

hoja del mar

Número 100 • Año X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • FEBRERO 1974

AYUDA AEREA
EN ALTA MAR



ULTIMA TIERRA

**EL MINISTRO DE TRABAJO EN MALLORCA:
IMPORTANTES CONQUISTAS
SOCIALES PARA LOS PESCADORES**

**DON JUAN DE DIOS CORTES
GALLEGO, SECRETARIO
GENERAL DEL I.S.M.**

**"EN AGUAS MARROQUIES SE
PODRA PESCAR DE TODO
MENOS SARDINAS"**

EN EL X ANIVERSARIO DE "HOJA DEL MAR"

**DIEZ AÑOS DE
VIDA MARITIMA**



EMPRESA NACIONAL "BAZAN"



**CONSTRUCCION DE BUQUES DE GUERRA Y MERCANTES DE TODAS CLASES
REPARACIONES EN GENERAL**

- EQUIPOS PROPULSORES
INSTALACIONES TERRESTRES
DE TURBINAS Y DIESEL.
- CALDERAS MARINAS Y
TERRESTRES.
- ARMAS NAVALES Y
MUNICIONES.
- MAQUINARIA AUXILIAR,
GRUAS LOCOMOVILES,
MOTONIVELADORAS, ETC.

FACTORIAS EN:

EL FERROL DEL CAUDILLO
CARTAGENA
SAN FERNANDO (CADIZ)
LAS PALMAS (GRAN CANARIA)

FABRICAS DE ARMAMENTO EN:

SAN FERNANDO (CADIZ)
CARTAGENA.

DIQUES SECOS, FLOTANTES Y VARADEROS.



OFICINAS: CASTELLANA, 65-MADRID-1 TELEFONO 234 44 10 - TELEX 27480 - CABLES: BAZAN



¡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.

DON ENRIQUE AMADOR FRANCO, SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE.



POR acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 18 de enero, celebrado bajo la presidencia de Su Excelencia el Jefe del Estado, se nombró subsecretario de la Marina Mercante al almirante don Enrique Amador Franco.

El nuevo subsecretario nació en Játiva (Valencia), en 1911. Ingresó en la Escuela Naval Militar de San Fernando en 1927, siendo promovido al empleo de alférez de Navío en 1933. Se incorporó al Movimiento Nacional, en Ceuta, el 17 de julio de 1936. En tierra ha desempeñado, entre otros, los cargos de subdirector de la Escuela Naval Militar, agregado naval a la Embajada de España en Lisboa y presidente de la Junta de Doctrina de Personal. Como contraalmirante fue director de Reclutamiento y Dotaciones y segundo jefe de la Casa Militar de Su Excelencia el Jefe del Estado. Ascendió a vicealmirante en julio de 1971. En julio de 1972 fue designado comandante general de la Flota. Desde el mes de septiembre pasado desempeña el cargo de almirante secretario general y jefe de la Jurisdicción Central del Ministerio de Marina. Es vocal de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española y presidente de la Junta Nacional de la Cruz Roja del Mar.

"NO QUEREMOS ESTAR EN MANOS DE NAVIEROS EXTRANJEROS"

(Ministro de Comercio en la toma de posesión del subsecretario)

MADRID, 22.—El ministro de Comercio, don Nemesio Fernández-Cuesta, ha dado posesión de su cargo al nuevo subsecretario de la Marina Mercante, don Enrique Amador Franco, en acto efectuado en la sede de la Subsecretaría.

Asistieron el ex ministro señor Nieto Antúnez y altos cargos de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Comercio y Marina.

Tras la lectura de los Decretos de cese y nombramiento y la jura del cargo por el señor Amador Franco, pronunció unas palabras el subsecretario saliente, don Pascual Pery Junquera, quien dio las gracias por el apoyo recibido del señor Cotorruelo Sendagorta y manifestó su satisfacción por haber podido hacer llegar a todos los trabajadores de la Marina Mercante sus propósitos y conquistas, expresando la esperanza de que el nuevo equipo los lleve a cabo.

También expresó su satisfacción por haber contado con la confianza del almirante Carrero Blanco y su total adhesión respecto al Jefe del Estado, al Príncipe de España y al presidente del Gobierno.

A continuación intervino el señor Amador Franco para expresar su voluntad de servicio, y manifestó que la seguiría fiel a la ejecutoria de la política marítima del Gobierno, subordinando lo particular a lo general.

Recordó la frase de Ortega y Gasset según la cual "en España lo ha hecho todo el pueblo, y lo que no ha hecho el pueblo, se ha quedado sin hacer". Prometió su esfuerzo en mejorar las condiciones de vida de los trabajadores de la Marina

Mercante y que prestaría especial atención a sus problemas, aludiendo a la trascendencia de la Marina para la vida nacional.

EQUILIBRAR EL DESFASE DE LA MARINA MERCANTE

Finalmente, el ministro de Comercio se refirió a la voluntad de mantener la continuidad de unas líneas de política mercante como fidelidad a lo emprendido por el capitán general de la Armada don Luis Carrero Blanco y glosó los méritos del subsecretario saliente.

Aludió luego el señor Fernández-Cuesta a la necesidad de potenciar la Marina Mercante para equilibrar el desfase que ésta tiene respecto a la industria naval y otros sectores.

"Necesitamos que barcos españoles porten mercancías españolas, no queremos estar en manos de los intereses de los navieros extranjeros, que pueden no coincidir con los nuestros", manifestó el señor Fernández-Cuesta, quien también aludió a la necesidad de fortalecer las estructuras y dotar a la Marina Mercante con mejores medios, aunque ésta, dijo, contaba con el factor más importante: el factor humano.

Terminó diciendo el ministro de Comercio que tenía el firme propósito de estudiar todas las situaciones para que la Marina Mercante esté a la altura de su Marina de guerra.

El nuevo subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante don Enrique Amador Franco, pronuncia unas palabras en el acto de la toma de posesión de su cargo, que presidió el ministro de Comercio.



TOMO POSE GENERAL DEL

MADRID.—Por Orden ministerial de Trabajo, de 10 de enero, se designa secretario general del Instituto Social de la Marina a don Juan de Dios Cortés Gallego.

El acto de toma de posesión se celebró en el despacho oficial del presidente del organismo. En primer lugar, el oficial mayor leyó la Orden ministerial de nombramiento del señor Cortés, el cual pronunció a continuación la solemne fórmula del juramento.

El almirante Fontán, presidente del ISM, dio posesión de su cargo al nuevo secretario general en nombre del ministro de Trabajo, y cerró el acto con unas palabras, cuyo texto íntegro reproducimos más adelante.

A la ceremonia, que revistió gran sencillez, asistieron el vicepresidente del Consejo General del Instituto Social de la Marina en representación de los trabajadores, señor Maqueda Noé, y los vocales del referido Consejo, doña Mercedes Sanz Bachiller, almirante González López, señores Vera Kirchner, Azcárraga Bustamante, Bárcena y Reus, Villaumbrales, Hidalgo Peñalver y Martín Ruiz. También se encontraba presente el personal directivo del organismo.

DISCURSO DEL ALMIRANTE FONTAN

"Unas sencillas palabras en este acto en el que procedo a dar posesión al nuevo secretario general del Instituto Social de la Marina, en nombre del excelentísimo señor ministro de Trabajo, que expresamente ha querido: sea yo el que presida este acto.

Todo acto de toma de posesión supone, naturalmente, una despedida y una bienvenida. Despedida de Manuel Pérez de la Barreda, quien durante tres años ha dejado en el servicio del Instituto una enorme dedicación y entusiasmo a la tarea encomendada, por lo que yo quiero dejar constancia pública de mi agradecimiento por la entrega durante el tiempo en que desempeñó la Secretaría General.

La bienvenida a Juan de Dios Cortés Gallego, que no necesita ser presentado, ya que durante el tiempo en que ha ocupado cargos en este Instituto ha dado pruebas más que fehacientes de su competencia y de una extraordinaria calidad humana,



Concluido el acto de toma de posesión, el señor Cortés recibe la felicitación de los asistentes. En la fotografía, de izquierda a derecha, el vicepresidente del Consejo General del ISM, señor Maqueda; consejeros señores Azcárraga, Bárcena y González, que estrecha la mano al nuevo secretario general; almirante Fontán y don Manuel Pérez de la Barreda. (Fotos: TRIBALDOS.)



El presidente del ISM, almirante don Jesús Fontán Lobé, cerró con un breve discurso el acto de toma de posesión.

ESION EL SECRETARIO I.S.M., DON JUAN DE DIOS CORTES

con lo que ha corroborado su impecable ejecutoria cuando ocupó puestos de mayor responsabilidad, también al servicio de los hombres del trabajo, a través de la Organización Sindical.

Su presencia al frente de la Secretaría General supondrá un refuerzo importante y necesario para dar continuidad a la labor emprendida, que tiene su meta en la definitiva promoción económica, social y humana de los trabajadores del mar.

Nuestra labor no es ni más ni menos que una labor de servicio, y ninguno de los que aquí estamos podemos desentendernos de este compromiso. Por eso, en esta nueva etapa que iniciamos, tengo que pedirles un esfuerzo aún mayor en su dedicación, porque sin duda los problemas del hombre de la mar se hacen cada día más complejos, y nosotros, si queremos cumplir nuestro compromiso de hombres de honor, tenemos la obligación ineludible de detectarlos y remediarlos de inmediato.

Pido al señor Cortés la plena conciencia de esta responsabilidad. Cuenta con toda mi confianza, y por eso les pido a ustedes la misma lealtad hacia su persona que les pediría para mí.

Muchas gracias'.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Juan de Dios Cortés Gallego nació en Peñarroya-Pueblonuevo (Córdoba) el 8 de junio de 1921. Licenciado en Ciencias Económicas y profesor mercantil, ingresó con el número 1 en el Cuerpo Técnico de Contabilidad del Instituto Social de la Marina el año 1945.

Vicesecretario nacional de Organización Administrativa de la Organización Sindical desde 1956 a 1970, fue también procurador en Cortes, en las comisiones de Hacienda y de Presupuestos, hasta 1970.

En 1971 fue designado jefe de los Servicios Económicos del Instituto Social de la Marina, cargo que ha venido desempeñando hasta su nombramiento como secretario general.

Está en posesión de varias condecoraciones, entre ellas las Grandes Cruces de Cisneros y del Mérito Civil, y asimismo de la mención honorífica del Colegio Nacional de Economistas.



Don Juan de Dios Cortés pronuncia la fórmula del juramento.

EL SEÑOR FANJUL, JEFE DEL SERVICIO ECONOMICO DEL I. S. M.

Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido nombrado jefe del Servicio Económico de la Vicesecretaría General del organismo, don Ramón Fanjul Basanta. El señor Fanjul había desempeñado hasta la fecha el cargo de jefe de la Oficina de Enlace con Organismos Sindicales, también dentro del ISM.



TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

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

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E

Telex (Madrid): 27589 CROS E

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

VAPORES

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

MOTONAVES

«Sac Santander»	5.325 Tons. p. m.
«Sac Sevilla»	15.149 » »
«Sac Huelva»	5.513 » »

AGENCIAS

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

JOSE ANTONIO LASA, S. A.

