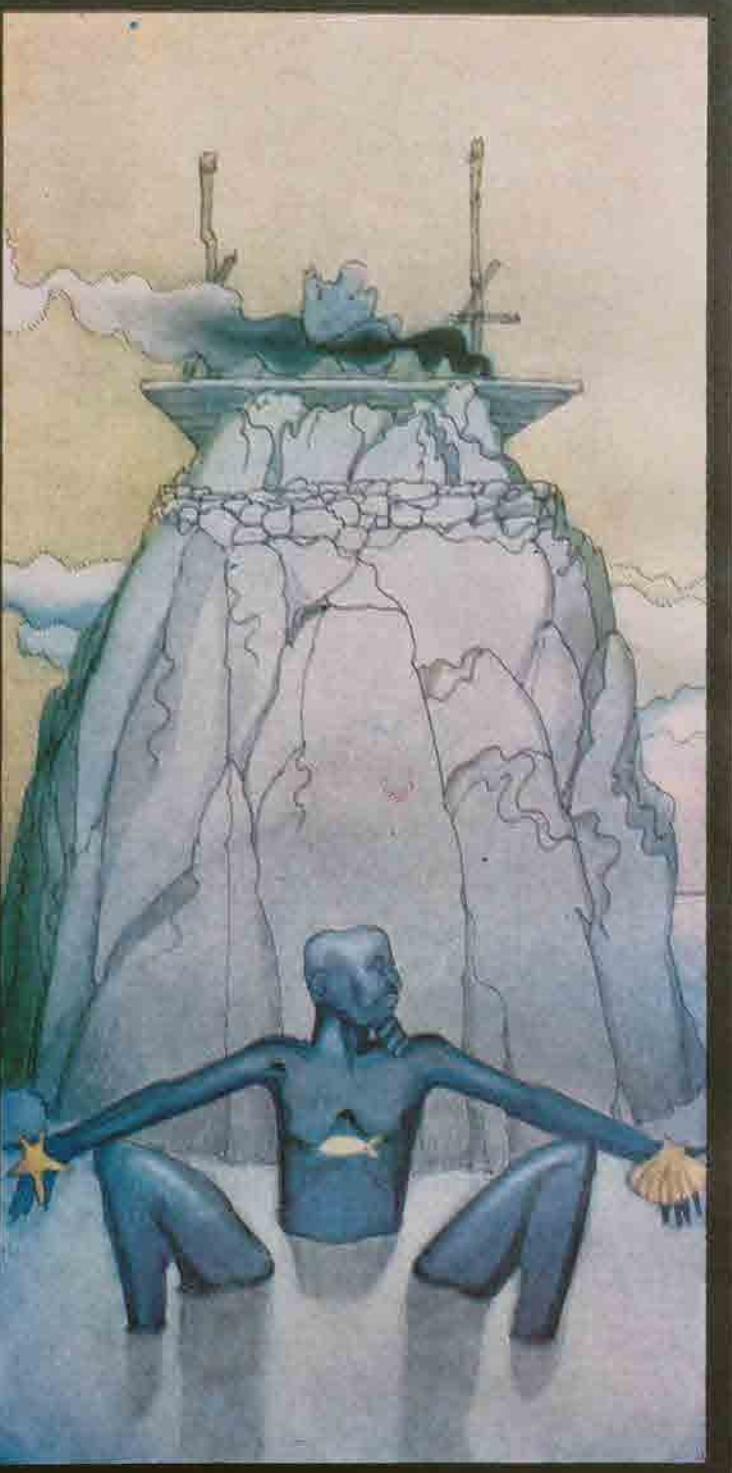


4





MITOS



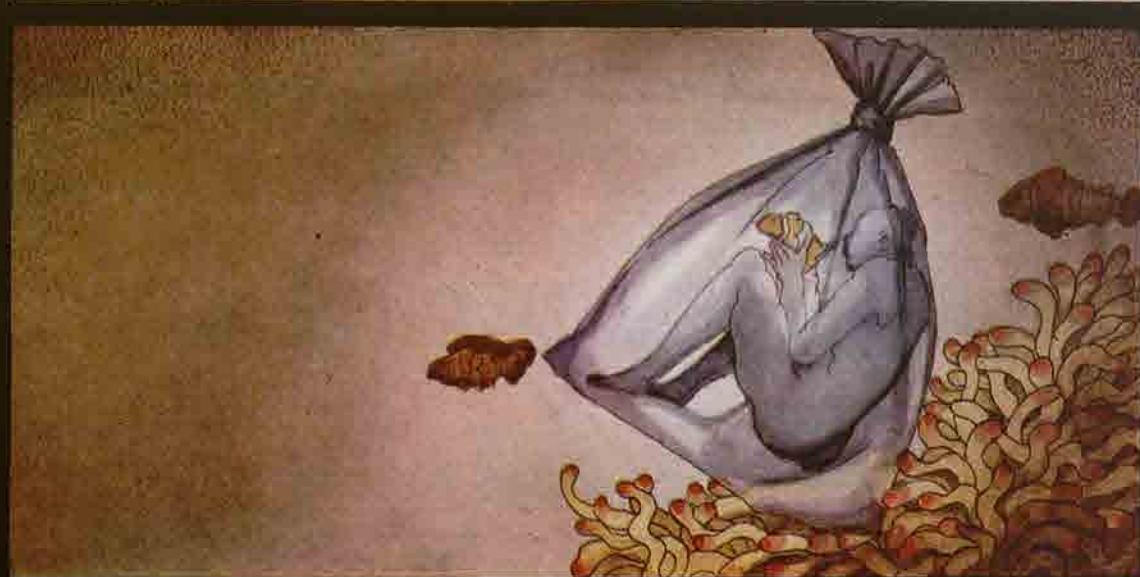
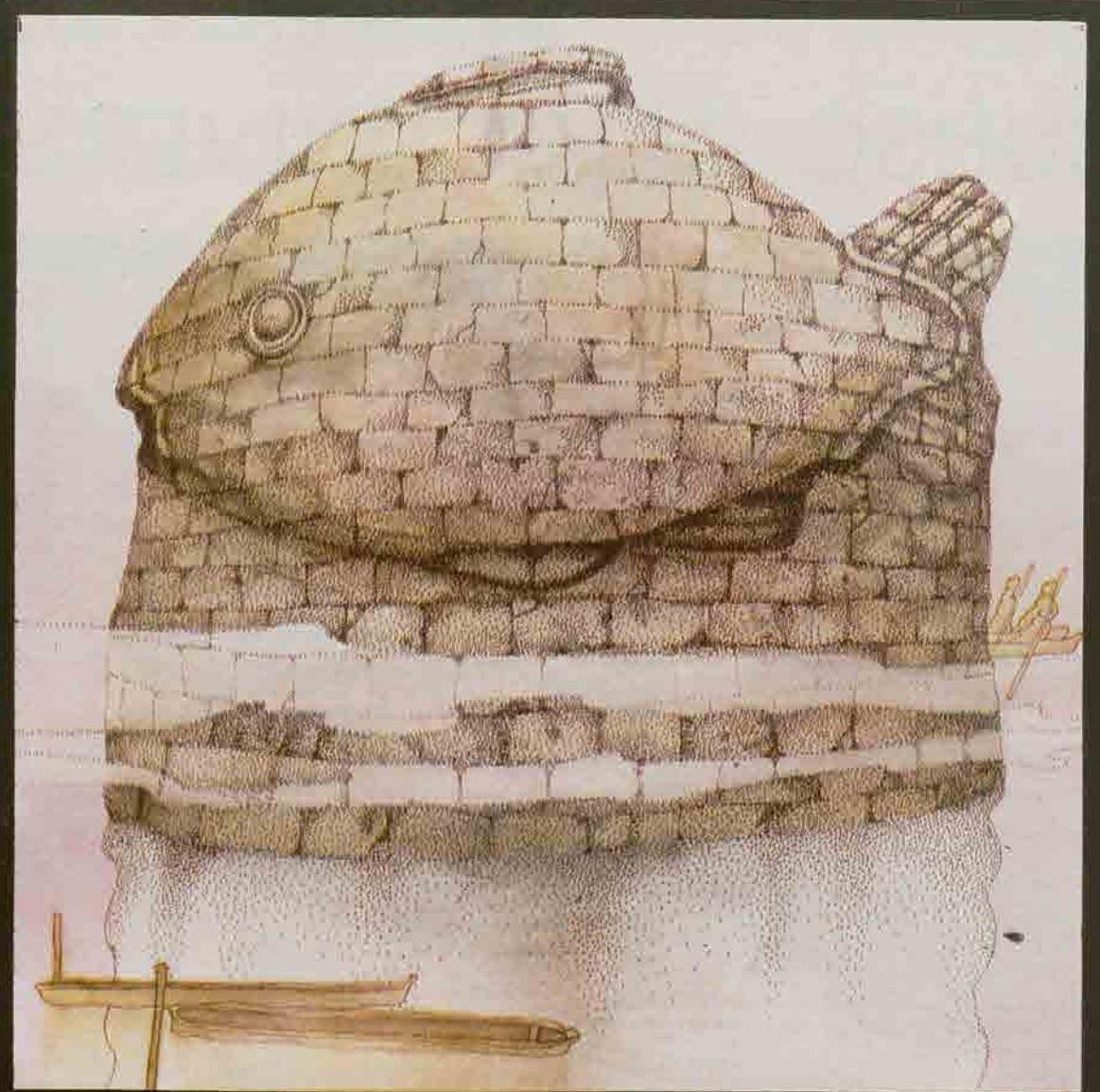
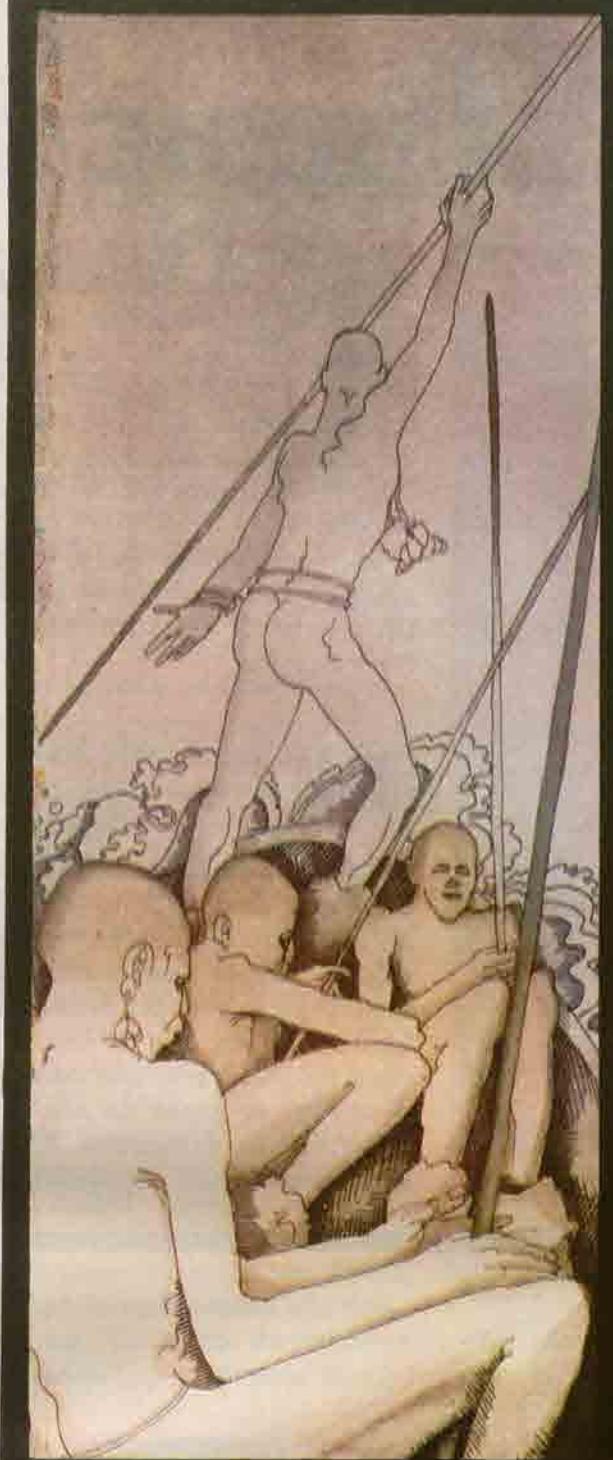
Aquella noche, los buscadores de pescado no pudieron salir con sus barcas. El mar, aquél ser que parecía tener vida propia, había arremetido en las oscuras e inquietas horas de la noche contra los asentados, y se nos había llevado consigo, hacia las inexploradas fauces de su profundidad, innumerables pescadores, nuestros mejores enseres y algunos vecinos.