ARMADORES DE BUQUES
PESQUEROS

INDUSTRIA BACALADERA
CAMARAS FRIGORIFICAS
PARA SALAZON

BARRIO DE URARTE
PASAJES (Guipúzcoa)

Teléfonos { Oficinas { 39 09 40
 { 39 09 42
 { Factoría: 39 09 43

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

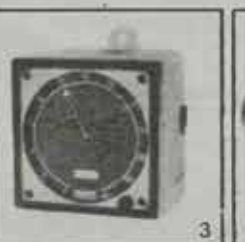
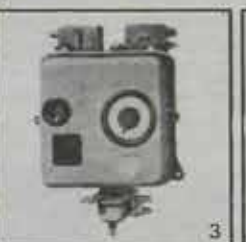
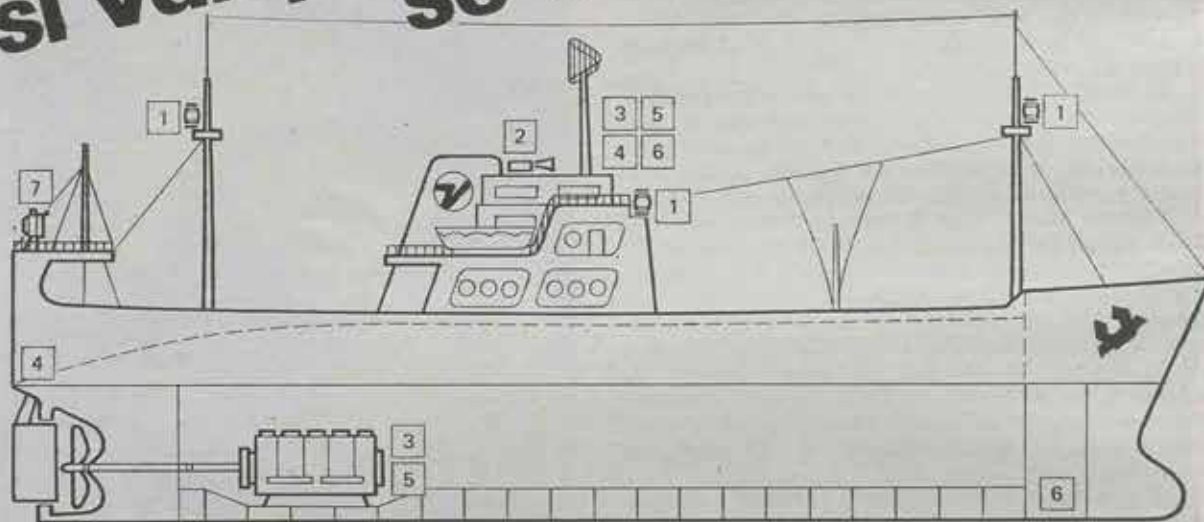


JUNGNER
INSTRUMENT AB

KOCKUMS
MALMÖ SWEDEN

NOACK

si Vd. quiere que su barco
se vea y se oiga...



- 1 - Luces de navegación NOACK
- 2 - Sirenas de señales acústicas KOCKUMS
- 3 - Corredera SAL JUNGNER 42/-
- 4 - Indicador de ángulo de timón
- 5 - Telégrafo de máquinas
- 6 - Indicador de nivel de tanques
- 7 - Linternas. Proyectores de salvamento y señales

ACUMULADORES
NIFE S.A.

Hermosilla, 117, MADRID-9 - Tel. 401 73 50
Télex. 23018 ANIFE E

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto Social
de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

REDACCION

Corresponsales

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

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

Redacción central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Carmen Llorca Jiménez

Director:

Joaquín Vidal

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1983

DE NUEVO EL TETANOS

PROCEDENTE de Dakar, me ha llegado la triste noticia del fallecimiento, como consecuencia de un tétanos, en el Hospital Principal de esa ciudad, de un tripulante de la dotación del M/P "Lolita Gómez", con base en Huelva, pero que habitualmente faena por las costas senegalesas en la captura de la gamba.

El hecho en sí parece no desprender más importancia que la propia y consecuente derivada del riesgo en el trabajo y profesión que desempeñan estos hombres. Personalmente me ha afectado en tres aspectos: social, humano y médico.

Durante mi estancia en Dakar tuve la oportunidad de conocer el manejo de los tangones y las operaciones en la captura de la gamba, precisamente a bordo del M/P "Lolita Gómez", con cuya tripulación pasé momentos muy agradables, por lo que naturalmente me tenía que afectar la desaparición de manera tan trágica de un miembro de esta tripulación con la que conviví.

Humanamente, me ha entristecido esta manera de morir un ser humano, con el frío de la soledad o rodeado de extraños, lejos de los suyos y de su Patria.

El tétanos es, efectivamente, una enfermedad terrible, con un elevado índice de mortalidad, pero esto no quiere decir que no se cuente con medios para combatirla. La plena efectividad de la lucha se logra mediante las medidas promulgadas por la Medicina preventiva. En varias ocasiones he oído decir que en la mar no existe el tétanos, incluso el caso que hoy nos ocupa y que me ha decidido a escribir estas líneas podría esgrimirse por estos "entendidos" como la clásica excepción que confirmase la regla. Desde luego que en ningún aparejo os aparecerá el agente transmisor de esta enfermedad junto a las sardinas, merluza o atunes. Pero da la casualidad de que este agente es un microorganismo que ante condiciones adversas se encapsula y así es capaz de mantenerse en estado de vida latente durante muchos meses, y estas microscópicas cápsulas sí que pueden ser

transportadas a bordo por el viento, calzados, aparejos puestos a secar o reparar en tierra, suministros... Esto hace que el peligro de adquirir esta enfermedad persista a bordo ante cualquier herida, y principalmente las punzantes y anfractuosas, que son las más propicias para su desarrollo.

Y ¡qué casualidad! Precisamente unos meses antes, y también en Dakar, tuve la oportunidad de ver otro de estos casos que "confirman la regla". Se trataba de un tripulante de la flota atunera al que afortunadamente se le pudo diagnosticar precozmente tan terrible enfermedad, neutralizar sus efectos durante los días críticos mediante la hospitalización y tratamientos adecuados, para posteriormente, y tras un período de convalecencia, rehabilitarlo a la vida y actividad laboral. Este caso, en su día me incitó a dar un "toque de atención" sobre este peligro en una crónica que enviaba desde el Senegal y que se publicó en el número 87 de "Hoja del Mar", en la que decía así: "Es necesario tener más cuidado con las heridas infectadas y, en general, procurar la vacunación o, en su defecto, la aplicación del suero antitetánico como medida preventiva, pues en estas latitudes es bastante frecuente esta enfermedad ante cualquier tipo de herida".

Es, pues, patente el riesgo y por ello la necesidad de tomar las medidas oportunas con el fin de que no se repitan ni produzcan casos como éstos. Por eso se impone la vacunación de las tripulaciones, como medida preventiva efectiva y con la gran ventaja de su fácil ejecución.

Son muchos los problemas de salud a bordo. El ISM en general y sus Servicios Sanitarios en particular saben de estos problemas, y puedo aseguráros de que se está trabajando en la búsqueda de sus soluciones, pero para conseguirlo será precisa la colaboración de todos, cada uno dentro de sus posibilidades: Institución, autoridades, armadores, consignatarios, inspectores y tripulaciones. **JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN.** Médico de los Servicios Sanitarios del ISM.

LLEGARON LAS PRIMERAS UNIDADES

RENOVACION DE LA FLOTA PESQUERA DE BARBATE

BARBATE DE FRANCO (Cádiz).—El sonar de las sirenas de otros barcos y el saludo de numerosos pescadores barbateños, concentrados en la zona portuaria, acogió la llegada a este puerto de las dos primeras unidades pesqueras construidas merced a una fórmula extraordinaria de crédito oficial para la renovación de la flota de arrastre de esta localidad.

Se trata de los barcos "Nuevo Barbate" y "Zahara de los Atunes", cada uno con un desplazamiento de 300 toneladas, gemelos, que han sido construidos en los astilleros gijoneses de Duro Felguera, S. A., con un coste de alrededor de cincuenta millones de pesetas cada embarcación.

Estos dos buques de pesca son los primeros de una serie de veinticinco —trece de ellos se encuentran también en avanzado período de construcción— que sucesivamente llegarán a Barbate de Franco gracias a la fórmula financiera ideada para esta renovación de la flota, y que consiste en la concesión por el Gobierno de unos créditos de hasta el 80 por 100 del coste, con amortización a largo

plazo y la aportación de otras cantidades a fondo perdido.

Un barco nuevo vendrá a sustituir a cada dos de los actualmente en servicio que sean destinados al desguace o bien sean vendidos al extranjero, según las medidas de protección decretadas por el Gobierno con vistas a la nueva flota pesquera barbateña.

El "Nuevo Barbate" y el "Zahara de los Atunes" pertenecen a la entidad Pesqueras de Barbate, S. A., constituida por accionistas locales en su totalidad. Dotados de modernos aparatos de navegación, electrónica, radares de superficie y profundidad, radiotelefonía y otros medios, cada una de estas unidades tiene una dotación de 18 a 20 hombres.

Los dos pesqueros serán bendecidos esta misma semana —en la ceremonia actuará de madrina doña Manuela Reyes de López, esposa del alcalde de la localidad—, e inmediatamente después de ser pertrechados se harán a la mar para desarrollar una campaña de pesca que, en aguas al Sur de Dakar, tendrá una duración de, aproximadamente, un año.

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.

PLEAMAR ESPAÑOLA, S. A.

Organización comercial
para la venta
de los productos de la

S. A. PESQUERA INDUSTRIAL GALLEGA

Especialidades:

Merluza congelada
Mariscos
Conservas de pescado marcas
Santa Teresa y Pleamar

Oficinas:

**Juan Bravo, 49 duplicado
Teléfono 275 65 50
Madrid-6**

En Vigo:

**Avenida de las Camelias, 58
Teléfonos 21 02 04-23 52 03/04**

En Cádiz:

**Muelle de Levante
Teléfono 23 32 68**

SANEAMIENTOS MARITIMOS, S. A.

**ELIMINACION Y TRATAMIENTOS
AGUAS RESIDUALES**

**PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES
EMISARIOS SUBMARINOS**

OBRAS MARITIMAS Y ESPECIALES

**Mandri, 25, 1.º, 3.º - Tel. 211 47 94
BARCELONA-6**

**SEAMAN'S HOUSE
INTERNATIONAL
MEALS**

**CASA DEL MARINO
COMIDAS
INTERNACIONALES**

RESTAURANT

**Simón Bolívar, 15, 2.º piso
Teléfono 26 10 44 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**



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

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

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

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



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

UN DRAMA DEL MAR

ERAN tres hermanos y vivían solos con su madre, pues el padre había muerto años antes. El era el más pequeño, se llamaba Juan y era, de los tres, el más audaz, el más atrevido.

De muy niño, a Juan como a sus hermanos, como a todos los hijos de marineros, lo llevaron a la mar. En los últimos años, la madre había comprado una barca y salían con ella los tres hermanos todos los días. De la vida en la mar, de la valentía y atrevimiento que en ella demostró el pequeño, se contaban muchas anécdotas. Sus travesuras le habían hecho famoso en todo San Carlos de la Rápita. Era un gran nadador y fue el primero, si no recuerdo mal, en cruzar nadando la bahía, desde el faro de la Punta de la Baña; proeza notable por la juventud del muchacho—debía de contar entonces quince años—y más en aquel tiempo, en que en San Carlos no sabían nadar ni casi los marineros.

Todos los días se contaban de él nuevas diabluras, nuevas hazañas. Su madre vivía en un continuo temor. La hazaña más importante que llevó a cabo fue rodar toda la "Iglesia Nueva" por encima del muro ruinoso. Esta proeza, si se tiene en cuenta la altura del muro junto con su estado ruinoso, sus subidas y bajadas, los boquetes abiertos en él, es verdaderamente digna de admiración. Más adelante, cuando leí "Los hermanos Karamazov", de Dostoyevsky, ante la proeza del pequeño Kolia tendiéndose entre los railes del tren, me acordé de mi primo. En el fondo palpitaba la misma audacia, el mismo orgulloso afán, la misma emoción temblorosa.

En el pueblo se maldecía de él. Muchas veces oí comentar el caso en el seno de la familia, a veces con su propia madre, que se lamentaba. Yo lo oía todo y cuanto más reproches oía, cuantas más quejas, cuantos más improperios y maldiciones le dirigían, más admiración sentía por él.

En todos sus pasos, en sus diabluras, le siguió el hermano segundo; le siguió, sobre todo, en las riñas o peleas con otros muchachos del pueblo. Cuando iban juntos, y era casi siempre, pocos se atrevían con ellos, nunca se desampararon. Hasta la última hora, en los juegos, en la barca, en la mar, habían ido siempre juntos y juntos tenían que ir en la última y trágica aventura.

Su final fue terrible, y las circunstancias que lo rodearon, un poco extrañas. Una parte quedó envuelta en el misterio. La madre se había casado por aquellos días en segundas nupcias. Los hijos, encariñados con la madre, acogieron la boda con gran disgusto, sobre todo el pequeño Juan, que, llorando, reprimió el hecho a su madre. Desde aquel día se había vuelto aún más indócil, más atrevido, con una suerte de exasperación en sus actos. Reñía hasta con sus hermanos, reñía sobre todo con el mayor, muy diferente de ellos, con el cual nunca había congeniado. Un día, los tres hermanos habían tenido una riña en la mar. No se supo exactamente lo que había ocurrido, pero los tres volvieron señalados con golpes. El hermano mayor, tras esta riña, se negó a volver a la mar con sus hermanos. Esto le salvó.

Entonces buscaron a un primo para suplir al hermano en la barca, y continuaron saliendo a la mar.

Aquel día iban los dos hermanos y el primo. Los hermanos se habían levantado de noche, según su costumbre. El tiempo amenazaba tempestad. Se despidieron de su madre, que se levantaba siempre a despedirlos. Ella les suplicó, sobre todo, que no riñeran.

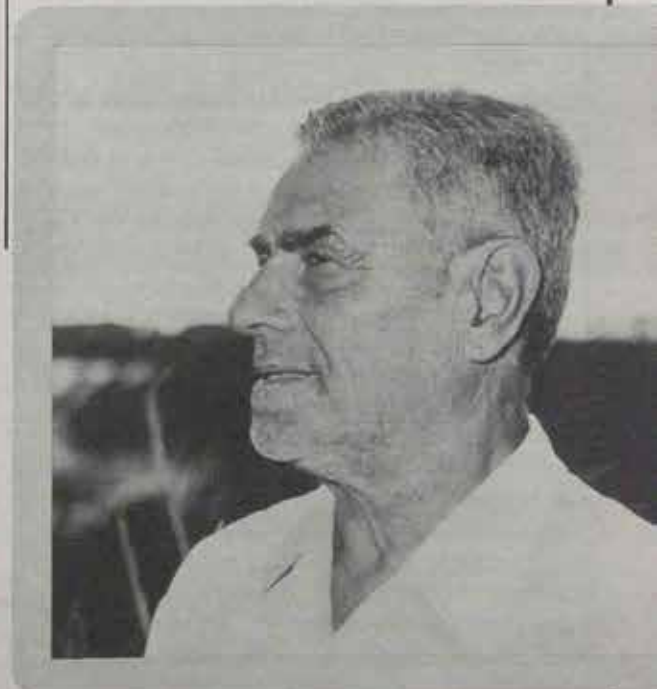
Descendieron luego por la calle en busca del primo, que vivía unas casas más abajo. Desde allí, los tres juntos, se dirigieron al muelle.

Era el día de Nuestra Señora del Remedío, ya entrado el equinoccio de otoño, época, en nuestra mar, de grandes tempestades. A la orilla de la mar discutieron los tres si saldrían o no, ya que sólo salía alguna de las barcas mayores, muy pocas, y casi todas regresaban. Juan se empeñó en salir, haciendo incluso burla de los otros,

motejándoles de cobardes. ¿Le impulsaría, como dijo alguno, el disgusto por el casamiento de su madre, todavía reciente? ¿Le impulsaba su osadía natural? Difícil es saberlo. Lo cierto es que la pequeña embarcación se hizo a la mar, en medio de la tempestad, con los tres muchachos a bordo.

Fue aquella una de las tempestades más fuertes que se recuerdan. El huracán duró dos días y dos noches. La lluvia y el viento, acompañados de relámpagos y truenos, estuvieron azotando la mar con violencia sostenida. De la pequeña barca ni de sus tripulantes no se tuvo la menor noticia. Se dijo que se había visto la barca frente a Alcanar, luchando con las olas. Se aseguró también que se la vio avanzar hacia Vinaroz en medio de la tormenta. Después no se supo nada más. Pasada la tempestad, se la buscó por todas partes. Todo fue en vano. Nunca más se ha sabido de ellos, no quedó ningún rastro: ni un trozo de madera, ni un simple escálamo. De aquel drama vivido por los tres muchachos en la tremenda soledad, en medio del viento y las olas, dentro del temporal, la mar ha guardado en su fondo el secreto. Fue la última proeza, la última diablura que llevó a cabo el pequeño Juan, acompañado de su hermano y de su primo, a los que ligó, sin querer, a su destino. Esta vez venció el diablo. ■ SEBASTIAN JUAN ARBO.

El escritor
Sebastián Juan Arbó,
cuya obra literaria
ha sido distinguida
con los máximos
galardones,
vio transcurrir
su infancia en las tierras
del delta del Ebro.
Aquí le vemos
en uno de sus espaciados
reencuentros
con su tierra.
(Foto: DASSOY.)



YA SE HA EMPRENDIDO LA PRIMERA FASE DE CONSTRUCCION

NUEVO PUERTO PESQUERO PARA CAMBADOS

- EL ACTUAL ES INSUFICIENTE PARA SU IMPORTANTE FLOTA DE CERCO.
- LAS OBRAS DE CONSTRUCCION COSTARAN MAS DE 150 MILLONES DE PESETAS.

VILLAGARCIA DE AROSA (De nuestro corresponsal).—Por Orden ministerial de 18 de diciembre de 1956 se aprobó el "Anteproyecto de Obras, Instalaciones y Medios Auxiliares a ejecutar en el Puerto de Cambados". Hoy, tras un largo y laborioso caminar se puede decir que el nuevo puerto de Cambados es una realidad.

Antes de entrar en lo que será este puerto, veamos las circunstancias y razones que hacían inevitable el acometer esta obra.

El puerto de Cambados está situado en la banda Sur de la ría de Arosa, en la costa que va de Villagarcía de Arosa a El Grove, en las inmediaciones de la desembocadura del río Umiá. Las actuales instalaciones portuarias consisten en dos muelles, el de Santo Tomé y el llamado muelle en T. Estos dos muelles forman una dársena que es la única zona de fondeo, adecuadamente abrigada, para la flota con base en este puerto, pero con el gran inconveniente de su falta de calado. En los extremos de los muelles, en plena zona de atraque, el calado máximo, en bajamar, es de 0,50 metros, y solamente una pequeña parte de la dársena, la que circunda las puntas de los muelles, alcanza esta cota.

En este puerto tiene su base una flota de más de 200 barcos a motor, con un desplazamiento que va desde las 2 a las 50 toneladas, siendo una de las más importantes de la región en la modalidad de pesca de cerco.

La falta de condiciones que antes apuntábamos en el actual puerto, hace que muchos de los barcos fondeen fuera del mismo, con el consiguiente riesgo que ello supone. Igualmente, muchas de las embarcaciones que faenan al "cerco" descargan y venden sus capturas en otros puertos que ofrecen mejores

condiciones de atraque y abrigo. Como última consecuencia actúa de energético freno para la ampliación y reforma de la flota y, en consecuencia, para el desarrollo económico de la ciudad. La gran iniciativa demostrada por los armadores cambadeses, bien patente en el hecho de que en otros puertos tienen grandes embarcaciones de pesca, en el suyo propio está totalmente limitada, por la falta de condiciones y el inevitable techo de las 50 toneladas.

MUY CERCA DEL ACTUAL

Ante esta situación, y gracias a los desvelos y gestiones del Ayuntamiento de la ciudad y de la Cofradía de Pescadores, el Ministerio de Obras Públicas acordó la construcción del nuevo puerto de Cambados.

El nuevo puerto está situado muy cerca del actual, en el lugar denominado Tragove, óptimo por las magníficas condiciones de abrigo que ofrece, en especial de los temporales del NW., W. y SW., que son los que con mayor violencia azotan estas costas. Además, en este lugar, con una pequeña obra de dragado, se llega a un calado de 3 metros en la bajamar.

El puerto lo formarán un dique de abrigo (actualmente en construcción), de escollera natural, de 250 metros de longitud, y un contradique, también de escollera natural, de unos 600 metros de longitud. En la zona abrigada por este dique y contradique están previstos dos muelles de atraque de más de 300 metros de longitud (uno para barcos de pesca y otro para embarcaciones menores), un muelle de avituallamiento y una rampa-varadero con capacidad para buques de hasta 500 TRB.

BUENOS SERVICIOS

Entre el dique de abrigo y los muelles de atraque queda una amplia zona, cubierta por las aguas, que se rellenará hasta el nivel de los muelles. Este amplio terreno será la zona de servicio del puerto y en ella irán ubicados los edificios de una nueva lonja, tinglados de clasificación y venta de pescado, tinglados para exportadores y departamentos para armadores. Las superficies restantes se reservan para el otorgamiento de concesiones para industrias relacionadas con la pesca.

En el muelle de avituallamiento se instalará un edificio para frigorífico y fábrica de hielo, el servicio de aguada y los surtidores de combustible.

La zona de fondeo queda dividida en dos partes por el muelle de avituallamiento y el varadero. Una será la dársena del puerto pesquero, con calado de 3 metros en bajamar y una superficie de 80.000 m². La otra será la dársena para embarcaciones menores, con calado en bajamar de 1,50 metros y superficie de 75.000 m².

CUATRO FASES

Ante el elevado coste que supone la realización de estas obras (más de 150.000.000





Cambados y su actual puerto pesquero.

de pesetas), se acordó llevarlas a cabo en cuatro fases:

- 1.ª Camino de acceso y dique de abrigo de Tragove.
- 2.ª Muelle de atraque, varadero y superestructura.
- 3.ª Contradique y dragados.
- 4.ª Muelle de atraque para embarcaciones menores.

Actualmente, la primera fase se encuentra en plena construcción, estando a punto de terminarse el camino de acceso de 1.217 metros y pendiente de comenzar, inmediatamente, el dique de abrigo.

El presupuesto para la ejecución de esta primera fase es de 42.105.602 pesetas, financiadas, a partes iguales, por el Ministerio de Obras Públicas y el Ayuntamiento de la ciudad, que, como vemos, no ha regateado esfuerzos para que sea una realidad la ejecución de esta importante obra.

Felicítamos a Cambados por poder contar con este nuevo puerto, y estamos seguros que, en un futuro próximo, ese deseo de los cambadeses de ampliar su flota se haga realidad y puedan contar con una de las más modernas e importantes de toda Galicia. ■ GENEROSO MARTIN.