Toda la noche estuvo suscitándose en su boca; olas y torbellinos, como queriendo engullir parte del poblado marino. Sin embargo, cuando las primeras luces del Sol empisaron a asomar, se nos presentaba como el mar-amigo.

Tal vez las relizadas y continuas ráfagas del buelzo habrían conseguido aplacarlo. Nunca lo supimos.

Ahora, ya en la mañana, en contraposición a su actividad nocturna, nos dejaba la playa sembrada de moluscos, que algunos colgaban en sus cumbres desmenuzadas y cortadas por la sal, reconociendo la nueva cresta que se nos anuncieaba.

Los bares, siniestros de romper su caivo contra la placa de la superficie marina, pronto volverían a sus tareas, y nosotros, un poco asustados por la demostración de poder en la noche anterior, comprendímos otra vez la lección buscada de los pescos.



Lo cierto fue que se consideró necesario materializar nuestros sentimientos hacia ese poderoso e incomprendible ser-misterio que nos alimentaba, pero que al mismo tiempo nos dejaba inmersos en la más profunda desolación cuando pasábamos a desempeñar el papel de presas. Tan pronto nos ofrecía su imagen pasiva y fácil de explorar como un bosque virgen, tan pronto aparecía ante nuestra impotencia como un dios inaccesible y difícil con un idioma fácil de entender: la destrucción.

Fue entonces cuando logramos entender que los inciensos y las plegarias pasan.

El mar acogió nuestra idea con agrado y el monolito del dios-pez quedó definitivamente a la vista de todos como una eterna e imperecedera ofrenda a su misterio y a su poder. A pesar de que en incontables salidas hacia sus dominios alguno de nosotros quedase atrapado para siempre, o, como creían algunos, quisiera convertirse en uno más de los habitantes del mar. ■ JOSEP MILLO.

En el colegio El Picacho, del ISM

CURSO PARA UNIVERSITARIOS CAN



Vicealmirante Gener: "Recital de poesía del mar".

SANLUCAR DE BARRAMEDA.—Durante el mes de agosto se ha celebrado en el colegio El Picacho, de esta localidad, un Curso Internacional de Verano, que para universitarios canadienses organizó el Instituto Social de la Marina.

Al mencionado curso han asistido veinte alumnos de la Universidad de Saint-Johns (Terranova).

ENSEÑANZA SOBRE ESPAÑA

Los universitarios canadienses han desarrollado en El Picacho las siguientes actividades: treinta horas lectivas de lengua española; dieciocho horas de literatura, con un recorrido literario que abarcó desde los orígenes de nuestra lírica, épica y dramática, hasta los autores más representati-



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edifico CACITSA, 2.^o
Apartado 327
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65
Telegramas: FRUCASA
Telex: 92035 FRUCA E
SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

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

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

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

ADIENSES

vos de nuestros días; dieciséis horas de arte, en las que se les dio una visión de conjunto del arte español, desde la pintura rupestre hasta la actualidad, todo ello con apoyo de proyecciones que favorecieron enormemente la asimilación de estas enseñanzas, y diez horas de baile español, que culminó en un concurso en el que se pudo apreciar el progreso logrado por los estudiantes.

Como complemento de las clases se dieron recitales y conferencias y se efectuaron excursiones a los lugares de mayor interés artístico, cultural e histórico. Entre los recitales figuran: "Recital de canción española tradicional", ofrecido por Sofía Noel; "Recital de poesía del mar", por el vicealmirante don Eduardo Gener Cuadrado; "Recital de música española del siglo XX", por Isabel Aragón, acompañada al piano por Juan Rodríguez Romero, y como broche de todas estas actividades, un "Concierto de guitarra flamenca", por Manolo Sanlúcar.

De las conferencias impartidas caben destacarse las siguientes: "Introducción a la tauromaquia", por don Venancio González; "El cante flamenco", por don Rafael Belmonte, con ilustraciones de Naranjito de Triana y Luis



El agregado cultural de la Embajada de Canadá en Madrid hace entrega al vicesecretario general del ISM de una bandera de aquel país, con destino al colegio El Picacho.

Caballero, acompañados a la guitarra por "El Poeta", y "El vino de Jerez", por don Tomás Pascual.

CONOCIMIENTO MUTUO

La idea de organizar este curso el Instituto Social de la Marina, surgió tras la visita del vicesecretario general de este organismo a Terranova para convivir unos días con nuestros trabajadores del mar y conocer directamente los problemas de la flota bacaladera española que drena en aquellas aguas. En



Aspecto de la sala en el concierto de guitarra flamenca por Manolo Sanlúcar.



El alcalde de Sanlúcar de Barrameda haciendo entrega del premio a la ganadora del concurso literario celebrado sobre un tema general de España.

dicha visita apreció la necesidad de que se intensificase la convivencia entre los pescadores españoles y los habitantes de la localidad de Saint-Johns, una de las más importantes bases de aquella flota. Y para ello nada mejor que estudiar la cultura de ambos pueblos, ahondar en sus costumbres, sentir sus problemas.

Tras este curso se ha conseguido mucho en dicho terreno, puesto que todos estos jóvenes universitarios canadienses están dispuestos a colaborar eficazmente en las actividades que se organicen en la futura Casa del Mar de Terranova, actualmente en construcción, y cuya

inauguración tendrá lugar en breve.

ACTO DE CLAUSURA

En el acto de clausura del curso, el agregado cultural de la Embajada canadiense en España hizo entrega al colegio El Picacho de una bandera de su país. Por su parte, el vicesecretario general del ISM, señor Harguindegay, obsequió a la Embajada del Canadá con unos libros sobre temas españoles.

A este último acto asistieron también el alcalde y el ayuntante de Marina de Sanlúcar de Barrameda.

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA HA CREADO TURNOS DE COLONIAS DE VERANO PARA 445 HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR

OBJETIVO: FACILITAR BIENESTAR Y HACER DE LAS VACACIONES MEDIO EDUCATIVO EN EL PROCESO DE APRENDIZAJE DE LA VIDA DEL NIÑO



Sala de trabajos, donde los niños realizaron numerosas obras; desarrollo de la imaginación y habilidades.

Al dar la noticia en "Hoja del Mar", al término del verano pasado, de las colonias montadas para hijos de trabajadores del mar, nos despedíamos diciendo "hasta el año que viene". Y ha venido el año. Y el ISM, siguiendo su línea de facilitar bienestar y formación integral del trabajador del mar y a sus hijos, ha vuelto a montar las colonias de verano.

De las colonias no vamos a decir en qué consisten, no vamos a hablar de esto hoy, porque, además de haberlo hecho en otras ocasiones, se escapa de toda definición, como la juventud bulliciosa y saltarina de los niños que las componen, como los procesos formativos de nuestra propia vida, que según las últimas corrientes pedagógicas, debe ser permanente y sólo termina cuando la propia persona deja de existir.

Vamos, pues, luego de dar una somera noticia de las colonias que este año se han montado, a entrar dentro de su mundo y de su propia vida.

COLONIAS CELEBRADAS

Del día 1 al 5 de julio: Comenzó la primera colonia de verano en el colegio que el ISM tiene en el Mosteirón. Dirigió como responsable la asistente social señorita Rosario Rodríguez Romero, y colaboraron con la misma, en la realización de las distintas actividades, tres monitoras y cinco monitores. Asistieron: 20 niños de Santander, 2 de Madrid, 20 de Asturias, 22 de Vizcaya y 19 de Guipúzcoa, pertenecientes a los distintos puertos de las provincias marítimas enumeradas.

Colonia celebrada del día 15 de julio al día 1 de agosto, también en el Mosteirón.

Llevó como encargada y responsable esta colonia, la señorita Celia Fuentes Blanco, asistente social del ISM, y con ella colaboraron en las tareas de la misma siete monitoras y dos monitores. Asistieron: 12 niños de la Delegación de Lugo, 13 de Villagarcía de Arosa, 21 de Vigo y 34 de La Coruña.

Estos niños, como en el caso anterior, fueron seleccionados a través de los distintos puertos que comprenden las delegaciones de referencia.

Colonia celebrada en el colegio Nuestra Señora del Pilar, El Picacho, que el ISM tiene en Sanlúcar de Barrameda.

La colonia se celebró del 17 de julio hasta final de mes. Como directora-responsable de la misma, la señorita Carmen Pérez Gárate, asistente social del Instituto. Con ella colaboraron y dirigieron las actividades de la colonia.

Tres monitoras y cuatro monitores. Asistieron: 31 niños de la Delegación Provincial del ISM de Cádiz, 21 de Málaga, 20 de Huelva, 6 de Melilla y 2 de Madrid.

Colonias celebradas en El Tiemblo:

Bailes y danzas.



Los títeres siempre despertaban expectación...

En el marco incomparable de los pinares que circundan El Tiemblo se realizaron dos colonias, de las que fue directora-responsable la señorita Carmen Yusti Bastarreche, asistente social del Instituto. En ambas colonias contó con la colaboración de ocho monitores que llevaron la realización y programación de las colonias conjuntamente. La primera colonia se celebró del 20 de julio al 6 de agosto, y a la misma asistieron 17 niños de la Delegación de Cartagena, 14 de Almería, 23 de Alicante y 7 de Valencia.

La segunda colonia celebrada en El Tiemblo duró entre los días 17 de agosto al 5 de septiembre. Asistieron a la misma 14 niños de la Delegación Provincial de Castellón, 17 de Barcelona, 14 de Tarragona y 14 de Palma de Mallorca.

Colonia celebrada en el "Pinar de Tamaraba". Las Palmas de Gran Canaria.

Fue dirigida la colonia por la asistente social del Instituto, señorita Carmen García Morín, y compartieron con ella las tareas de la colonia siete monitoras y seis monitores. Asistieron: 21 niños de Lanzarote, 20 de Tenerife, 11 de Fuerteventura y 30 de Las Palmas.

Quienes han compartido la dirección, la realización o la responsabilidad de las colonias, sienten la inmensa satisfacción de haber podido facilitar estos días de alegría, convivencia fuera de sus domicilios, de descanso y de aprendizaje a 445 hijos de trabajadores del mar, comprendidos entre la edad de ocho a trece años.

LA VIDA EN LA COLONIA

Y ahora si vamos a vivir unos días con los niños en una colonia, ¿dónde preterí?

— El Tiemblo.

— Tamaraba.

— Mosteirón.

— El Picacho.

Hay que elegir, el espacio construye y no queremos crearle problemas al director de "Hoja del Mar".

Estamos en el Mosteirón, Sada, provincia de La Coruña, en el colegio Carmen Polo de Franco, con 50 niños y 34 niñas de Santander, Madrid, Vizcaya y Guipúzcoa. Es el primer día. Apenas si se duerme. Las expediciones han llegado

ORGANIZADO



Los ganadores de uno de los múltiples juegos y concursos que se realizaron.

algo tarde. La de San Sebastián, en concreto, a la una de la madrugada.

Comienza el primer día. Antes de desayunar ha habido una tabla de gimnasia.

Hay apetito y se desayuna fuertemente. Luego vendrá la reunión general, en la que se van a exponer las actividades a realizar y se conocerá la casa.

Es una especie de descubierta, en la que los niños van a recorrer la casa en donde vivirán, durante el tiempo que dure la colonia. A continuación vendrá el conocimiento de los alrededores del colegio, los pinares, eucaliptos, sendas, entre la exuberante vegetación de Meirás. Se ha hecho la hora de comer. Después, no siempre se consigue, hay tiempo para una siestecita.