CARTAS AL DIRECTOR SOBRE LA "COSECHA" MARISQUERA

Nos escribe, desde El Grove (Pontevedra), don José María Pérez Dadín con el ruego de que publiquemos en estas páginas unas puntualizaciones al artículo que sobre la campaña marisquera en las rías gallegas apareció en "Hoja del Mar" del pasado mes de noviembre, bajo el título "Se inició la cosecha del mar" Gustosamente accedemos a ello.

LAS PLAYAS DEL REY MIDAS

Las rías gallegas, rías marisqueras por excelencia, están perdiendo a pasos agigantados ese precioso manjar que durante tantos años fue sustento de tantos mariscadores gallegos. Por eso, al leer en el número de noviembre la crónica que publicaba "Hoja del Mar" sobre el marisco con el título de "Se inició la COSECHA del mar", no tuve por menos que apenarme por esa palabra, a la que parece no le hemos sabido encontrar adecuada sustituta. Me refiero a la palabra COSECHA. Palabra que estamos usando desde que se empezó a extraer el marisco del mar, hace muchísimos años. Desde el 1 de octubre al 1 de marzo estamos COSECHANDO en nuestras playas, y estas rías pródigas en marisco no paran de darnos ese preciado manjar. Pero lo más peligroso es que parece no queremos darnos cuenta de que esto se está acabando de una manera espectacular. Yo tengo oído a personas de edad que hace quince o veinte años una persona podía coger con tranquilidad una caja de marisco en una marea, cuando hoy son pocas las mariscadoras que cojan la cuarta parte. Con este ejemplo me he referido a la almeja, pero este descenso ocurre por igual con todos los mariscos.

El Plan Marisquero de Galicia, que se creó para salvaguardar y aumentar esta riqueza en vías de desaparición, al cabo de tres años de su fundación no

está resultando como se ideó y fuera de desear. Se han concedido a diversas Cofradías gallegas playas para su explotación. Concretamente, a la Cofradía de Pescadores de El Grove se le han concedido de 200 a 250.000 metros cuadrados, y ésta aún no ha hecho nada para repartir esta playa entre sus asociados para que así, en forma de cooperativas o por familias, poder cultivarlas, como cultiva el labrador su tierra para, llegada la época, recoger el fruto.

Ocurre además, en la Cofradía de Pescadores de El Grove, que las primeras playas va a hacer un año que han sido concedidas, y sabiendo que la Orden de 25 de marzo de 1970, en su apartado "Establecimientos marisqueros", norma 15, dice: "El establecimiento marisquero deberá estar totalmente terminado y puesto en explotación en un tiempo máximo de dos años a contar desde la fecha de la concesión. Si transcurrido este plazo el establecimiento no estuviera en explotación regular, se procederá de acuerdo con lo que determina la norma 28", la cual dice en su apartado b): "Cuando transcurridos los dos años desde la fecha de la concesión, se caducará sin derecho a indemnización alguna el establecimiento que no haya sido puesto en explotación", sabiendo, además, que dichas playas pasarán al primer particular que lo solicite.

Con esta CARTA ABIERTA no he pretendido ser un derrotista, sino hacer una llamada de atención principalmente a las autoridades competentes sobre estas playas gallegas, únicas en el mundo, pero que de esta forma anárquica de cosecha dejarán, en un corto espacio de tiempo, de ser las auténticas Rey Midas del marisco.

Pero lo más doloroso es pensar que trabajadas comunitariamente entre los mariscadores podríamos traer a esos miles de emigrantes que navegan en barcos de cualquier nacionalidad por esos mundos de Dios. JOSE M. PEREZ DADIN.



La madrina lanza la tradicional botella de champán sobre el casco del buque.

LA ESPOSA DEL MINISTRO FUE MADRINA DE LA BOTADURA DE "EL PESCADOR".

El sábado día 2 de febrero, el vicepresidente tercero y ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, presidió en Palma de Mallorca la botadura simbólica del barco "El Pescador", del que fue madrina su esposa, doña Asunción Asprón de De la Fuente. El acto tuvo una gran resonancia, por supuesto local, pero también nacional, porque el ministro anunció en su discurso una serie de mejoras y proyectos en relación con los trabajadores del mar, de enorme importancia y trascendencia. En una información de urgencia recogemos la reseña del acto y el texto íntegro del referido discurso, sin tiempo ni espacio material para un mayor y más detenido comentario, pues los actos de Baleares se celebraron cuando ya habíamos cerrado la edición. Como seguramente nuestros lectores suponen, los materiales que se contienen en cada número de "Hoja del Mar" se entregan a la imprenta en etapas sucesivas, de acuerdo con un calendario preestablecido que es imposible modificar, pues rompería gravemente la programación de trabajo de la Redacción y, sobre todo, de los talleres donde se imprime la revista. Este es el motivo de que en la portada —que es lo primero que se entrega a imprenta— no hayan podido anunciarse con la amplitud debida las conquistas sociales dadas a conocer por el ministro, cual hubiera sido nuestro deseo, y de que en estas páginas se limite la información a los textos y fotografías que tiene el lector a la vista, páginas que, por otra parte —y nos interesa mucho insistir en ello—, se han escrito y confeccionado cuando ya se había hecho el cierre del número. En la próxima edición de "Hoja del Mar", correspondiente a marzo, encontrará el lector un amplio reportaje sobre el buque "El Pescador", otro sobre la jornada balear del señor De la Fuente a la que nos estamos refiriendo, y los comentarios editoriales más las glosas oportunas a todas las mejoras sociales anunciadas por el ministro.

UNA JORNADA HISTORICA

PALMA DE MALLORCA, 2 (Urgente, de nuestro director, enviado especial).—La jornada de hoy puede calificarse de histórica para los trabajadores del mar. Su promoción social ha experimentado un impulso tremendo y se han alcanzado algunas de sus aspiraciones, insistentemente solicitadas, como son, entre otras, la equiparación de los trabajadores de los grupos 2.º y 3.º al 1.º —en lo que se refiere a las prestaciones económicas de protección a la familia—; la consideración de situación de "alta" a aquellos trabajadores que hayan de desentenderse para realizar cursos de formación profesional náutico-pesquera; prestaciones sin reducción pese a que si tengan reducción las cotizaciones; supresión de las limitaciones que existían para la aplicación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación. Y además, un ambicioso plan de establecimientos sanitarios específicos para los hombres de la mar; incremento de la formación profesional; construcción de viviendas para pescadores y una red de Casas del Mar, etcétera.

Damos fe de que, según iba hablando el ministro, durante el discurso que pronunció en la lonja de contratación del pescado de Palma, completamente abarrotada de público, entre las gentes marineras iba cundiendo sobre todo el asombro. Don Licio de la Fuente, sin papel a la vista, totalmente identificado con las inquietudes de los trabajadores a quienes se dirigía, firme en la expresión y rotundo en la palabra, iba exponiendo una mejora tras otra, y tenía que interrumpirse por largos periodos de tiempo porque su voz la apagaban las ovaciones cerradas y los murmullos prolongados. Los pescadores mallorquines estaban atónitos. En verdad, todos estábamos atónitos. Por supuesto, desde la aprobación de la Ley del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar no se había producido un acontecimiento semejante. Podríamos decir que el del sábado fue un relanzamiento de la Ley a fondo. Y sin duda pocas veces, o ninguna —que recordemos—, les han llegado a los trabajadores del mar tan buenas noticias, en tanta cantidad.

Sera ocioso subrayar que el acto de Palma concluyó en verdadera apoteosis. Cuando don Licio de la Fuente abandonaba la tribuna, aún no apagados los aplausos y aún en el ambiente la vibración que había producido su discurso, se vio rodeado de pescadores, jóvenes y viejos, que que-

rian agradecerle, felicitarle, estrecharle la mano, darle un abrazo. Roto totalmente el protocolo, algunos marineros de los más veteranos hasta le hacían consultas personales y prácticas. El ministro estaba feliz. A nosotros nos parecía que estaba feliz.

De allí se fue con el presidente, el secretario general del Instituto Social de la Marina, el presidente del Consejo Provincial del ISM en Baleares, señor Alcover, y autoridades, a visitar unos terrenos donde se quiere construir la Casa del Mar de Palma de Mallorca. Finalmente hubo un almuerzo con los representantes de las Cofradías, en el que impusieron al ministro la Langosta de Oro, concedida por la Federación. También se entregó la Langosta de Oro al almirante Fontán, y las de plata, al secretario general del ISM, don Juan de Dios Cortés Gallego, y a "Hoja del Mar", que recogió su director.

La jornada, que hemos calificado como histórica, se inició con la botadura de "El Pescador", un barco de pesca de arrastre de bajura, experimental, de prospección pesquera, de apoyo a la flota, buque-escuela y pesquero comercial a la vez, que utilizará para mejorar la actividad extractiva la Federación de Cofradías de Baleares. Este barco, idea del Instituto Social de la Marina —sin duda, el delegado del organismo en Baleares, don Luis Ventura, ha sido su verdadero impulsor—, ha contado con ayudas del Fondo de Protección al Trabajo. La madrina de la botadura fue la esposa del ministro de Trabajo, doña Asunción Asprón de De la Fuente. La anécdota fue que tuvo que lanzar la tradicional botella de champán varias veces, pues no se rompía. Luego los señores de De la Fuente y autoridades visitaron el barco. Lo hicieron muy detenidamente. El ministro se interesó por sus características técnicas y finalidades. Seguidamente se celebró el acto de la lonja, en el que también pronunciaron discursos el delegado provincial del ISM y el presidente y secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares. A don Licio de la Fuente le entregaron allí una reproducción a escala de "El Pescador" y el título de presidente de honor de la Federación. Lo dicho: una jornada histórica. Lo que sentimos es que tengamos ahora tan poco espacio y tiempo para contarla con más detalle. Pero volveremos sobre ella, pues merece la pena. ■ JOAQUÍN VIDAL.

"Pescadores de Baleares:

Encontrarme hoy, aquí con vosotros, gentes de la mar, de la grande y generosa familia marinera, es para mí una especial satisfacción. Puedo deciros con toda franqueza que me encuentro muy a gusto entre vosotros, trabajadores de estas admirables islas.

Acabamos de asistir a ese ritual, pero íntimo y sencillo acto, que siempre es la botadura de un barco, "El Pescador", del que habéis querido que fuera madrina mi mujer, y que, al servicio de vuestras Cofradías de Pescadores, inaugura hoy su singladura en el camino de los mares. Esa tarea de investigación y estudio, y, a la vez, de formación, que este barco va a llevar a cabo os va a permitir mejorar vuestro conocimiento de las posibilidades de estos mares y cuanto ello puede suponer de nuevos avances y beneficios en vuestras actividades y sus resultados.

PRESIDENTE DE HONOR

Quiero, ante todo, agradeceros muy sinceramente el honor con que me habéis distinguido nombrándome presidente de honor de vuestra Federación Sindical de Cofradías. Esta designación constituye, sin duda, para mí un difícil compromiso y una responsabilidad que contraigo con vosotros, y al que espero poder responder con mi mayor ilusión, tratando de llevar 'a buen puerto' todas vuestras aspiraciones y vuestras justas reivindicaciones.

IMPORTANCIA DE LA MAR

Sabéis las posibilidades inmensas que el mar ofrece para un país como el nuestro de tanta tradición y destinos marineros. Para un país que tiene costas a todos los océanos y una

DISCURSO DE

larga historia marinera, hecha día a día en el sacrificio y el esfuerzo callado y fecundo de las gentes de la mar, debería constituir el mar uno de sus principales recursos no sólo para nuestro consumo interior, sino como renglón importantísimo de nuestras exportaciones.

UN GRUPO DIFERENCIADO Y VOCACIONAL

Los trabajadores del mar constituís, por ello, un grupo laboral singularmente diferenciado y marcadamente vocacional, y de ahí la significación y trascendencia de vuestro colectivo, que alcanza ya a ciento cuarenta y dos mil trabajadores en activo, cincuenta y dos mil doscientos nueve pensionistas, y se eleva a un total de setecientas setenta y seis mil ochocientas treinta y seis personas protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social a tal efecto establecido. La deuda que tenemos contraída con vosotros, hombres del mar, profesionales de los grandes horizontes azules, es inmensa y ha de traducirse más que en palabras, necesariamente, en hechos y realidades; en la defensa decidida y firme de vuestros intereses y en el otorgamiento de las ayudas precisas para que vuestro trabajo sea compensación de vuestras fatigas y semilla de nuevas vocaciones marineras que continúen vuestro rumbo.

La tarea que venimos realizando a través del Instituto Social de la Marina en materia de formación profesional, de créditos para la adquisición de embarcaciones, de construcción

SENTE Y MINISTRO DE TRABAJO ANUNCIO EN MALLORCA PORTANTES MEJORAS SOCIALES PARA LOS PESCADORES

de viviendas e instalaciones de Casas del Mar, junto con el continuo perfeccionamiento de la Seguridad Social, de instalación de Centros Asistenciales y otras muchas acciones, constituye, sin duda, un exponente de fidelidad a unos objetivos de justicia social, ruta prioritaria de un Régimen, que en este ancho espacio del Régimen Especial del Mar adquiere muy peculiares y entrañables acentos humanos.

LABOR DEL I. S. M.

La Ley de Seguridad Social del Mar, que ha constituido una de las más justas medidas, uno de los instrumentos más necesarios, puesto que no era posible consentir ni permitir desigualdades con el resto de los trabajadores españoles, ha permitido disponer de la base legal para hacer realidad la paridad y la equiparación a los más altos niveles con los trabajadores de la industria y los servi-

tas noventa y dos mil pesetas, lo que supone un incremento con relación a mil novecientos sesenta y nueve del doscientos veinticuatro coma noventa y dos por ciento.

MEJORAS SOCIALES

Sin embargo, en esa Ley se establecieron unas diferencias de cotización para adecuar ésta a las posibilidades reales de los trabajadores, que en el tiempo de su promulgación hubo necesidad de hacer extensivas también al campo de algunas prestaciones. Esa discriminación en materia de prestaciones ha preocupado constantemente a este Ministerio, y no se ha cesado en el esfuerzo de encontrar un medio para eliminarla o reducirla, lográndose ya positivos avances, especialmente en lo que se refiere a las prestaciones de pago periódico de protección a la familia. Por eso, es para mí una satisfacción poder-

la Seguridad Social, va a romper la estricta correspondencia existente hasta hoy entre cotización y prestaciones. Cuando entre en vigor, con la mayor flexibilidad y según las circunstancias lo vayan permitiendo, será posible ir acercando las prestaciones afectadas de reducción al cien por cien de sus cuantías, sin perjuicio de que las cotizaciones se mantengan reducidas. Y se abrirá, asimismo, con ello un cauce importantísimo para el logro de que quienes trabajaron en puestos especialmente penosos y alejados en los mejores días de su vida, durante los cuales cotizaron a la Seguridad Social por salarios más altos, puedan a la hora de su jubilación escoger ese período sin limitación temporal alguna, de manera que, sobre lo cotizado durante él, convenientemente actualizado, calculen sus pensiones bien merecidas.

ASISTENCIA SANITARIA

Siempre ha preocupado al Ministerio de Trabajo que la asistencia sanitaria sea prestada a todos los beneficiarios de la Seguridad Social de manera eficaz y al mismo tiempo humanizada. Pero las especiales características que se dan en el colectivo del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar —población tan diseminada a lo largo del litoral y tan necesitada de asistencia sanitaria constante en el extranjero— obligan a la realización de un Plan de Establecimientos Sanitarios, por parte del Instituto Social de la Marina, que, sin duplicaciones innecesarias de instalaciones o servicios, garantice que los trabajadores del mar y sus familias recibirán dicha asistencia en condiciones por lo menos iguales que las que disfrutaban otros sectores laborales.

APOYO AL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Otro problema que será abordado con más generosidad que en la actualidad en el nuevo texto refundido de la Ley Reguladora del Régimen Especial es el del desempleo de los trabajadores pertenecientes a los grupos segundo y tercero. Si bien no es este momento para descender a detalles concretos de la nueva regulación, quiero dejar constancia de que serán arbitradas fórmulas que garanticen a estos trabajadores y a sus familias una tranquilidad de la que hoy carecen de cara a sus necesidades cotidianas más perentorias cuando la situación de paro venga producida por causa extraordinarias.

Muchos otros temas acuden a mi mente relacionados con vosotros, trabajadores del mar, en este breve repaso, en este acto de familia, y de los que quiero daros cuenta, con tan grato motivo, y anunciarlos. Uno de ellos, el importantísimo de garantizar a todos una vivienda digna para vosotros y vuestras familias, va a recibir un mayor impulso de cara a su solución definitiva mediante la concesión al Instituto Social de la Marina, como entidad promotora, de los máximos beneficios que en cada momento autorice la legislación vigente en materia de construcción de viviendas de protección oficial.

INCREMENTO DE LA FORMACION PROFESIONAL

La formación profesional de los trabajadores del mar, a todos los niveles y en todas las especialidades de su trabajo, junto a los beneficios de asimilación a la situación de alta a que antes me refería, va a entrar también por cauces nuevos, y el Instituto Social de la Marina verá incrementada su dotación presupuestaria para este fin, con objeto de que aquélla pueda ser planificada con criterios de largo alcance, y llevada a cabo atendiendo a las necesidades concretas del país en este punto.

RED DE CASAS DEL MAR

Por lo que hace a ese otro tema tan importante del bienestar del marino, estamos convencidos de que una política coherente y eficaz en este campo debe partir de unas bases seguras que permitan su encarnamiento. Y estas bases no pueden ser otras que la existencia de una red de Casas del Mar a todo lo largo de nuestras costas, de las que ya son realidad diez, seis más están en construcción, y otras treinta, programadas para años sucesivos.

MAS JUSTA ORDENACION

Dos puntos más quisiera tocar antes de terminar, que me preocupan hondamente: el primero de ellos es el de la urgente necesidad de tomar las correspondientes medidas para hacer más cómoda la vida a bordo y para aminorar la aterradora cifra de accidentes de trabajo que se producen en este sector. Y el segundo, íntimamente relacionado con el anterior y que considero fundamental, por lo que



Terminado el acto de la lonja, el señor De la Fuente conversa con los pescadores. (Fotos: INIGO.)

precisamente lo he dejado para el final, es el de una más justa ordenación de vuestras relaciones laborales. Innumerables son las metas a lograr en este campo: una retribución adecuada y justa, un régimen de vacaciones que os permita una convivencia más prolongada y mejor distribuida a lo largo del año con vuestras familias, mayor estabilidad en el empleo, etcétera. Os puedo asegurar que la elaboración de las correspondientes Ordenanzas Laborales que regulen las distintas modalidades de pesca va a ser acometida en breve y que en ellas se procurará dar la más cumplida satisfacción posible a todas vuestras legítimas esperanzas.

Pero podéis estar seguros de que no nos detendremos aquí, de que seguiremos escuchándoos, de que haré mías, como os decía, vuestras aspiraciones y reivindicaciones, y atenderemos vuestras sugerencias para asegurar la más perfecta justicia social entre los trabajadores del mar, entre las gentes del mar, entre toda la gran familia marinera. Tenemos en marcha, como ya os he dicho, las Ordenanzas Laborales que deberán regir los diferentes sectores, ya que creemos más conveniente aplicar reglamentaciones específicas para cada uno de ellos. Estas nuevas Ordenanzas, que en breve tiempo irán regulando toda la actividad marinera, tratarán de dar respuesta a las reivindicaciones que habéis venido manteniendo y que nos habéis expuesto a través de vuestros representantes sindicales.

Por eso, ser desde hoy vuestro presidente de honor, ser, con vosotros, uno más de esta Federación de Cofradías me hace

sentirme, una vez más, fiel a mi pensar sobre el sentido del quehacer sindical. He dicho en muchas ocasiones que en la Organización Sindical y en sus diversas instituciones radica una de las esencias de nuestro Estado. En el Sindicato, en vuestra Federación y vuestras Cofradías, están el cauce y la legítima fuerza para hacer posible un auténtico diálogo, para aspirar con derecho a todo cuanto es justo y exigible. Por eso yo quiero subrayar el sentido sindical de vuestra organización y lo que para mí significa ser desde hoy, en ella, vuestro presidente honorífico.

Yo os invito a perseverar, a no desfallecer en ningún momento, a redoblar vuestro entusiasmo, a permanecer unidos siempre, para que nada pueda oponerse a vuestras legítimas aspiraciones, para seguir avanzando y logrando nuevas sugerencias para que España vuelva a encontrar por vosotros y vuestros caminos su gloria y su riqueza por las rutas de los mares, donde han abierto anchos surcos las estelas de nuestros navíos y donde se han forjado, en la guerra y en la paz, muchos de nuestros mejores hombres, esa avanzada selecta del mundo del trabajo que vosotros representáis.

Vaya con mi despedida emocionada y con mi agradecimiento a la promesa de un pronto regreso, de un permanente recuerdo y la certeza de mi amistad con el reconocimiento sincero por el alto honor con el que, ciertamente, habéis logrado distinguirme y que guardaré con singular cuidado entre mis más preciados recuerdos". ■

DON LICINIO DE LA FUENTE

cios. Pero era preciso también que la sociedad reconociera las especiales características de los trabajos marítimos y pesqueros y compensara adecuadamente ausencias y lejanías, nostalgias y riesgos que vosotros sentís con toda su intensidad.

La asistencia sanitaria, igual para todo el colectivo, pese a las diferencias de cotización; la protección familiar, extendida por primera vez al mismo, también en su totalidad, aunque con diferencias en las prestaciones económicas de pago periódico que vinieron impuestas por falta de medios económicos; y el establecimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación supusieron indudablemente avances dignos de ser tenidos en cuenta. Buena prueba de este esfuerzo de justicia social realizado la aportan las cifras invertidas en el sostenimiento del Régimen Especial del Mar. De dos mil cuatrocientos cuatro millones quinientos siete mil trescientas ochenta pesetas gastadas en mil novecientos sesenta y nueve, hemos pasado a cuatro mil seiscientos noventa y seis millones trescientas setenta y siete mil cincuenta y cuatro en mil novecientos setenta y dos, estando presupuestado para el pasado año de mil novecientos setenta y tres un gasto de cinco mil cuatrocientos siete millones dosien-

ros anunciar hoy que he firmado la Orden por la que se equipara la cuantía de las prestaciones económicas de protección a la familia igualándose a los trabajadores del grupo primero del Régimen Especial del Mar con los de los grupos segundo y tercero, y quedan, asimismo, sin efecto la suspensión y limitaciones que existían en la aplicación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación. También he firmado la Orden por la que se consideran en situación asimilada a la de alta para todas las contingencias protegidas por nuestro Régimen de Seguridad Social los trabajadores que hayan de desenrolarse, con suspensión o extinción incluso de su relación laboral, y de los que hayan cesado en el trabajo que realicen por cuenta propia como tripulantes de su embarcación para realizar cursos de formación profesional náutico-pesquera cuando reúnan un mínimo de condiciones que permitan conceder estos beneficios.