Y ya estamos en los talleres, en el patio andaluz del colegio, donde los chavales forman grupos libremente, según sus gustos y aptitudes, de danzas, títeres, dibujos, trabajos en papel maché, marquetería... Hay empujones. Todos quieren ser los primeros.

En la merienda, hoy, gran chocolatada.

Los días de julio son largos y aún queda sol para conocer Sada o para organizar coros y danzas dentro del colegio.

Se ha hecho la hora de la cena. Hemos vuelto a comer con apetito. Estamos cansadísimos.

Mañana, con los niños, asistiremos a la elección de nombres para los distintos grupos que se han formado. Hay gritos. Al final, por elección democrática, se crean:

— Los celtas.

- Los leones.
- Los amigos.
- Los aguileños.
- Los piratas.

Más tarde vendrá el aprendizaje, en estos grupos, de las actividades que van a desarrollar. En Sada tendremos una 'sardinada'.

Otro día, fuera de las actividades normales, visitaremos el Arsenal de El Ferrol del Caudillo.

La colonia va a llegar a su fin con competiciones de "minicars", de atletismo y de las distintas actividades que se han ido montando a lo largo de la misma.

LA DESPEDIDA

La despedida la va a contar uno de los monitores.

Triste fue. No creo que exista una despedida alegre. Aunque hay algunos que, inconscientes por el madrugón, no se percatan de la marcha. Besos. Apretones de manos. Lágrimas. Hasta la próxima.

Cabizbajos volvemos los monitores hacia casa. Esta nos parece triste y sin contenido, al marchar los niños. A pesar del esfuerzo físico pasado, los echamos de menos y ya empezamos a recordar, pero no sin antes gritar: 'Hasta siempre'.

Al cronista ya sólo le queda decir lo mismo. El año que viene, D. m., nos volveremos a ver. ¿En qué colonia? Y como en el romance, 'yo no digo mi canción, sino quien conmigo va'. ■ **EL NAVEGANTE.**



El grupo de la colonia a la puerta del colegio, en Mosteirón.

NUEVO EDIFICIO DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS



El pasado día 12 de septiembre fue inaugurado en Vigo el nuevo laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras, sito en el muelle de Bouzas. En representación de Su Excelencia el Jefe del Estado, y en nombre del Gobierno español, el ministro de Industria, don José María López de Letona, procedió a la inauguración oficial del centro. Le acompañaban el obispo de la diócesis, Mons. Delicado Baeza; el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Pery Junquera; gobernador civil de la provincia, el secretario general del Patronato Juan de la Cierva, doctor don Juan Luis de la Ynfiesta; el director del Instituto de Investigaciones Pesqueras, doctor don Buenaventura Andréu; alcalde de Vigo, el director del centro de Vigo, doctor Gómez Larrañeta, y numerosas autoridades y representaciones.

En tres amplias plantas, el nuevo Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo tiene ubicadas las Secciones de Pesquerías, Oceanografía, Química, Cultivos Marinos, Algología. Estudio sobre contaminación del medio marino y, por último, una nueva sección de reciente creación sobre Tecnología de Conservas de Pescado y Subproductos de la Pesca. Cuenta también el nuevo centro con una planta piloto de conservas de pescado, dotada con todos los medios necesarios para abordar una nueva línea de investigación sobre tecnología conserva, estudio de subproductos y liofilización, que pueda brindar a la industria española de la pesca la ayuda que precisa este importante sector de la economía nacional.

La Sección de Pesquerías del laboratorio de Vigo realiza estudios sobre la plataforma gallega para conocer el mecanismo de las variaciones de poblaciones de peces

demersales. Por otra parte, colabora en programas internacionales, tales como ICNAF, sobre capturas de la flota bacaladera del Atlántico Noroeste; ICSEAF, que estudia la merluza de África del Sur, e ICCAT, sobre pesquerías de bonito en el Atlántico Central Norte.

En el campo de la algología, los trabajos que se realizan tienen por objeto la predicción de la productividad de las diferentes especies de algas de interés industrial, así como la posible competencia de algunas algas con los moluscos comerciales.

Se llevan a cabo también estudios sobre ecología y fisiología del zooplancton —segundo eslabón de la cadena trófica marina— y crustáceos decápodos.

La Sección de Contaminación se ocupa de la influencia de los compuestos organoclorados—fundamentalmente los de procedencia agrícola— sobre la ecología del sistema marino.

La Sección de Química controla los parámetros físico-químicos del agua de mar y la productividad en las campañas oceanográficas del buque español "Cornide de Saavedra". Estudia también la composición química de las especies marinas, y de una manera especial, la fracción nitrogenada, en relación con el problema del bajo nivel de proteínas en la dieta de algunas poblaciones humanas.

De esta forma, desde la investigación básica, la investigación aplicada, hasta la investigación de desarrollo y los estudios en planta piloto o instalaciones semi-industriales, el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo lleva a cabo un ambicioso programa de trabajo, cuyo fin primordial se enfoca a coordinar el esfuerzo científico y el industrial para servir al avance de la técnica española dentro del sector pesquero.

¿SEMANA LABORAL DE CUARENTA Y CUATRO HORAS?

VERDAD es que para mí ha sido motivo de alegría el enterarme por la prensa de la consecución en convenios colectivos, por parte de algunos sectores laborales, de la "semana de cuarenta y cuatro horas"; ahora bien, este tema había de llevarme forzosa e inmediatamente a pensar en mis compañeros, los tripulantes de buques pesqueros, y entonces se desvaneció la alegría. Siempre ha sido tabú el hablar de jornada de trabajo en la industria de la pesca extractiva.

La vida en la mar es dura; jornadas laborales sin control de horas, largas ausencias del hogar, condiciones climatológicas extremas, etcétera..., pero los armadores, ya de antiguo, descubrieron el ungüento amarillo que todo lo cura, "la prima de pesca". No hay problema en el mundo laboral de la pesca al que no la presenten inmediatamente como solución.

Yo no abogo por su extinción siempre que sea un complemento del salario, mas no la base fundamental de éste. No cabe duda de que la prima es un incentivo al trabajo, pero si por tal éste no se realiza racionalmente y en las debidas condiciones, se convierte en agente provocador de accidentes laborales y enfermedades profesionales.

Bien están los incentivos, pero no se puede pretender que éstos sean el pago de un trabajo que se salga no sólo de lo normal, sino de lo extraordinario, ni de un alejamiento del hogar tan prolongado que perjudique moral o mentalmente al individuo y su familia, ni de trabajos en condiciones que puedan ser perjudiciales a su salud.

La solución no estriba únicamente en el dinero, sino en la satisfacción de las necesidades propias de la condición humana: periodo mínimo de descanso diario ininterrumpido, vacaciones más prolongadas—en España hay compañías, en la flota mercante, en las que su personal, por cada cinco meses de navegación, disfrutan uno de permiso y se está estudiando la posibilidad de que este mes de permiso pueda disfrutarse cada cuatro de navegación—y acondicionamiento de los barcos, haciéndolos más cómodos tanto para el trabajo como para el descanso.

Veamos ahora lo que dicen los números: comparando a un trabajador de tierra, con su semana laboral de cuarenta y cuatro horas, y, por ejemplo, un pescador de bacalao: cuarenta y cuatro horas semanales por cincuenta semanas (dejo dos de vacaciones, que puede que sean cuatro); de un total de dos mil doscientas horas, divididas por veinticuatro, resultan ochenta y cuatro días—de veinticuatro horas—de permanencia, al año, en su puesto de trabajo, con lo que es fácil deducir que este trabajador dispone de doscientos ochenta y un días (en horas libres) para hacer su voluntad, es decir, dedicarlas a descanso, a la familia, a relaciones sociales, a esparcimiento, etcétera...

¿De cuánto tiempo libre, fuera de su puesto de trabajo, dispone un pescador que realiza al año trescientos diez días de mar? La respuesta no necesita comentario.

La anterior comparación se ha hecho para ver la diferencia de días libres de uno y otro al año; ahora vamos a hacerla en cuanto a horas de trabajo, refiriéndonos concretamente a un oficial de puente de las parejas bacaladeras, prescindiendo del caso en que solamente vaya un oficial titulado, tal como exige el cuadro indicador de tripulaciones mínimas, que teóricamente tendría que estar las veinticuatro horas del día de guardia, y que aunque existen algunos casos son aislados, siendo por lo general dos personas tituladas las que van en el puente.

Siendo dos los titulados, han de efectuar doce horas de guardia cada uno para completar las veinticuatro del día. Esto quiere decir que cada uno de ellos hace cuatro horas extraordinarias y si totalizamos las horas de trabajo entre las de jornada normal y las extraordinarias (obligatorias), llegamos a la cifra, en trescientos diez días de mar, de cuatro mil cuatrocientas setenta y una horas, contra las dos mil doscientas del trabajador de tierra motivo de comparación, lo que supone un incremento sobre las de éste del cien por cien. No digamos si en vez de un oficial la hacemos con un marinero, que suele tener días de hasta doce horas extraordinarias de trabajo.

Ante estas comparaciones, no jes de extrañar que, a los que hemos vivido intensamente el mundo de la pesca, las mejoras alcanzadas por otros sectores nos causen alegría, pero por otro lado nos suman en la tristeza al pensar cómo se agrandan las distancias por el olvido en que se tiene a nuestros hombres de la mar.

Todos sabemos que la jornada de trabajo a bordo de un buque pesquero es muy compleja y, por lo tanto, de complicada regulación, pero lo que nadie puede negar, y sería un anatema el hacerlo, es que no hay cosa más sencilla, más justa e ineludible, por razones de humanidad aunque sólo sea, que el determinar un tiempo mínimo de descanso ininterrumpido y libre de todo servicio—salvo peligro de vidas humanas o seguridad del buque—de los tripulantes de los buques pesqueros. ■ GREGORIO VILLAUMBRALES, capitán de pesca.

CRONICA
DE
NUEVA YORK

SOMBRIAS PERSPECTIVAS PARA LA CONFERENCIA DEL DERECHO DEL MAR EN CHILE

LA Asamblea General de la ONU inició el pasado 18 de septiembre sus sesiones anuales, con toda una serie de problemas pendientes de muy difícil solución, entre los que se cuenta el derecho del mar. Tan mal están las cosas que se ha llegado a sugerir el aplazamiento de la conferencia de Santiago de Chile, sobre tal tema, prevista para el próximo abril. No se ha tomado, sin embargo, ninguna decisión al respecto y los preparativos siguen como si tal cosa, pero la Asamblea tendrá que decir algo antes de que cierre sus puertas en diciembre.

La mala noticia llega de Ginebra, donde durante tres años el comité especial encargado por 91 países de poner las bases de discusión para la citada conferencia, ha estado trabajando en firme para trazar las directrices del debate, a fin de que éste no se quede en vagas declaraciones generales sino que, en efecto, de él salga una nueva legislación internacional que regule el uso de los océanos y las plataformas continentales. Pero en la sesión de clausura de dichas reuniones preliminares, el presidente de las mismas, mister Hamilton Amerasinghe, de Sri Lanka (Ceilán), no fue capaz de asegurarnos que dicho comité ha hecho progresos suficientes que justifiquen la celebración de la conferencia. Pero mister Amerasinghe se apresuró a añadir que un "gran número de países creen que, en cualquier caso, no debe retrasarse el inicio de esa importante reunión internacional".

Quien puso más en duda la prudencia de reunirse en Chile la primavera que viene fue el representante mexicano, don Jorge Castañeda, que deploró la incapacidad del comité de "consolidar las muy diversas propuestas hechas ante él, concernientes a aguas territoriales, libertad de navegación y derechos tanto de pesca como de prospecciones minerales a lo largo de las costas". Para él, esto deja a la conferencia "sin base adecuada para poder iniciar una negociación con posibilidades de éxito". El señor Castañeda opina que sería más prudente emplear más tiempo en tra-

jos preliminares y que la reunión prevista en Nueva York a fines de año para elegir la mesa y decidir la organización del trabajo en Chile, debe prolongarse hasta redactar siquiera los borradores de varios proyectos de resolución, que podrían discutirse luego en el pleno. Ello requeriría su tiempo, y de ahí su sugerencia de que la conferencia se retrase de abril a julio o agosto.