MAYORES PRESTACIONES

Igualmente puedo anunciaros que el proyecto de texto refundido de la Ley que estableció vuestro Régimen Especial y la de financiación y perfeccionamiento del Régimen Especial de

- PRESTACIONES ECONOMICAS A LA FAMILIA: EQUIPARACION AL GRUPO I.º.
- "ALTA" PARA QUIENES HAGAN CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL.

- NINGUNA LIMITACION A LOS COEFICIENTES REDUCTORES PARA JUBILACION.
- ESTABLECIMIENTOS SANITARIOS, RED DE CASAS DEL MAR, MEJORES PRESTACIONES, ETC.

PIDEN LA REVISION DE CONVENIOS DE LA FLOTA BACALADERA

LA CORUÑA, 5.—Que sea revisado el convenio colectivo de la flota bacaladera y que se insista de nuevo ante las autoridades competentes sobre la necesidad apremiante de construir viviendas para pescadores constituyen los acuerdos más importantes adoptados por la Asamblea de Enlaces Sindicales de la Flota de Gran Altura, celebrada en la Casa Sindical de La Coruña.

La citada asamblea adoptó también otros acuerdos, entre los que figuran:

— El establecimiento de un cartero especial entre el Sindicato y los representantes de la flota, con objeto de llegar a un contacto continuo durante la dilatada permanencia en la mar de los trabajadores del sector y poder solventar con rapi-

dez los problemas y situaciones que se planteen.

— Señalar las actuaciones a realizar para la cobertura de las vacantes existentes de enlaces sindicales en algunos barcos de la flota, así como en las juntas directivas de las Agrupaciones, debido a la constante movilidad de las tripulaciones.

— Solicitar la creación de una Agregaduría Laboral en Saint-Pierre de Miquelón, con ámbito para todos los puertos de Terranova, que permita la prestación directa de asistencia laboral a los miles de tripulantes españoles que faenan por aquella zona. Asimismo se solicita la creación de otra Agregaduría Laboral en Walvisbay, en África del Sur.

SALIO LA PRIMERA PAREJA DE BACALADEROS PARA TERRANOVA

LA CORUÑA, 10.—Salieron ayer los primeros bacaladeros del año, para iniciar la campaña, hacia aguas de Terranova. El "Eduardo Chao" y el "José Cornide" abandonaron las aguas coruñesas en las primeras horas de la tarde. Desde muy temprano, la tripulación se afanó en las últimas tareas, previas a la inspección que realiza la Comandancia de Marina. A las once de la mañana, el comandante de Marina, señor Bastarache del Carre, acompañado del jefe de la Sección de Navegación, señor Gil Cagiao,

y otras autoridades de Marina, inspeccionaron detenidamente ambos buques, amarrados al muelle de Calvo Sotelo. Respecto al año pasado, la inspección solamente varía en lo que concierne al "diario de pesca", en el que se han realizado diversas modificaciones. Numerosos familiares y algún curioso presenciaron las faenas últimas en esta pareja que durante cinco meses pescará en aguas canadienses. A partir de hoy continuarán saliendo del puerto el resto de las parejas que tienen su base en La Coruña.

RESUELTO EL PROBLEMA DE LOS MARISCADORES DEL PASAJE

El problema planteado en la ría del Pasaje entre los mariscadores libres y los componentes de la Cooperativa ha quedado solucionado al llegarse a un acuerdo satisfactorio para unos y otros.

Después de hora y media de movido debate, se llegó por fin al acuerdo, que reflejó en un acta el secretario del Sindicato Provincial de la Pesca y fue firmado por los dieciocho representantes que habían asistido a la reunión.

En el debate estuvieron presentes los señores García Carro, González Chas, Marfany y Montero.

Una vez llegados a un acuerdo hizo acto de presencia el delegado provincial de Sindicatos, don Obdulio Fernández González, a quien le fue dado a conocer el convenio suscrito en aquel acto.

ACUERDO FIRMADO POR AMBAS PARTES

Los acuerdos tomados después de la reunión de ayer se divide en dos partes: unas peticiones a realizar inmediatamente y otras en un futuro inmediato. Las primeras son:

- 1.ª Solicitar del comandante de Marina de La Coruña el levantamiento de la veda a partir del próximo lunes y que señale las normas a seguir para el marisqueo.
- 2.ª Podrán sólo mariscar, tanto desde embarcaciones como a pie, aquellos que posean carnet de mariscador.
- 3.ª Exigir la obligación de que todos los mariscadores vendan exclusivamente en los puestos reguladores de venta.

4.ª La Comandancia de Marina determinará las zonas de marisqueo desde Las Jubias hasta el Burgo.

5.ª Mariscar en lugares permitidos por la autoridad de Marina, incluso existiendo parcelas estacadas que tengan una antigüedad menor de cinco años a partir de esta fecha. Sólo se respetarán aquellos parques que estén legalizados con anterioridad.

6.ª Desde el 19 de febrero próximo, los usuarios de parcelas que hayan aumentado más metros de los autorizados retirarán sus marcaciones hasta los límites antiguos.

7.ª El canal de navegación quedará libre para el marisqueo.

8.ª Habrá libertad de tope de capturas, pago del 10 por 100 del valor de las capturas con cargo al comprador y ningún tributo para el mariscador.

9.ª Tanto para esta campaña como para otras futuras se exigirá un respeto total sobre las parcelas legales, así como observar las normas sobre los tamaños estipulados.

10. Acatar constantemente las órdenes de los vigilantes.

En cuanto a las realizaciones en un futuro inmediato, hay tres puntos:

- 1.ª La Cooperativa tendrá un carácter abierto a todos.
 - 2.ª Revisión del convenio entre la Cofradía Sindical de Pescadores y la Cooperativa de Mariscadores Ría del Pasaje.
 - 3.ª La comisión que llevó a cabo el estudio de estos problemas sea reconocida por la Cofradía como órgano consultivo.
- Estos acuerdos fueron firmados por todos los representantes de los mariscadores libres y los de la Cooperativa.



«EL HOMBRE GALLEGO ANTE SU PATOLOGIA»

• CONFERENCIA DEL DOCTOR GARCIA SABELL, EN LA CASA DEL MAR DE VIGO

VIGO (De nuestro corresponsal).—En el salón de actos de la Casa del Mar de Vigo, totalmente abarrotado de público, pronunció una conferencia el 11 de enero, sobre el tema "El hombre gallego ante su patología", el prestigioso médico y escritor doctor don Domingo García Sabell. Esta conferencia fue organizada por el Comité Provincial de Actividades Científicas del Instituto Social de la Marina.

Ocupaban la presidencia, con el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Bruno Otero Deus, el presidente del ilustre Colegio Oficial de Médicos de Pontevedra, doctor Domínguez Rodríguez, jefe de la Inspección de Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina; el director del Hospital Provincial, doctor Castro Rial, y el director de la Policlínica de la Casa del Mar de Vigo, doctor Domingo Pérez.

Tras la apertura del acto por el doctor Ríos Chicharro, que hizo un rápido recorrido por las tres facetas —profesional, cultural y publicista— del conferenciante, comenzó su disertación el doctor García Sabell refiriéndose a las leyes comunes que rigen el desarrollo de todos los seres vivos y de la que sólo es privativa del hombre la de ser capaz de configurar su propia vida, pues así como el animal responde siempre a los estímulos con patrones fijos, aquél, por el contrario, dispone de variantes.

Pasa el doctor García Sabell a definir la enfermedad en sus dos vertientes, como alteración material de sus estructuras o como disfunción, y estudia la manera cómo el hombre responde ante ella, deteniéndose especialmente en las reacciones del hombre gallego —el del campo y el marinero—, cifradas en tres principales: la actitud entregada, la distanciadora o negadora y la apropiadora, esta última la más frecuente entre las gentes sencillas de la región gallega.

Señala el conferenciante el cambio que las enfermedades han experimentado en los últimos años y se detiene en la aparición de la depresión y en su somatización, problema de mucha importancia

en el hombre gallego y con diferente presentación en el del campo y en el marinero, cuando aquél se convierte en emigrante y éste permanece largas temporadas en la mar, pescando lejos de su residencia, si bien en el segundo caso la sensación de riesgo disminuye los casos de depresión.

Se refiere entonces el conferenciante a la llamada patología de las situaciones, en la que se estudia al hombre y al medio que le rodea conjuntamente.

Refiriéndose al papel del médico ante el enfermo depresivo pone de manifiesto la importancia del diálogo médico-enfermo, en el que ha de conseguirse que éste no vea al técnico, sino a la criatura humana capaz de curarle, dialéctica que no figura en los libros de patología médica, pero que ya en los Estados Unidos, por ejemplo, se estudia sobre el particular.

Respecto a este diálogo médico-enfermo, destaca el señor García Sabell la importancia de que, principalmente en el hombre del campo y del mar, se realice en el idioma vernáculo, el gallego, puesto que al resultar a ese hombre sencillo muy difícil expresarse en castellano, puede aparecer a los ojos del médico más enfermo que en la realidad. Y presenta el ejemplo de los portorriqueños bilingües, según un estudio efectuado por psiquiatras norteamericanos.

Por último, y abundando en este problema del bilingüismo en el diálogo médico-enfermo, citó varios ejemplos en idioma gallego de cómo puede expresarse mejor el hombre del campo y del mar de esta región en su lengua vernácula que en castellano, de más difícil dicción que el suyo propio, el que normalmente emplea en sus faenas agrarias y marinas.

El señor García Sabell, al término de su interesante disertación, fue larga y calurosamente aplaudido por el nutrido auditorio, entre el que se hallaba un gran número de profesionales de la Medicina y escritores de la región. ■ JOAQUÍN ROLLAND.

A CONSECUENCIA DE LOS TEMPORALES DE ENERO

GRAVES DAÑOS EN LAS MEJILLONERAS DE LA RIA DE AROSA

VILLAGARCIA DE AROSA (De nuestro corresponsal).—Durante los días 4 al 8 de enero se desencadenó un violento temporal sobre las costas occidentales de Galicia, atacando con singular dureza la ría de Arosa.

Las rachas de viento, fundamentalmente del SO. y O., llegaron a superar los 120 kilómetros por hora, levantándose a consecuencia de ello una mar muy gruesa. Las poblaciones costeras de la ría, especialmente las de la banda Norte, quedaron prácticamente incomunicadas y sin suministro de energía eléctrica. La fuerza del viento arrancó postes del tendido eléctrico de las líneas telefónicas, árboles, tejados de casas y en Villagarcía se desplomó una tapia, ocasionando la muerte de una persona.

El estado de la mar impidió que ningún barco pudiese salir de puerto para dedicarse a las faenas de pesca. Las importantes flotas de Riviera y Aguiño tuvieron que permanecer de arribada durante diez días, calculándose que dejaron de capturar pescado por valor de más de 15 millones de pesetas.

Afortunadamente, en lo que respecta a las flotas de pesca de la ría no ha habido que lamentar desgracias personales ni grandes averías en los barcos fondeados en los puertos.

No podemos decir lo mismo en lo que concierne a una de las más importantes industrias de la ría de Arosa: la mejillonera.

En este aspecto, el pasado temporal, el más crudo de los últimos cinco años, según los pescadores de la zona, ha revestido carácter de verdadera catástrofe.

A consecuencia del estado de la mar y de las fuertes rachas de viento se han hundido en la ría de Arosa más de sesenta viveros flotantes dedicados a la producción de mejillón.