Pero tampoco sobre ello parece haber unanimidad y mister Amerasinghe evitó enzarzarse en una discusión sobre tal propuesta en el comité, alegando que eso es algo que tendrá que decidir la Asamblea General de la ONU.

Pese a todo, a la falta de optimismo, a los muy distintos enfoques y a las profundas diferencias sobre temas tan complejos como los marinos, los delegados han notado en Ginebra cierta convergencia de puntos de vista que sería injusto no resaltar. Se trata de:

1º El consenso casi general de dejar las 12 millas como límite de las aguas jurisdiccionales.

2º Un consenso, aunque éste mucho más diluido, sobre el establecimiento de "zonas económicas" dentro de las 200 millas, para los Estados ribereños. Esto es, no concederles plenos derechos en esa ancha franja, sino sólo aquellas zonas de explotación que reclamen.

Pero antes de llegar a un acuerdo sobre ello, hay muchos obstáculos que salvar. Está, por ejemplo, la libertad de navegación que las naciones marítimas insisten en tener a través de los estrechos hasta llegar a "zonas económicas" donde hayan llegado a un acuerdo de pesca con los Estados costeros, así como la regulación de dichos acuerdos.

No menos difícil es regular cómo se acomodan los derechos "marítimos" de Estados continentales, sin acceso al mar, y ya en términos generales, la reglamentación tanto para salvar ciertas especies, amenazadas por una pesca masiva, como para mantener libres mares y océanos de una contaminación peligrosa. Una lista, en fin, de temas a debatir tan larga como cortas son las posibilidades de acuerdo ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

¿COMPRAS? ¿VENDE?

•
Exclusivo para los
hombres del mar

•
«Hoja del Mar» publicará
GRATIS su oferta o su
demanda. Escríbanos: no
hay más trámites.

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



BUENA COSTERA DE BONITO PARA LA FLOTA LUCENSE

LAS ULTIMAS «MAREAS» PROPORCIONARON MAGNÍFICAS CAPTURAS A LOS BARCOS QUE UTILIZARON CEBO ARTIFICIAL O CACEA

LUGO (De nuestro corresponsal).—Los resultados de la costera del bonito para la flota lucense pueden calificarse como de muy favorables. Comenzamos esperanzadores con mareas de 20.000 kilos por barco, que hacían sus capturas muy cerca de las islas Azores que, además, tenían correspondencia con los precios. Luego, en las siguientes salidas, se veía bonito, pero no entraba al cebo artificial. Fue entonces cuando la flota guipuzcoana se "saltó a la torera" el acuerdo de no iniciar la pesca con cebo vivo hasta el día primero de agosto, y entonces se produjo una "sentada" de las flotas de Bermeo, Santander, Asturias y Lugo.

Las embarcaciones pasaban diez, doce y quince días en la mar sin conseguir el fruto apetecido. Cuatro, cinco, seis mil kilos era el producto de estas mareas, compensadas por el alto precio de cotización en lonja.

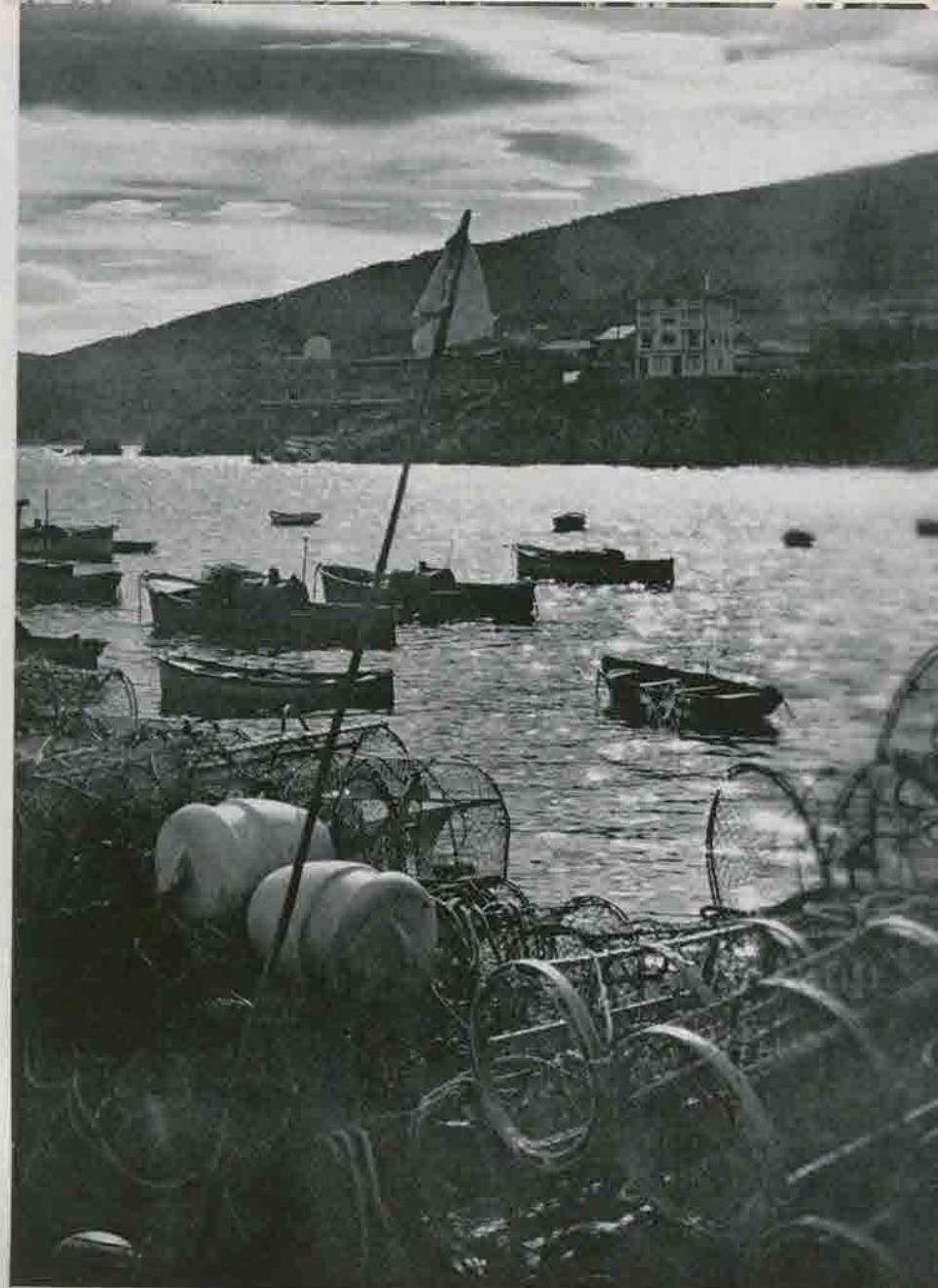
Se inició la pesca con cebo vivo y el capotazo fue casi general. Las embarcaciones de menos entidad, imposibilitadas para instalar viveros para el cebo vivo, continuaron la costera a la cacea. Por fin la pesca se acercó más a nuestras costas. Los barcos equipados con viveros, en una sola "parada", lograban capturas importantes. Pero no tuvieron muchas oportunidades de encontrarse con importantes bancos de bonito. Un lapsus por el mal tiempo reinante y vuelta a la mar.

Había descontento por la falta de pesca, pero las altas cotizaciones les estimulaban para continuar en la brecha. Ya se acerca-

ban las últimas mareas y, sin conseguir grandes capturas, el precio continuaba en alza, y así fueron consiguiendo lograr una buena costera cuando todo hacía prever el fracaso.

Los grandes triunfadores han sido los pequeños barcos, los que no pudieron pescar con "cebo vivo". Ellos, arriesgando mucho, porque la pesca hubo que localizarla a muchas horas de nuestro litoral, trabajaron con afán y consiguieron estar a la altura de los grandes e incluso superar a embarcaciones equipadas con mayores y mejores medios.

Las flotas de Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero, Vicedo, etcétera, han logrado sus objetivos. El trabajo ha sido duro, muchas jornadas lejos de sus familias arriesgando la vida, pero al final puede decirse con satisfacción que la costera del bonito ha sido buena. ■ **NARCISO GARCIA FERNANDEZ**



LA GRAN CRUZ DEL MERITO NAVAL, AL EMBAJADOR DE ESPAÑA EN SENEGAL

MADRID, 30.—La Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, le ha sido impuesta al embajador de España en el Senegal, José Luis Ochoa y Ochoa, por el subsecretario de la Marina Mercante, don Pascual Pery Junquera, en un acto celebrado esta mañana en su despacho.

Asistieron al mismo el director general de Pesca, don Fernando Marcilla; el director general de Navegación, don Amalio Grañí, y otros cargos de la Subsecretaría mencionada.

Impuso la condecoración el señor Pery Junquera, en representación del ministro de Marina, resaltando a continuación la gran labor que el embajador en Senegal está realizando a favor de la Marina Mercante y de la de pesca.

Había luego el condecorado, quien rogó al subsecretario transmitiese al Jefe del Estado y al ministro de Marina su reconocimiento por la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval, que le obliga a empeñarse más en su tarea.

Condepols. S. A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTAS.



REDES, CUERDAS, TEJIDOS INDUSTRIALES

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



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

FABRICA:
CARRETERA MONTFRIO
TELEFONO 329
ALCALA LA REAL

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

Drama de rescate de minisubmarino

EL INCIDENTE DEL «PISCO»

El drama del minisubmarino «Piscis III» será recordado largo tiempo como el más perfecto rescate nunca realizado. Pasará a la Historia como el incidente que suscitó un total y nuevo examen de la exploración bajo el agua. Nuevas leyes internacionales que regulan el uso del minisubmarino están siendo redactadas ya en la actualidad.

El averiado «Piscis III» quedó atrapado en el fondo del mar a 150 millas al Sudeste de Cork durante setenta y seis horas. Los dos hombres de a bordo, Roger Mallinson, treinta y cinco años, y Robert Chapman, veintiocho años, fueron arrastrados 1.575 pies e izados seguidamente desde el fondo del Atlántico después de una dramática lucha contra reloj. Cuando salieron a la superficie estaban utilizando máscaras de emergencia, las cuales hubieran suministrado aire un corto espacio de tiempo. Los dos hombres fueron llevados hacia sus casas desde Cork a Barrow-in-Furness para reunirse con sus esposas. Habían dejado detrás de sí muchas preguntas incontestadas.

El «Piscis III» fue sacado a la superficie por el remolcador canadiense «John Cabot», de 5.097 toneladas, el cual se unió a la flota después del propio barco —nórdica del «Piscis III»— «Vickers Voyager» —4.600 toneladas—, que había probado su rescate sin éxito.

El viaje de salvamento empezó poco después; el vehículo de recuperación de control remoto CORV, estadounidense, que había sido enviado desde Florida, fue lanzado desde el «John Cabot» para atar una cuerda de nylon de ocho pulgadas al «Piscis III». Se cree que el «Piscis III» ha estado más profundo que cualquier otro submarino que haya sido rescatado por el hombre.

El «Piscis III» cuando colisionó fue haciendo con una de sus turbinas un surco en el fondo del mar hasta dañar un cable telefónico transatlántico valorado en 30.000.000 de libras esterlinas; para restablecer las comunicaciones rápidamente, las compañías pagan al buque «Vickers» 3.500 libras esterlinas diarias por el alquiler de un minisubmarino. El enorme gasto efectuado en los tres días de la operación de rescate, que en este caso fue un éxito, puede inspirar una drástica revisión acerca de las medidas alrededor de las operaciones submarinas. (ZARDOYA.)



TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

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

Dirección telegáfica: TAC

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

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

VAPORES

«Sac Madrid»	6.964	Tons. p. m.
«Sac Barcelona»	6.991	*
«Sac Tarragona»	6.364	*
«Sac Badalona»	5.208	*
«Sac Alicante»	4.109	*

MOTONAVES

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

AGENCIAS

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

EMPLEO ¿DEMANDA? ¿OFERTA?

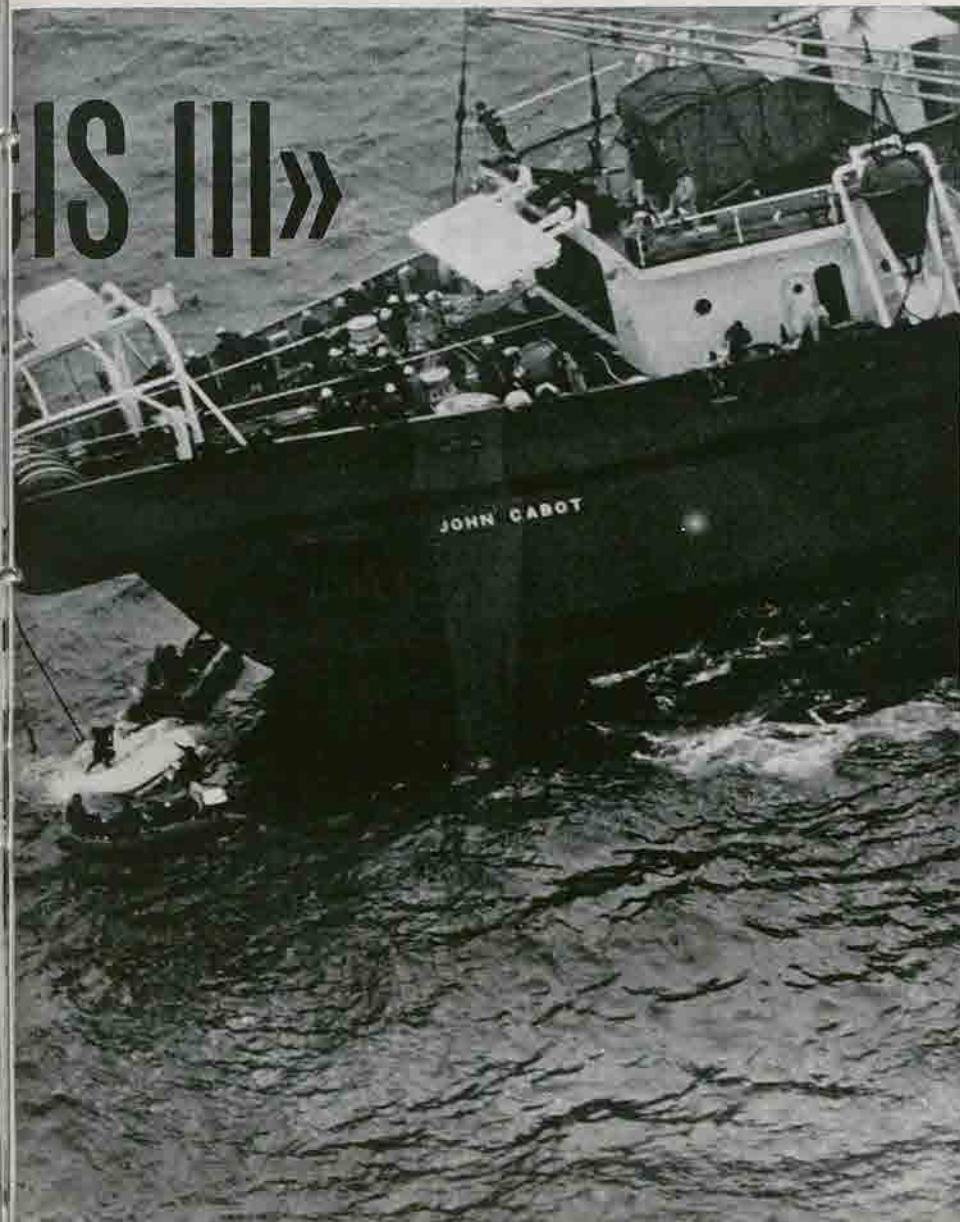
UN SERVICIO EXCLUSIVO PARA LOS
HOMBRES DEL MAR

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

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

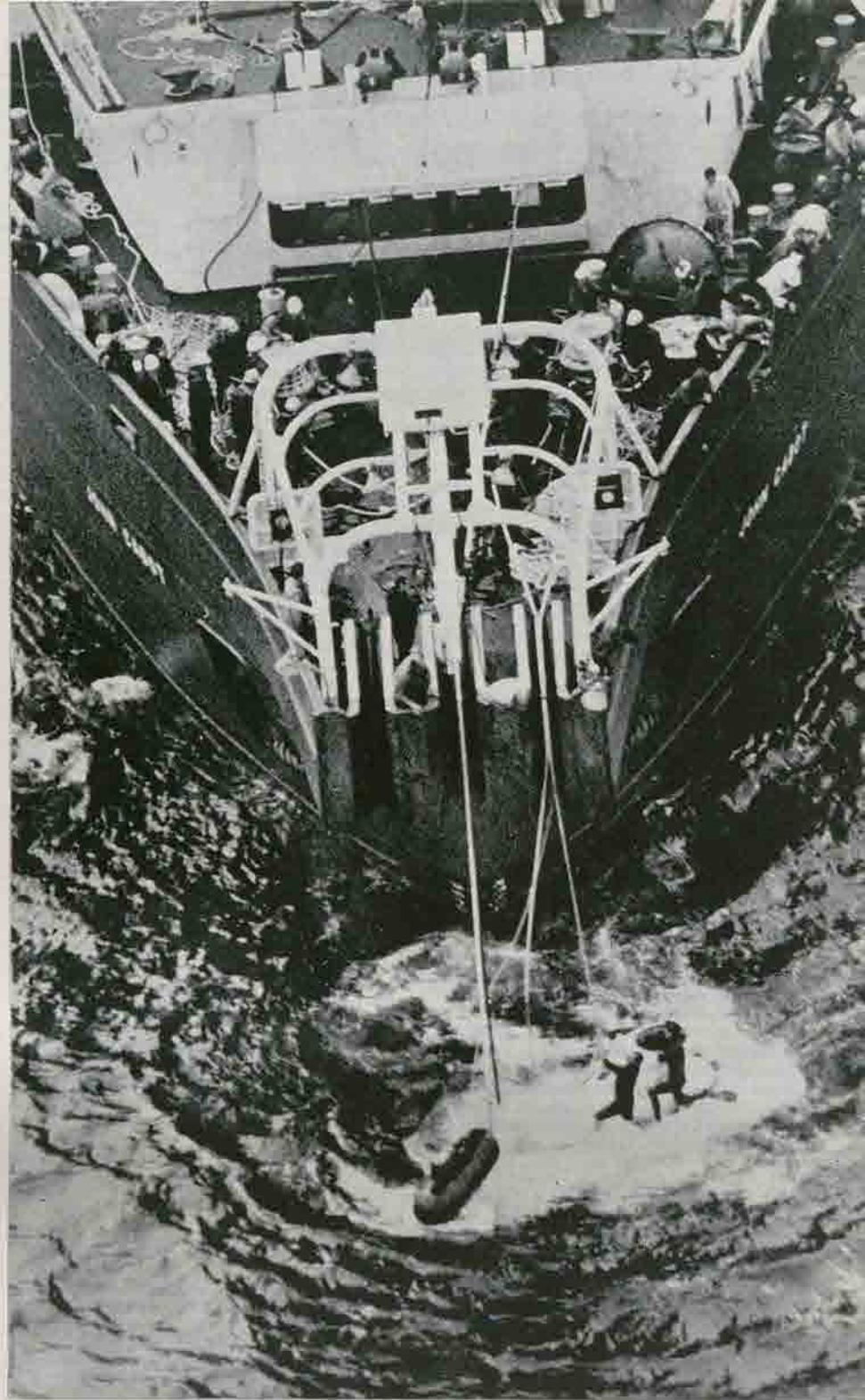
Los textos han de ser concretos. Toda comunicación ha de ir acompañada del nombre y apellidos y domicilio del remitente.

IS III»



Arriba, vista aérea del salvamento. Muestra cómo el minisubmarino «Piscis III» es remolcado por el barco de rescate canadiense «John Cabot».

El «Piscis III» emerge y dos hombres rana trepan sobre el casco.



ACCIDENTES DE MAR Y DE TRABAJO DURANTE EL AÑO 1972

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		Calda al mar		Naufragio		Explosión, incendio		Inundación		TOTALES		
		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....	—	—	40	16	9	5	14	6	2	—	2	2	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	69	33	102
	Muertes...	22	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	13	2	39	—	1	—	11	—	98	10	108
	Suma....	22	8	40	16	9	5	14	6	2	—	2	2	1	—	12	—	14	2	39	—	1	—	11	4	167	43	210
MUTUAS PATRONALES...	Incapacidades permanentes....	4	1	13	3	5	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	5	32
	Muertes...	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	1	4	—	—	1	—	—	19	4	23
	Suma....	8	1	13	3	5	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	13	—	1	4	—	—	1	—	—	46	9	55
TOTAL.....		30	9	53	19	14	5	19	7	2	—	2	2	1	—	25	—	15	6	39	—	2	—	11	4	213	52	265

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

LA COSTA, LOS MOROS Y LOS PECES

(de "Actualidad
Económica", n.º 810)

En el mes de marzo, una delegación española presidida por José Luis Cerón, director general de Asuntos Económicos Internacionales, llegaba a Rabat con el fin de resolver dos problemas: de un lado, el Convenio de Pesca firmado en Fez el 4 de enero del año 1969, y cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre pasado —referente a la ampliación a doce millas de sus aguas territoriales—, y de otro, el relacionado con el artículo primero del acuerdo de cooperación económica firmado en Rabat por ambos países el 13 de mayo de 1971, relativo a las nuevas bases de cooperación económica. La posición de Marruecos, de todos era conocida: ampliación de sus aguas territoriales a setenta millas y ayuda unilateral por parte de España, al tratarse del "país hermano y más desarrollado".

CONVERSACIONES IMPOSIBLES

"Cuando llegamos a Rabat vimos que era una cuestión política por lo que se había llegado a lo de las setenta millas y no —como dicen los marroquíes— por incumplimiento español del Convenio de Pesca. Haj Mohamed Kassidi, que asistía como presidente del Sindicato Marroquí de Pesca y en representación del sector privado, dijo: 'No llegaremos a nada por mucho que queramos. Nosotros, al menos, tenemos prohibido llegar a un acuerdo'. Ante esta afirmación, era inútil el que la representación española (José Luis Cerón, director general de Asuntos Económicos Internacionales; José Vilarasau, director general de Política Financiera; Fernando Marcillach, director general de Pesca; Agustín de Bárcena, presidente del Sindicato de la Pesca, etcétera) permaneciera más tiempo en Rabat. Y nos volvimos". El que así habla, recordando la marcha de las relaciones hispano-marroquíes desde el mes de marzo, es Juan Elorduy Astuy, consejero delegado de Conservas del Estrecho, S. A., y asistente a las asambleas y reuniones como representante del sector privado en la industria de la conserva. ¿Qué motivaciones políticas son éas? ¿Qué tienen que ver los pescadores con los Reyes y los jefes de Gobierno? ¿Por qué un silencio tan denso en torno a un tema que sobrepasa la sardina, las millas de aguas territoriales o las trescientas brazas? ¿Van a tener acaso razón —ante el silencio español— los marroquíes? La pesadilla va siendo larga...

DAR Y NO RECIBIR

Como país hermano que somos, queremos todas las ventajas, pero que no pidamos nada a cambio... y en estas condiciones es muy difícil llegar a un acuerdo. Su petición alcanza a Ceuta, Melilla, Sahara español (los fosfatos y el presunto petróleo lo han convertido en el centro de sus aspiraciones), incluso las Charafinas, incluso las Canarias, incluso el paso de sus aguas a través de la Península, cuando ni

tenemos carreteras para el paso de pesos pesados en tal cantidad, ni ganas —por lo que nos supone— de frenar nuestra exportación. Oficialmente, el director general de Pesca, Fernando Marcillach, recibió la siguiente respuesta de su colega —y cerebro gris del gabinete de Hassan— Layachi: "Los españoles lo que tiene que hacer es dar y no pedir".