Otros muchos quedaron a la deriva, yendo a varar en puntos alejados de su emplazamiento habitual. Algunos chocaron con los colindantes, quedando empotrados. Hubo algún caso en que dieron la vuelta (hay que pensar que penden de ellos muchas toneladas de mejillón) y quedaron con los flotadores mirando al cielo. En definitiva, sin entrar en casos concretos, podemos asegurar que todos los viveros flotantes (aparte los mencionados) han sufrido grandes desperfectos y averías, y, por supuesto, todos ellos han perdido gran parte de la cosecha, que, con la fuerza de la mar, se ha desprendido de las "cuerdas".

Una opinión muy generalizada estima la pérdida, solamente en artefactos, en unos cien millones de pesetas. A esta suma hay que agregarle la parte de producción que se ha perdido, y que puede llegar a una cantidad muy importante—no olvidemos que el valor de la producción de mejillón depurado es de unos 1.500 millones de pesetas—.

Las pérdidas ocasionadas por este temporal han tenido una grave repercusión en la economía de la mayoría de los empresarios mejilloneros. La industria del mejillón es fundamentalmente familiar. El propio empresario, en la mayoría de los casos, trabaja su vivero, y de él vive toda la familia. Sabemos de empresarios que después de este temporal han quedado en la completa ruina.

Se da la circunstancia de que todos los viveros flotantes de la ría de Arosa están sin asegurar. Desde siempre, el empresario mejillonero ha estado, por regla general, falto de una mentalidad previsora, y por otro lado, por parte de las compañías aseguradoras no se ha hecho la menor campaña en contra de esto, por ser muy reacias a este tipo de seguro.

Por nuestra parte, estimamos que sería de justicia el que se estudiase la posibilidad de cubrir aquellos riesgos que fuesen derivados y consecuencia de situaciones catastróficas de carácter general, y que son totalmente imprevisibles.

Creemos que de esta forma muchos empresarios podrían dormir tranquilos, y en estos casos verdaderamente excepcionales no se verían, de la noche a la mañana, conque la mar se ha llevado quizá muchos años de esfuerzo y sacrificio. ■ GÉNEROSO MARTÍN BONILLA.

SOCIEDAD PARA COMERCIALIZACION E INDUSTRIALIZACION DEL MEJILLON GALLEGO

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 16.—Representantes de las Cajas de Ahorro de Galicia se han reunido hoy con directivos de SODIGA (Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia), en la sede de esta sociedad, para estudiar la creación de una sociedad que comercialice e industrialice el mejillón gallego. En esta nueva sociedad intervendrían las Cajas de Ahorro, SODIGA y los productores.

La decisión final de esta iniciativa está subordinada a que un número suficiente de productores participe en la sociedad que se proyecta crear.

En Galicia existen actualmente 3.200 bateas dedicadas al cultivo del mejillón,

que pertenecen a 960 productores. La inversión realizada en el sector es de unos 1.100 millones de pesetas, suponiendo los jornales que abona dicho sector unas 520 millones de pesetas anuales, con unos Seguros Sociales de 104 millones de pesetas.

La incidencia de este proyecto de creación de una sociedad mejillonera de Galicia en el sector quizá se pueda evaluar si se tiene en cuenta que del valor de la venta final, sólo el 17 por 100 llega al productor, mientras que en sectores análogos la participación de la producción es del 43 por 100. Una mejor regulación permitiría una remuneración más adecuada del productor.

LA CONSTRUCCION DE UNA CENTRAL NUCLEAR PREOCUPA A LOS PESCADORES LUCENSES

• SE INSTALARA EN PORTOCELO (JOVE) Y TEMEN QUE AFECTE A LA FAUNA MARINA

LUGO (De nuestro corresponsal).—El anuncio de una gigantesca central nuclear en la rada de Portocelo, municipio de Jove, en la provincia lucense, ha llenado de satisfacción a un determinado sector de la provincia por los indudables beneficios económicos que la construcción y puesta en funcionamiento de esta gran industria debe acarrear.

Pero como nunca llueve a gusto de todos, la otra cara de la moneda está en las gentes de mar, que, al menos, muestran preocupación porque, en principio, estiman que la planta nuclear pueda dañar la fauna marina y, por consiguiente, los intereses de la gran familia de pescadores de la costa lucense.

Nuestra opinión es que para llevar a cabo una obra de tal envergadura, los técnicos correspondientes habrán previsto todas las consecuencias, buenas y malas, que puedan derivarse de la instalación de esta planta nuclear en tan estratégico lugar.

Sin embargo, creemos que sería oportuno y necesario que por parte de quien corresponda se informase detalladamente a nuestros pescadores sobre las consecuencias que puedan derivarse para la fauna marina. Si no hay consecuencias des-



La fotografía de Sergio nos muestra parte de los terrenos que ocupará la central nuclear a construir en la rada de Portocelo, municipio de Jove, en la provincia de Lugo.

favorables, mucho mejor, pero, tanto si no se prevén como si la posibilidad de daño a la fauna existe, debe producirse la información. No hay que olvidar que la industria de la pesca es de factor importantísimo en el desenvolvimiento socio-económico de nuestra provincia y no se pueden tomar decisiones con excesivas alegrías.

La central nuclear es obra importante y que dará un enriquecimiento también importante a nuestra provincia, pero debe considerarse también el que tenemos con los productos del mar,

localizados por sus especiales características precisamente en esta zona de la costa, rica en mariscos y en otras importantes especies marinas.

Repetimos que cuando se decidió la instalación de la central nuclear en este punto, todo se habrá estudiado; pero, en esta confianza, pedimos a los responsables una pública información que podría llevarse a cabo en el seno de las Cofradías de Pescadores afectadas para un exacto conocimiento de lo que se va a hacer y sus consecuencias. ■

NARCISO GARCIA FERNANDEZ.

SE APLAZA LA SEMANA NAVAL DE CANARIAS

El presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria recibió la siguiente carta, que publicaba "El Eco de Canarias":

"Excelentísimo señor don Juan Pulido Castro.

Presidente del Cabildo Interinsular de Gran Canaria.

Las Palmas.

Mi querido amigo:

La necesidad actual de restricción del gasto público, unido al sentimiento de la Armada de retrasar nuestra participación oficial en actos sociales en memoria de nuestro querido capitán general don Luis Carrero, me han movido a tomar la decisión de aplazar la Semana Naval de Canarias hasta el próximo año 1975.

No obstante, tengo el propósito de visitar esas islas, tan entrañables para la Armada, coincidiendo con un viaje que he mandado programar para una agrupación de la Flota en la que se incluirá al crucero "Canarias", a realizar en la primavera o principios de verano.

Tengo el convencimiento de que la celebración de la Semana Naval en el próximo año será un motivo de expresión de los sentimientos de fraternidad y amistad entre la Armada y esas islas a las que tan ligados estamos todos los hombres de la mar.

En la seguridad de que sabrá comprender las razones que nos han aconsejado retrasarla.

Le saluda con todo afecto,

ALMIRANTE PITA DA VEIGA"

INCIDENTE PESQUERO HISPANO-FRANCES

ARCACHON, Francia (Efe).—El pesquero español "Salabareitia", con matrícula de Bilbao, que navegaba a la altura del cabo Ferret, en el Atlántico, fue abordado al final de la tarde del jueves por una lancha de control de la Marina francesa, cuya tripulación pretendió subir a bordo para verificar el carga-

mento. En vista de la oposición del patrón del pesquero, la lancha pidió ayuda al dragaminas "Antares", que se hallaba en aquellos parajes, y que obligó a la embarcación española a dirigirse al puerto de Verdon, donde las autoridades francesas procederán a la visita del pesquero e inspección de la carga que lleva.



Tripulantes del buque "Al Riaz", de bandera pakistaní, que fueron alojados en la hospedería de la Casa del Mar de Vigo.

EL "MARLINDA" LOS TRANSPORTO HASTA VIGO LOS NAUFRAGOS DEL CARGUERO "AL RIAZ", EN LA CASA DEL MAR

VIGO (De nuestro corresponsal).—El domingo 6 de enero llegaron a esta ciudad los 29 miembros de la dotación del buque carguero de bandera del emirato árabe de Sabkhat "Al Riaz", naufragado en la noche del sábado día 5 en el golfo de Vizcaya por efecto del fuerte temporal reinante en aquella zona.

De los 29 tripulantes, que fueron traídos al puerto vigués por el buque argentino "Marlinda", 27 fueron alojados en la Hospedería del Mar, de la Casa del Mar de esta ciudad, siendo internados los dos restantes en un centro médico de Vigo, por haber sufrido heridas de diversa consideración en el naufragio.

El capitán del "Al Riaz", Fahim Kham, de nacionalidad paquistaní, nos manifestó que cuando navegaban por aguas del golfo de Vizcaya se produjo en el buque una vía de agua en la sala de máquinas, y más tarde la rotura de un

ventilador, que provocó la entrada de más agua, inundándose varios departamentos y registrándose la avería de los generadores, quedando el buque al garete.

Enviado el SOS, fue recogido por el buque argentino "Marlinda", que navegaba próximo al lugar de naufragio. Cuando el citado carguero se acercó al "Al Riaz", de 2.648 toneladas, ya la dotación se hallaba en un bote salvavidas, tras haber abandonado el buque.

Los tripulantes del naufragado "Al Riaz" son naturales de Bangla Desh, a excepción de dos paquistaníes y el jefe de máquinas, que es inglés.

Los 27 naufragos alojados en la Hospedería del Mar permanecieron allí hasta el jueves día 10, manifestando todos el agradecimiento por las atenciones que aquí les fueron dispensadas. ■ ROLLAND.

MARINERO SALVADO POR UN HELICOPTERO

PALMA DE MALLORCA, 18.—Un marino holandés afectado de perforación intestinal ha salvado su vida gracias a la intervención de los Servicios de Salvamento y Restate (SAR) de Palma de Mallorca.

Los hechos se han conocido hoy, dos días después de sucedidos, merced a informadores particulares, ya que el SAR no da publicidad a sus operaciones.

El buque holandés "Cornelia B-4", en ruta de Viareggio a Liverpool, lanzó una llamada de socorro en favor de su maquinista, Jaibus Dubelstein, de treinta y un años, natural de La Haya, que se hallaba aquejado de perforación intestinal y necesitaba, en plazo de pocas

horas, una intervención quirúrgica. Captado el mensaje por la estación costera de Palma de Mallorca, fue puesto en conocimiento de la Comandancia Militar de Marina, quien, a su vez, lo trasladó al Servicio de Salvamento y Rescate. Inmediatamente, salieron un hidroavión y un helicóptero. El primero localizó al buque holandés al Noreste de Mahón, y el helicóptero, en medio de un violento temporal, pudo izar al maquinista y trasladarlo a una clínica de Palma, donde fue intervenido quirúrgicamente y logró salvar así su vida.

Con ello, el SAR de Palma de Mallorca se ha apuntado un salvamento más en su ya largo historial de humanitarias intervenciones.

A 116 MILLAS DE LA CORUÑA:

TRES MUERTOS Y TRECE DESAPARECIDOS AL HUNDIRSE UN MERCANTE CHIPRIOTA

• TRES DE LAS
VICTIMAS
ERAN
ESPAÑOLES.

LA CORUÑA, 11.—Tres españoles—dos gallegos y un vasco—figuraban en la dotación del mercante chipriota "Tevega", hundido en el Atlántico. Los nombres de dos de los tres marineros españoles desaparecidos en el naufragio son: José Carlos Lorenzo González, de veinte años, de Riveira (La Coruña); Fonton Graña (se desconoce el nombre), de Bilbao. La filiación del tercero se ignora por el momento.

El balance final de este trágico accidente es el de dos supervivientes, tres muertos, cuyos cadáveres han sido ya recogidos, y trece desaparecidos.