En este punto, al Gobierno español le corresponde definirse, aceptando el tratado de las setenta millas y decir de una vez "que, por motivos políticos, los pescadores españoles se abstengan en frecuentar estas costas", o, caso contrario, defender a la flota española con su Armada (es lo que está haciendo la vieja Inglaterra con Islandia), y no con las "conocidas" lanchas anticontrabando o con aviones militares. De todas formas, lo que no se puede permitir es tener cerca de mil quinientos barcos y veinte mil hombres sin saber qué hacer.

MAS INTENTOS DE DIALOGO

—¿Y navegar más lejos?

—Sería precisa la reconversión de la flota. La actual, por el escaso tonelaje, sólo es apta para las costas marroquíes... no puede meterse en faenas de un mes, como exigiría la pesca en Mauritania o Guinea... Aunque eso presenta otro problema, y es el dar trabajo a los parados que ante la nueva tecnología quedarian de brazos cruzados...

—Aparte de los pescadores, ¿hay otros perjudicados?

—La industria conservera. Sin ir más lejos, la situación de varias fábricas del Campo de Gibraltar es triste. A nosotros, por ejemplo, nos hicieron venir aquí en función de un concurso para desarrollar la industria conservera. Ciento que ahora Algeciras, el Campo de Gibraltar, está cambiadísimo... pero, mire, ahí abajo hay cincuenta millones de los que no se acuerda nadie.

—Después de la interrupción de las conversaciones en marzo, ¿no hubo otro intento de diálogo?

—López Bravo marchó en abril a Rabat; quería arreglarlo..., pero si los moros tienen algo, es un buen servicio de asesoramiento francés y que no son tontos. Pues le dijeron: "No se acuerda, señor ministro, de cuando usted en la ONU defendía al Perú, y luego a Chile, por ampliar sus aguas jurisdiccionales a doscientas millas? Y luego con la pesca de la ballena? O sea, que usted apoyó entonces a los países sudamericanos y ahora viene a pedirnos explicaciones por ampliar sólo a setenta? Si no hay diferencias entre los hombres, lo que es bueno para los sudamericanos, lo es para los africanos y lo es para los europeos".

RECONVERSIÓN, TRES AÑOS

—Señor Elorduy, volviendo a la industria conservera, ¿cómo evitar el paro si ahora no se pesca y —con suerte— hay que esperar a la reconversión de la flota?

—Como la reconversión, de ser aprobada, tardará cuatro o cinco años, nosotros hemos pedido diez sardineros y cuatro atuneros... hemos pedido, porque como aquí empieza la burocracia y unos te mandan a otros... En la comisión para el estudio de la reconversión de la flota, fundamentalmente en la de suministro (la destinada al consumo directo, o de boca, nos afecta menos), estuvimos con Marcillach y el almirante Boado, pero éstos nos remitieron al subsecretario de Industria, Benzo, por considerar que nuestro programa de novecientos millones le incumbía más a él.

FLOTA PESQUERA AFECTADA POR EL «DAHIR» MARROQUI DE 10 DE MARZO

Flotas	0-20	20-25	25-50	50-100	100-150	150-250	250-500	500-900	900-1.800	1.800
Sur-Atlántica										
Número de buques	823	28	155	282	117	165	68	10	9	2
TRB	5.876	630	5.983	20.674	13.973	30.678	23.479	6.603	10.884	4.792
Sur-Mediterránea										
Número de buques	531	12	131	98	13	—	—	—	—	—
TRB	3.039	269	5.041	6.431	3.588	—	—	—	—	—

CLASES DE PESCA RECOGIDA POR ESTA FLOTA (EN TONELADAS)

Sur-Atlántica	Arrastre	Arrastre congelada	Bacalao	Ballena	Superficie	Carne congelada	Servicios auxil.
Número de buques	728	106	—	—	813	6	6
TRB	59.725	45.066	—	—	16.078	2.638	155
Sur-Mediterránea							
Número de buques	244	2	—	—	556	—	6
TRB	14.657	381	—	—	4.746	—	89

SIGUE DE ACTUAL PESQUERA HISP

LA cuestión pesquera hispano-marroquí sigue de palpitante actualidad, lastimosamente. Quisiéramos que esta actualidad lo fuera por un nuevo giro en el problema, por el entendimiento, por la liberación de las limitaciones que atenazan a nuestra flota y a nuestras tripulaciones. Pero la actualidad se caracteriza, sin embargo, por las capturas de nuestros barcos, obligados a poner rumbo a puertos marroquíes, a veces abordados y frecuentemente decomisados y hasta expoliados.

"Hoja del Mar" ya se pronunció sobre este tema a su debido tiempo y cumplió un deber informativo al requerir de sus corres-

pondientes gallegos se interesaron por el proyecto y nos asociamos, pidiendo la duplicación del presupuesto con objeto de que todos pudiéramos eludir las aguas marroquíes. El señor Benzo nos pasó a Arrozamena, director general de Industrias Alimentarias, y por ahí parece que la cosa puede resultar, porque —repite— lo que de ningún modo resulta permisible es esperar la reconversión de la flota: ni para los marineros, que al gozar de un régimen de Seguridad Social muy especial —no cobran, por ejemplo, seguro de desempleo—, se ven obligados a navegar bajo otras banderas o a trabajar de lo que sea en Alemania o Suiza o...; los armadores... ¡qué decir! es una papeleta muy gorda tener cuatro o cinco millones invertidos en un barquito y que te digan: "Puedes hacer lo que quieras, pero ya sabes que si sales te pueden coger, y entonces lo vas a perder todo... ¡Ah!, pero tú tranquilo, que dentro de unos años comenzarás a ganar dinero"...

Los conserveros gallegos se interesaron por el proyecto y nos asociamos, pidiendo la duplicación del presupuesto con objeto de que todos pudiéramos eludir las aguas marroquíes. El señor Benzo nos pasó a Arrozamena, director general de Industrias Alimentarias, y por ahí parece que la cosa puede resultar, porque —repite— lo que de ningún modo resulta permisible es esperar la reconversión de la flota: ni para los marineros, que al gozar de un régimen de Seguridad Social muy especial —no cobran, por ejemplo, seguro de desempleo—, se ven obligados a navegar bajo otras banderas o a trabajar de lo que sea en Alemania o Suiza o...; los armadores... ¡qué decir! es una papeleta muy gorda tener cuatro o cinco millones invertidos en un barquito y que te digan: "Puedes hacer lo que quieras, pero ya sabes que si sales te pueden coger, y entonces lo vas a perder todo... ¡Ah!, pero tú tranquilo, que dentro de unos años comenzarás a ganar dinero"...

EL PROBLEMA PESQUERO

(de "Informaciones".

22 de septiembre de 1973)

El pasado fin de semana, seis pescadores españoles fueron apresados por lanchas patrulleras marroquíes. Precisamente a las pocas horas comenzaba en Madrid la "cumbre pesquera" de las Cofradías Sindicales de Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Cádiz y Huelva (más Ceuta y Melilla), para estudiar la ampliación marroquí hasta las setenta millas de sus aguas jurisdiccionales en materia de pesca. En la reunión, los armadores coincidieron en solicitar del Gobierno protección adecuada a la gravedad de su situación, acelerar la ejecución del plan de reconversión de la flota de la zona, urgir la iniciación de conversaciones a alto nivel con Marruecos y

crear una comisión interministerial de técnicos de pesca.

El mismo hecho de que el presidente de la Federación Española de Armadores de Pesca haya pedido a los patrones que respeten trece millas como poco de jurisdiccionalidad marroquí, da alguna pista sobre el fondo auténtico del problema. Nuestros bancos pescícolas costeros están diezmados, y las flotas del Levante han de introducirse a menudo en los menos explotados bancos jurisdiccionales marroquíes para hacer rentables sus capturas. En lo que va de año, más de cincuenta pescadores españoles han sido apresados por patrulleras marroquíes. Pero al margen del mal trato que suelen recibir las tripulaciones, no siempre los apresamientos son arbitrarios. En líneas generales, parece obvio que o la flota de la zona se reconvierte hacia la pesca de altura o no queda otro remedio que intentar las capturas dentro de la jurisdiccionalidad marroquí, con el riesgo asumido de ser apresados por la Armada del país vecino.

El ministro de Información, al término del Consejo de ayer, especificó que su colega de Relaciones Sindicales trata el tema con los afectados, y que cuando el Gobierno disponga de toda la información precisa dará su opinión sobre el problema pesquero planteado con Marruecos.

LA CRISIS DE LA INDUSTRIA PESQUERA

(de "Nuevo Diario".

19 de septiembre de 1973)

La renovación a nivel internacional de los medios de pesca, desde la misma base de la flota hasta los instrumentos más habituales, las expectativas que la riqueza marina parecen ofrecer al grave problema de recursos que el mundo se plantea cada día con más acritud, los nuevos enfoques ecológicos, que tienden a preservar y garantizar la pervivencia de esas reservas oceánicas, el uso de modernizados métodos de pesca más eficaces que los tradicionales, la competencia creciente entre las distintas flotas nacionales, que se manifiesta en ocasiones con unilaterales medidas de ampliación del llamado mar territorial, son aspectos que delatan la grave crisis internacional que afecta en todas partes al sector de la pesca. Estos conflictos, latentes o expuestos, se están manifestando en nuestro país con matices propios del área que le afecta, a los que hay que añadir, además, los problemas sociales que este estado crítico origina en nuestros pescadores.

La llamada "cumbre" pesquera, celebrada estos días a puerta cerrada, con presencia de armadores, patronos de Cofradías y representantes sindicales del Sur y Levante, ha tratado de responder a las múltiples cuestiones que esta situación está planteando en nuestra estructura del sector, a fin de poder afrontar la difícil situación que la ruptura del equilibrio tradicional está originando. Las conclusiones que la propia "cumbre" ofreció a la opinión pública aclaran bastante acerca de la dirección de estas preocupaciones. "Petición de medidas de protección al Gobierno", frente a las agresiones de que están siendo objeto

DAD LA CUESTION ANO-MARROQUI

ponibles en los puertos clave el dato concreto de las repercusiones que podría tener para los pescadores españoles la extensión a 70 millas de las aguas jurisdiccionales de Marruecos. Ahora, siguiendo en la misma línea de información, damos cabida a la opinión de diversos periódicos y revistas, para lo cual hemos seleccionado editoriales y comentarios de entre los que últimamente ha publicado la prensa nacional como consecuencia de este grave estado de cosas, y más concretamente al hilo de la reunión que celebraron en Madrid representantes de los trabajadores del mar, de la que damos noticia en la página 3 de este mismo número.

algunas de nuestras embarcaciones sureñas: medidas que, naturalmente, no deben demorarse si se quiere evitar esta situación de incertidumbre en que se está realizando la faena en las aguas afectadas por el "dahir" de Marruecos del pasado mes de marzo. Y en el mismo sentido, "iniciación urgente de conversaciones con Marruecos", fórmula con la que se reclama la puesta en práctica de un diálogo a alto nivel y que subraya la confianza de los representantes en las posibilidades de la negociación.

El punto segundo, "Aceleración del plan de reconversión de la flota del Sur", plantea de forma más directa el tema de la necesaria modernización de los medios de pesca: cuestión que debe llevarse a efecto con urgencia, a fin de que nuestros pescadores no se encuentren en inferioridad de condiciones ante la progresiva modernización que están alcanzando flotas más fuertes y cada vez mejor equipadas. Es absolutamente lógico, por tanto, esta aspiración que la "cumbre" de armadores, patrones y representantes se ha planteado. Por otro lado, este tema incita de nuevo a plantearse la cuestión del diálogo internacional, pues como ha declarado recientemente el ministro de Pesca de la URSS, "la tecnología avanza a pasos agigantados en este sector y se hace imprescindible el entendimiento y la mutua colaboración para que no puedan agotarse las riquezas que ofrece el mar".

Tema, en definitiva, de grave importancia, que no puede marginarse en un planteamiento global de los problemas pesqueros, y que remite tratamiento minucioso de los métodos prohibidos de pesca, cuyo abuso podría representar un grave desequilibrio ecológico y la merma de las abundantes riquezas marinas.

INFORMACIONES CONCRETAS

(Fernando Onega en "Arriba".
22 de septiembre)

Están prácticamente ultimados los estudios que efectúa la Comisión especial reunida en Sindicatos para tratar de hallar una solución a los problemas pesqueros. Parece que cada día de retraso supone una nueva captura.

Entre el nerviosismo por el agobio de la situación y el optimismo propio de los avances del diálogo, se entremezclan nuevas y sorprendentes informaciones, procedentes todas ellas de círculos marroquíes: la mayor parte de los barcos aprehendidos faenaban con artes prohibidas (explosivos en algún caso) y otras estaban incursas en el antiguo límite jurisdiccional de doce millas. No pasó esto siempre, es evidente. Otros buques fueron apresados en navegación, cuando regresaban de los caladeros del Sahara.

Al comentarista le produce esta confusión una tremenda congoja. Y echa en falta, en medio de todo, una información objetiva y desapasionada, tan lejana del tremendismo acusador como de esta última tendencia derrotista, lo cual no está en contra de las legítimas aspiraciones de seguridad de pescadores y armadores.

POSIBLES SOLUCIONES

(de "Arriba".

18 de septiembre)

Ahora se ha constituido una Comisión de trabajo dentro de los Sindicatos que va a estudiar un programa de propuestas soluciones que posteriormente serán elevadas al Gobierno para su posible aplicación. La nota del SIS esboza sus principales líneas: acción del Gobierno, reconversión de la flota del Sur y conversaciones de alto nivel con las autoridades marroquíes.

Los pescadores que pescan dentro de las setenta millas argumentan que lo hacen dentro de toda legalidad, puesto que España no se ha pronunciado sobre la aceptación de ese límite. Por otra parte, se muestran escasamente optimistas, como ya hizo notar en estas páginas el señor Rodríguez Moreno, sobre las posibilidades de éxito de las conversaciones que se proponían, una vez desterrada la idea de integración de algunos centenares de barcos en la sociedad mixta hispano-marroquí de pesca, como proponía Marrocpech.

A nivel oficial, las infiltraciones informativas son prudentemente cautelosas. Parece lógico esperar un programa de reconversión, pero sería siempre un plan no factible a corto plazo. Otros círculos parecen sonreírle a la idea de un sistema de indemnizaciones aplicado según la incidencia y repercusiones del problema. Supondría, con cierto carácter inevitable, una paralización de parte de la flota y un paro subvencionado de su personal.

De cualquier forma, los representantes de las provincias del Sur tienen prisa para que se encuentre una solución, se decía en los antedespachos del Sindicato Nacional de la Pesca a primera hora de la mañana. Por la tarde, en los minutos de descanso anteriores a la última sesión, que presidió el director general, don Fernando Marçallach, los ánimos estaban serenos. Reinaba, en opinión de un representante social, un "cierto optimismo". Parecía haberse eclipsado la idea de un paro de las flotas. La tendencia general era a buscar un arreglo del Gobierno y desde el Gobierno, con un margen de confianza para su labor y para los trabajos de la Comisión.

Esta Comisión trabaja ahora y trabajará estos días en los datos que clarifiquen exactamente la situación. Parece ser que estos datos ya son conocidos exactamente, después de una encuesta efectuada por el Sindicato Nacional. Ahora se trata de "encauzarlos" y, sobre su base, proponer soluciones a la Administración.

• LA FLOTA ESPAÑOLA DE VIGILANCIA PESQUERA ENTRARA EN SERVICIO EN 1975

MADRID, 15.—El Ministerio de Marina hace pública la siguiente nota:

"El Ministerio de Marina, entre sus previsiones normales de renovación paulatina de unidades, incluyó en sus programas la construcción o adquisición de 13 patrulleros pesa-

dos, 10 ligeros y 12 helicópteros, destinados a la fuerza de vigilancia marítima, cuya misión primordial es la protección y vigilancia de la pesca y fronteras marítimas, auxilios y salvamentos, velar por el cumplimiento de las leyes y convenios nacionales e internacionales en el ámbito marítimo.

Ante la insuficiencia de disponibilidades económicas para afrontar con su propio presupuesto el total de las previsiones, se gestionó, a través del Ministerio de Comercio, la financiación de estas unidades de vigilancia, con cargo a los Planes de Desarrollo, en atención a su intima relación con los intereses económicos pesqueros.

El total de las cantidades precisas se solicita fueran financiadas entre el III y IV Planes de Desarrollo, a cuyo término entrarian en servicio el total de las unidades proyectadas.

La limitación de recursos del III Plan de Desarrollo sólo permitió consignar para esta necesidad la cantidad de 2.000 millones de pesetas, por lo que el Ministerio de Marina, consciente de su importancia, decidió completarla con la cantidad de 3.150 millones de pesetas de su presupuesto, detrayéndola de inversiones previstas para unidades de mayor valor militar, con el fin de iniciar cuanto antes la construcción de seis patrulleros pesados y seis ligeros.

Se confia en que estas unidades entren en servicio a lo largo de los años 1975-1976, y en que las disponibilidades futuras del IV Plan de Desarrollo permitan la consecución del programa inicial. Mientras tanto, estas misiones de la Armada son desempeñadas por otras unidades de la Marina de guerra".

Según la emisora costera de Arrecife:

• DOS PATRONES DE PESCA ESPAÑOLES, APRESADOS POR MARRUECOS

Se exige una elevada suma por la liberación de los rehenes

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La emisora costera de Arrecife (Lanzarote) captó un mensaje en el cual se decía que dos patrones de pesca españoles, con base en el puerto de Cádiz, habían sido retenidos como rehenes por una lancha patrullera marroquí. Parece ser que la oficialidad de ésta dio orden al resto de la tripulación de los dos pesqueros de que se dirigieran a Casablanca. Esta actitud no fue obedecida y las embarcaciones pusieron rumbo a Cádiz. Se dice que las autoridades marroquíes piden una elevada suma por la liberación de los patrones convertidos en rehenes. Hasta el momento se desconocen los nombres de éstos y el de las embarcaciones.

PETICION DE QUE SE ABONEN DE NUEVO LOS SUBSIDIOS POR INACTIVIDAD A LOS PESCADORES CEUTIES

CEUTA, 15.—El Consejo Provincial de Trabajadores, en sesión plenaria, ha acordado ofrecer su total apoyo a la propuesta elevada por el Sindicato de Pesca de Ceuta a las autoridades laborales para que éstas abonen de nuevo a los pescadores el subsidio de inactividad, concedido a causa de las requisas marroquíes.

PREOCUPACION EN ANDALUCIA

GRANADA, 18.—Se ha reunido en Granada la Asamblea Regional de los Círculos José Antonio de Andalucía, que han tratado de diversos asuntos de la urbanización.

Al término de estas reuniones, los representantes de dichas entidades acordaron enviar telegramas al presidente del Gobierno y al presidente nacional del Sindicato de la Pesca, en los que expresan su adhesión a las justas peticiones de nuestros pescadores ante el poder ejecutivo, al tiempo que manifiestan su preocupación por la intolerable situación en que se encuentran los pesqueros españoles".

"ESTOY MUY SATISFECHO DE LAS CONVERSACIONES CELEBRADAS EN MADRID"

Declaraciones del presidente del Sindicato de la Pesca de Málaga

MALAGA.—"Estoy muy satisfecho de las conversaciones que durante la pasada semana se celebraron en Madrid sobre temas pesqueros. Muy satisfecho y con la firme esperanza de que se llegará a una solución", manifestó el patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Málaga y presidente del Sindicato Provincial de Pesca, don Manuel Villalta Ortiz, a su regreso a esta ciudad, después de haber representado a Málaga en la llamada "cumbre pesquera".

El señor Villalta Ortiz ha dicho que se mantuvieron contactos y reuniones con autoridades nacionales del Sindicato de la Pesca, director general de Pesca, subsecretario de la Marina Mercante, secretario general de la Organización Sindical y con el ministro de Relaciones Sindicales, que les dedicó varias horas.

Fueron también recibidos por el presidente del Gobierno, almirante don Luis Carrero Blanco, "de cuya visita —dice— estoy realmente admirado, porque el presidente no sólo tiene una visión de conjunto, sino que conoce incluso pequeños detalles propios de profesionales".

También ha manifestado el señor Villalta que confía en que la solución llegue pronto por la vía de reconversión de la flota pesquera, con créditos que alcanzarán probablemente hasta el 80 por 100 del valor de los barcos. Que no se trata de aumentar el tonelaje, sino de reconvertir y modernizar la flota con embarcaciones que permitan faenar en otras latitudes más rentables y que los barcos a adquirir no deberán ser nunca inferiores a las 300 toneladas.

• SEIS PESQUEROS ESPAÑOLES, APRESADOS POR LOS MARROQUIES

Posteriormente, cuatro patrones han presentado una denuncia ante las autoridades de Marina españolas por malos tratos.

ALGECIRAS, 18.—Según se ha sabido hoy, seis pesqueros españoles fueron apresados el pasado fin de semana por lanchas marroquíes, cuatro de ellos el sábado y los dos restantes el domingo.

Los capturados el sábado, que llevaban 14 pescadores cada uno, son: "Juan y Ginés", "Jaime y Agustín", "Hermanos Tela" y "Cabo Teix", todos ellos con base en Villajoyosa, aunque habitualmente trabajan a través de la lonja algecireña. Los cuatro fueron obligados a dirigirse a Tánger desde las costas africanas, frente a las cuales se encontraban faenando.

El domingo fueron apresados los pesqueros "Chanza" y "Dialec", el primero cuando regresaba a este puerto, tras faenar en aguas españolas, y el segundo cuando se dirigía también a aguas españolas. En este caso los pesqueros fueron conducidos al puerto de Agadir.

La noticia de las capturas ha provocado gran indignación entre la población pesquera de la zona, ya bastante preocupada por las constantes aprehensiones de embarcaciones, pues sólo en lo que va de año han sobrepasado el medio centenar.

III SEMANA DEL MAR EN VILLANUEVA Y GELTRU



VILLANUEVA Y GELTRU.—En esta marinera población del litoral catalán se celebraron los actos de la III Semana del Mar, incluidos por vez primera en el calendario turístico nacional que edita el Ministerio de Información y Turismo.

El pregón estuvo a cargo de don José-Matías de España y Muntadas, iniciándose los actos con el izado de banderas y la ofrenda de una corona de laurel al pie del monumento a los Hombres de la Mar, sito en el magnífico marco del paseo Marítimo.

En estas jornadas, que vienen siendo especialmente dedicadas a fomentar y exaltar la vocación marinera de nuestra juventud, han participado activamente los miembros de la Cofradía Sindical de Pescadores, revitalizándose las antiguas fiestas de San Pedro con la celebración de la tradicional verbena y subasta de «cocas» destinadas a fines benéficos.

Asimismo tuvo lugar la procesión marítima de la imagen de San Pedro y fueron bendecidas las embarcaciones y artes de pesca, costumbre que data del siglo XVIII, recibiendo su «bautismo de mar» diversas familias procedentes de diversas poblaciones del interior del país.

Durante el transcurso de la tercera edición de las Semanas del Mar de Villanueva y Geltrú se celebraron exposiciones de pintura, dibujo infantil, grabados, numismática, fotografía, curiosidades marineras, concurso

de escaparates, platos típicos gastronómicos, competiciones deportivas, audiciones de sardinas y exhibición de salvamento a cargo de lanchas pertenecientes a la Cruz Roja del Mar.

Tras una Misa de cam-

paña, las autoridades procedieron a la inauguración, en la plaza del Almirante Churruga, del monumento alegórico a la primitiva colonia romana de Aderró, predecesora de la actual Villanueva y Geltrú.

Por aguas del puerto de Villanueva y Geltrú, procesión marítima en honor de San Pedro, acto relevante dentro de la III Semana del Mar.
(Foto: J. BELLMUNT)

La Marina de Guerra, al igual que en anteriores ediciones que estuvo representada por las fragatas «Sarmiento de Gamboa» y «Relámpago» —a la que fue entregada una bandera de combate como homenaje de la ciu-

dad a la Armada española—, envió al dragaminas «Eo» para que representara a la Marina en la Tercera Semana del Mar, en honor de cuya dotación se celebraron diversos agasajos y actos de confraternización, siendo entregada a su comandante una artística placa conmemorativa.

También se celebraron las Ferias del Mar 1973, amplio escaparate comercial al servicio de la pesca, náutica y deportes; conjuntamente con destacadas firmas del sector participó el Instituto Social de la Marina a través de la Cofradía de Pescadores.

LOS SESENTA CORAZONES DEL MARINO Y ALGUNOS MAS

LAS AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

POR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que estaba rotundamente animado a cumplir con la más respetable tradición marinera, teniendo una novia en cada puerto y, a poco que se me diera bien el folklore, una novia en cada puerta de cada puerto. Con estas glorias, además de cubrir los mamparos del camarote con fotografías de chicas de carne (mucha) y hueso (poco), directamente pellizcadas y no como las estrellas de cine, conseguía también ahorrar hermosas pesetas en lavar y planchar camisas y otras prendas.

Llevaba unos meses haciendo cabotaje con el «Teresito» y ya eran pocos los muelles patrios donde no acudiera una linda muchacha de ojos grandes a recibírmelos con alegría y a despedirme luego con lágrimas.

Una mañana, en Motril, al regresar a bordo, el capitán me dijo:

—Esta tarde derrocha mentiras de amor. Durante un mes y medio vas a estar a pan y foto. Salimos para Guinea.

Dejé a Margarita María al pie de la escala, con la cara medio ennegrecida de churras de rimmel, despegadas sus suaves y larguissimas pestañas postizas. Allí permanecé hasta que el barco se convirtió en un punto del horizonte, llorando, quieto, agitando (cada vez con menos fuerza, claro) el brazo en alto. Lo pudo comprobar toda la tripulación, pasándose unos a otros los prismáticos del «viejo». Fue un estupendo trabajo del que me sentí muy satisfecho.

Tres semanas anduvimos recorriendo la costa occidental de África, dejándose la «gente» y los oficiales crecer la barba y tostar la piel. Una vez arribados a Santa Isabel, el sol, el cansancio de la travesía, la quinina, la escasez de mujeres rubias solteras y la abundancia de indígenas demasiado morenas me convencieron de la oportunidad de dejar un hueco en mi colección de fotografías dedicadas.

Así ocurrió que topé de buenas a primeras en el centro de la ciudad con una tienda que jamás hubiera esperado encontrar allí: «Josema Jo, objetos para regalo de boda». ¿Quién podría necesitar gorrión

nes de plata, enormes lámparas de pie con flecos, pisapapeles en forma de busto de Beethoven, jarrones de cristal tallado y otros horribles objetos arrinconables en cualquier casa decente a menos de dos kilómetros de la selva?

¿Quién tendría ganas de hacer tan estrechos regalos bajo el calor abrasador de los trópicos? ¿Quién, por mucha fiebre amarilla, verde o de otro color que padeciera iba a celebrar una boda a nivel de figurita de tirolesa en porcelana? Y, sobre todo, ¿qué estaría haciendo mi buen amigo Josema Jo, marino en sus comienzos, en una tienda tan poco navegable como aquella de Santa Isabel? Las cuatro preguntas y seiscientas cuarenta y ocho más quedaron contestadas cuando, tras abrazar a mi simpático camarada y obsequiarle con quinina y coñac, me contó su terrible historia.

—He venido a parar a este rincón, a esconderme mejor dicho, por causa del amor.

Sí, sí. No te rías ni pongas esa expresión de imbécil. ¡Por el amor...! Escucha: tú sabes perfectamente que el hombre necesita la compañía de una mujer, y el marino la compañía de muchas. Todas a la vez, no. En orden, por turnos horarios. Si no resultaría imposible soportarlas. El uniforme, mi pelo ondulado, mi deliciosa sonrisa... En fin, el caso es que al poco tiempo de embarcar me encontré con unas sesenta cartas por contestar cada semana. Hacíamos viajes cortos por la Península, alternando con carga para Francia e Italia, donde las mujeres son tan propensas al matrimonio como la señorita más formal de Zamora o Palencia. Escribía a máquina, sacaba copias y así podía responder a cada novia. Lo pasaba bien, no creas. Sobre todo cuando las decía a todas que estaba en un apurillo y necesitaba quinientas pesetas. Por eso me daba tanta pena dejarlas... Hasta que, casi de repente, por coincidencia, una tras otra desearon casarse conmigo. Soy blando de corazón, ya te lo he dicho, y, aunque dando largas, fui diciendo que sí a todas. Ponía obstáculos en el camino: celebrar la boda por todo lo grande, en Madrid, invi-

tando a doscientas personas, a ver si se desanimaban. ¡Tenaces hijas de Eva! Me entusiasmaba la belleza femenina y esa dulzura amorosa propia de la mujer, y, por tanto, no te extrañarás que mis prometidas fueran hijas de padres ricos. Una tras otra fueron aceptando mis condiciones. Se trasladaron con amigos y parientes a la capital y mi casa se fue llenando de regalos, porque tanto ellas como yo estábamos de acuerdo en que el hotel no era sitio muy seguro.

Hizo una pausa para tomar otra pastilla de quinina y prosiguió:

—Durante los veinte días que duró la gravísima enfermedad que pretéxte, los regalos y su impaciencia se acumularon. Es difícil mantener alejadas a sesenta mujeres que tienen el matrimonio tan al alcance de la mano. En la prórroga conseguí adquirir un billete de avión para un lugar lo bastante escondido y unas maletas espaciosas...

—Me basta —interrumpí, mirando a mi alrededor. Estantes y vitrinas estaban abarrotados de ceniceros de plata, botellas convertidas en lámparas de mesa, botellones de cristales de colores, báculos, vajillas, estuches de cubiertos, bandejas, etcétera. Los mismos objetos que hemos visto siempre en la casa de unos recién casados.

—Que te sirva de experiencia a ti —añadió Josema Jo.

—Perdona. A mi esto no me hubiera sucedido jamás. ¡Acabar poniendo una tiendecita en Santa Isabel...! Yo la hubiera montado en Santo Domingo o en Venezuela...

Pase cuatro días muy divertidos escuchando las desventuras de mi viejo amigo.

Aunque por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, sabía aprovechar las buenas lecciones que me daban mis mayores (Josema Jo nació dos meses antes que yo) y al regresar a la Península escribí cartas a mis 143 novias, anuncíandoles que nuestro amor era imposible.

Pero dejé noventa y ocho sin echar al correo por si alguna vez me cansaba de navegar y decidía poner una tiendecita y quedarme en tierra. ■ **EL AGREGADO VITI- NOWSKY.**

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR

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

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

1 B	2 L	3 F	4 G	5 R	6 K	7 P	8 Q	9 O	10 J	11 G	12 L	13 M	14 P	15 R	16 K	17 C	18 O	19 P	20 F	21 B	22 L
23 M	24 G	25 J	26 K	27 R	28 P	29 N	30 O	31 P	32 L	33 M	34 G	35 R	36 K	37 O	38 Q	39 F	40 J	41 B	42 C	43 F	44 M
45 R	46 K	47 P	48 J	49 E	50 G	51 M	52 L	53 F	54 J	55 Q	56 G	57 P	58 Q	59 O	60 J	61 L	62 N	63 H	64 E	65 C	66 Q
67 P	68 F	69 K	70 H	71 C	72 N	73 D	74 G	75 Q	76 A	77 O	78 B	79 R	80 J	81 G	82 N	83 F	84 L	85 R	86 Q	87 B	88 M
89 O	90 C	91 H	92 P	93 F	94 G	95 M	96 K	97 D	98 J	99 C	100 N	101 B	102 L	103 M	104 H	105 Q	106 D	107 I	108 E	109 C	110 H
111 D	112 N	113 F	114 G	115 I	116 A	117 P	118 C	119 E	120 K	121 P	122 N	123 F	124 A	125 D	126 H	127 O	128 R	129 C	130 P	131 B	132 N
133 M	134 G	135 Q	136 K	137 O	138 E	139 N	140 J	141 B	142 L	143 M	144 I	145 Q	146 H	147 A	148 E	149 D	150 H	151 G	152 R	153 M	154 J
155 I	156 A	157 H	158 E	159 B	160 K	161 D	162 L	163 F	164 R	165 Q	166 E	167 O	168 D	169 C	170 H	171 I	172 L	173 M	174 J	175 H	176 G

DEFINICIONES

A. Embarcación propia de los mares y ríos de China, Japón, Cochinchina y Siam.

76 147 116 124 156

B. Abrirse, aventarse las costuras de los tablones o tablas del forro.

21 101 78 1 131 159 141 87

41

C. Trincasen el car a la pena en los buques latinos, corriendo el car hacia proa para que la entena quede de la longitud conveniente a la faja o fajas de rizos que se tomen.

169 118 17 42 71 90 99 129

109 65

D. Monstruo marino descrito en el libro de Job e interpretado por los Santos Padres en el sentido moral de demonio.

168 149 73 125 97 111 106 161

E. Formase la marea o corriente, y también el viento, hilero o porción de agua que se mueve en cualquier otro sentido que el curso de la marea o corriente principal.

148 119 158 108 138 166 49 64

F. Dícese del paraje de mar en que por la mucha profundidad de sus aguas no llega al fondo el escandallo de costa (plural).

53 3 39 163 20 68 43 83

G. Ciencia que estudia las conchas con relación a los moluscos a que pertenecen.

151 4 50 81 134 34 24 94

11 114 74 56

H. Aros de Ecuador contados desde el primer meridiano de Greenwich hasta el meridiano de los lugares considerados.

70 91 110 170 63 150 104 146

126 157

I. Concavidades u honduras profundas, donde las corrientes encontradas producen remolinos peligrosos para las embarcaciones menores.

171 144 155 115 107

J. Denominación general de los distintos aparatos que sirven para mantener a flote a las personas que los lleven.

154 54 98 40 140 60 48 10

80 25

K. Meteorito luminoso que se manifiesta por la aparición de una imagen de la Luna reflejada en una nube.

26 16 120 46 96 160 6 136

36 69

L. Al revés, mano a golpe de viento duro e impetuoso

2 162 102 84 61 12 32 52

142 22 172

M. Aplicase a los peces que desde las aguas continentales van a verificar la puesta en el mar (plural).

133 95 23 13 44 153 103 51

N. Informaciones que, por su importancia o por tratarse de un peligro inminente, tienen carácter de urgencia y, por tanto, son de especial interés para la navegación (palabra formada por la contracción del epígrafe «Aviso Urgente a los Navegantes»).

29 62 139 112 132 82 100 122

72

O. Recipientes de las dragas de rosario, que sirven para extraer el fango, las arenas y piedras del fondo de los puertos, ríos, canales, etc.

30 77 137 127 18 167 89 9

59 37

P. Denominación general de toda pieza de madera destinada a llenar huecos, como las cuadernas intermedias entre las de armar y los maderos que completan el macizo del casco de un buque de madera.

47 19 14 130 31 7 121 117

92 57 28 67

Q. Anchura de las velas.

75 135 55 8 105 165 145 66

38 58 86

R. Sacudidas fuertes que dan las velas cuando hay poco viento, y los cabos y jarcias que con los movimientos del buque se aflojan y estiran bruscamente.

15 35 79 128 45 85 27 152

5 164

**proyectamos
instalamos
conservamos
reparamos**

**TODA CLASE DE EQUIPOS ELECTRONICOS DE COMUNICACIONES Y AYUDA A LA
NAVEGACION, EMPLEADOS EN LAS FLOTAS MERCANTE Y PESQUERA.**



HRM
electrónica

DEPARTAMENTOS TECNICO-COMERCIALES ESPECIALMENTE DEDICADOS A:

- * AUTOMATIZACION Y TECNICAS ESPECIALES
- * AERONAUTICA
- * COMUNICACIONES MOVILES TERRESTRES
- * MARINA DE GUERRA
- * NAUTICA DEPORTIVA

**Además ofrecemos la garantía de nuestro servicio en 37 dependencias propias
repartidas por el litoral peninsular e islas adyacentes y en cualquier parte del
mundo a través de nuestras compañías asociadas-RAMAC.**