Los supervivientes fueron recogidos por el buque "Will Co", de bandera británica, y el "Brandenburg", alemán. El primero de ellos se dirige a Gibraltar. El otro buque, a Lisboa. Este navio recogió también los cadáveres de los hombres del barco siniestrado. El tercer cadáver fue desembarcado en Vigo

por el mercante francés "Canguro".

La zona del hundimiento, a 116 millas de La Coruña, ha sido rastreada por una serie de buques que han encontrado diversos restos del "Tevega".

Aviones franceses también sobrevolaron la zona, informando que habían visto diversos restos del buque y que éstos derivaban hacia el Este.

El "Tevega", en el momento del hundimiento, realizaba la travesía de Amberes a Tánger, con un cargamento de chatarra. Tenía un registro bruto de 1.627 toneladas y 88 metros de eslora. Había sido construido en el año 1954. Con anterioridad se había llamado "Lucie Schulte".



PARECE UNA PELICULA COMICA

AVENTURAS, VENTURAS Y DESVENTURAS DE UN MERCANTE DANES, LA PLAYA DE LANGOSTEIRA Y UNAS CAJAS DE CERVEZA

EL pasado 24 de diciembre varó en la playa de Langosteira, cerca del puerto de Finisterre, el mercante de bandera danesa "Carsten Sif". A la noticia escueta y precisa habría que añadir la ausencia de víctimas. Sin embargo, la labor del periodista es la de buscar las causas del hecho e informar de lo averiguado. Por su interés periodístico y su calidad, reproducimos el reportaje que publicó "La Voz de Galicia" el 27 de diciembre. La noticia se amplía y adquiere nuevas significaciones.

Como ya adelantamos, el mercante danés "Carsten Sif" varó en la playa Langosteira, cerca al puerto de Finisterre, en una zona próxima a la que en los días de temporal acude la navegación en búsqueda de abrigo.

Las noticias habían llegado un tanto confusas, pues poco se había podido sacar de la tripulación. Al parecer, no estaban en las mejores condiciones para dar información exacta, debido a la euforia ética que padecían.

Nada más pasar el pequeño pueblo de Sardiñeiro, desde lo alto se contempla la playa Langosteira. Y allí, en medio de la playa, estaba el "Carsten Sif", solamente a unos cinco metros de la orilla, en bajamar. Toda la obra muerta del buque estaba a la vista. No se veía a nadie sobre cubierta, a pesar de que era cerca del mediodía.

VERSION DE LAS GENTES DE FINISTERRE

Al llegar a Finisterre, grupos de gente se habían dado cita en el muelle. Todos comentaban el suceso del buque danés. El que más y el que menos no se explicaba cómo había podido llegar allí. Bueno..., mejor dicho, si se explicaban cómo ocurrió.

—Cerca de las ocho de la tarde —nos dijo uno—, creíamos que el buque se estrellaba contra el muelle. Pasó muy cerca de la escollera. Todos nos hicimos cruces.

—Viró rápido —dijo otro—, y ya enfiló recto hacia la playa Langosteira, iban a toda máquina.

—Hacia allí nos fuimos varios —medió un tercero—, y vimos cómo el barco se metía en el arena con la máquina delante todo. Fue milagroso

que salvara unas piedras que había cerca. Vimos después que salía a cubierta un tripulante y se echaba las manos a la cabeza. Se volvió a meter y ya no volvimos a saber nada de ellos.

Esto ocurría en las primeras horas de la noche de tan señalado día como es la Nochebuena.

Al día siguiente, por la mañana, fueron varias embarcaciones hasta donde estaba el "Carsten Sif" varado. Subió a bordo el práctico de Corcubión, don Arturo Martínez. Le fue difícil comprenderse con los tripulantes. Lo único que le oyó decir al capitán era que no necesitaban remolcador. Esto lo repetía con insistencia. Únicamente deseaba que unos pesqueros le dieran un "empujón".

Así se hizo. Dos pesqueros, de los más potentes de Finisterre, intentaron tirar del "Carsten Sif", pero sin resultado positivo. En vista de ello, el práctico marchó, llevando el manifiesto de la carga: 1.000 toneladas en total, siendo la mayor partida hueso molido y unos cuantos fardos de cueros secos. Esta mercancía la habían cargado en Lagos y Casablanca. Habían hecho después escala en Vigo, en donde tomaron 25 toneladas de gas-oil, y se dirigían a Cardiff.

Nuevamente, en la tarde de Navidad, volvió el práctico a bordo. Pero si no se había entendido por la mañana, menos por la tarde. Un buque holandés, fondeado cerca, intentó también sacar al buque de aquel lugar, pero las estachas se rompieron.

—Tirando de él es imposible sacarlo —nos dijo el práctico de Corcubión—. En el lugar donde está varado hay once pies de calado y el buque tiene catorce como diez pies, por lo que hay unos noventa centímetros del casco del barco enterrado en la arena.

—Ya por la mañana —prosiguió el práctico—, mientras los pesqueros tiraban de él, se dio todo atrás con la máquina del barco, pero fue imposible.

También en Finisterre, el dueño de una embarcación de las que acudió en auxilio del "Carsten Sif" nos había dicho que uno de los tripulantes había querido abandonar el buque. Su equipaje ya lo había lanzado al pesquero, y cuando él estaba a bordo, bajó el jefe de máquinas a convencerlo para que subiera nuevamente, como así hizo.

VERSION DE LA TRIPULACION DEL "CARSTEN SIF"

Sobre las doce de la mañana embarcamos en el pesquero "María del Pilar". Soplaban un fuerte viento del Sudoeste. Después de unos cinco minutos de navegación nos acoderamos al buque. Nadie se asomó por la borda. La escala de gato estaba echada. Por ella subimos. Seguía sin aparecer nadie. Por la cubierta se veía gran número de botellas de cerveza vacías. Unas doscientas cincuenta o trescientas. Algunas de ginebra, coñac y vino. También muchas cajas de cartón en donde venían envasadas las botellas de cerveza. También había botellas vacías en el fondo del mar, según nos dijo el hombre-rana. Entramos en la cabina del capitán. Nada más pisar el camarote, un pequeño perro empieza a ladrar. Echamos un vistazo, y en el suelo, tendido a lo largo, con una manta encima, vemos al capitán durmiendo. Esperamos un rato hasta que por fin da señales de vida. Se levanta. Está en paños menores. Pide perdón y desaparece. En el camarote, muchos motivos navideños adornan las paredes y las lámparas. Al poco rato aparece el capitán. Tiene los ojos muy brillantes. No sabe qué decir. Y nos empieza a contar la historia:

—Llegamos aquí y fondeamos. Estaba la marea llena, y cuando bajó vimos que estábamos sobre la playa, varados.

Al parecer, el ancla no fue echada en ningún momento.

—¿Por qué quisieron fondear aquí? El capitán marcha. Aparece un danés que no habla más que su idioma. Al poco rato aparece un negro, que sí habla inglés. Se rie constantemente. Empieza a recoger las botellas que hay sobre la mesa. Debajo de la mesa del escritorio del capi-

tán saca dos grandes papeleras llenas de botellas vacías.

Vuelve el capitán. Le repetimos la pregunta. Fondeamos porque me parece que tenemos una brecha en la proa por la que entra agua.

—¿Dónde se hicieron esta vía de agua? Debí ser a la salida de Casablanca. Había mucho mar y el barco dio varios pantofoz.

Vuelve a marchar el capitán. El negro que antes retiró las botellas se mete con el joven danés. Le dice: "Tanto presumir, y ahora no sabes inglés. ¿Qué haces aquí entonces? Si no entiendes nada, márchate". El danés insulta al negro, pero éste se rie.

Vuelve el capitán. Ahora ya razona de otra manera:

—El agua que entró en la proa debió ser a consecuencia de una mala maniobra de los de la máquina, que manipularon indebidamente las válvulas de lastrado y metieron agua allí.

Los hombres-rana que habían estado reconociendo el casco no encontraron grieta alguna, si bien parte del casco no pudieron reconocerlo por estar enterrado en la arena.

Poco después, el capitán, con la cabeza entre las manos, dijo:

—No me explico cómo llegamos a esta situación.

—¿Tralan ustedes el piloto automático? —No, no; venía un hombre en la caña. El piloto automático está estropeado desde hace dos meses y no lo usamos.

Aparecen más tripulantes. Son diez en total —seis daneses, dos nigerianos, un ghanés y un gambés—.

Todos tienen el aspecto de haber dormido muy poco. Alguno no puede hablar, bajo los efectos del alcohol. El más sereno —y también según versión de la gente de Finisterre— es el jefe de máquinas. Pero ya el capitán parece estar más tranquilo.

Le preguntamos si había notificado a los armadores la situación en la que se encuentra el barco. Hasta ayer por la tarde nada sabían los propietarios del buque, la compañía danesa Ole E. Kristensen A/S, de las vicisitudes por las que estaba pasando el barco.

Ya los marineros están en cubierta. Cuatro negros sonríen, y uno de ellos aún tiene aguante para tomarse otra cerveza. Es éste precisamente el que pregunta cuánto tardarán en sacar el barco de allí.

—¡Ojalá que tarden! —dijo—. Aquí se esta muy bien.

Todos ríen su gracia.

Pedimos a la tripulación que pose para nuestro fotógrafo. Solamente los negros quieren fotografías. Le preguntamos a uno de qué son los huesos que transporta.

—De un animal que abunda mucho en Nigeria, parecido al toro —es su respuesta.

De nuevo en el camarote del capitán nos enteramos que la última situación anotada en la carta es a las 14.25 horas del día 24. ¿Qué pasó desde esa hora hasta las ocho de la noche en que varó el buque? Sencillamente, que se vaciaron muchas botellas de cerveza.

Esta odisea acabó bien, afortunadamente, para la tripulación. Ahora bien, el barco será más difícil de sacar.

LAS AUTORIDADES DE MARINA, EN EL LUGAR DEL SUCESO

Desde el primer momento se hizo cargo de la situación el ayudante de Marina de Corcubión, capitán de Corbeta don Julio Ramírez Gómez. Y ayer, desde La Coruña, se trasladaron hasta el lugar del suceso el jefe de Despacho de Buques de la Comandancia de La Coruña, don José Luis Gil, y el ingeniero de la Inspección de Buques, don Jaime Valdés, que llevaron a cabo todos los trámites de reconocimiento, con la asistencia técnica de las empresas coruñesas Extrasa y Manuel Santacruz.

En las primeras horas de la noche, y en vista de que no había todavía nombrado consignatario, el comandante militar de La Coruña ordenó que el buque fuera fijado por dos anclas a popa, para evitar que se ladeara o que la fuerza del mar lo echara más hacia tierra. Ya se tomarán medidas más concretas para llevar a cabo su reflotamiento. ■ LOPEZ DE ALBA.

Nota de la Redacción.—El "Carsten Sif", a los siete días de su accidente, fue puesto a flote merced a la eficacia de dos empresas coruñesas especializadas en este tipo de salvamentos.



CADIZ

CINCUENTA ANIVERSARIO DE LA ASOCIACION DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

CADIZ (Crónica de nuestro corresponsal).—El domingo 20 de enero, la Asociación de Armadores de Buques de pesca, Cooperativa del Mar, celebró con diversos actos el cincuenta aniversario de su fundación.

Esta Asociación, fundada en 1923 a iniciativa principalmente de armadores gallegos y vascos, logró afincarse en Cádiz, no sin antes pasar por un comienzo difícil y atravesar después la penosa coyuntura de la guerra de Liberación, pudiendo al fin mantenerse firme en el timón de la flota pesquera gaditana, a la que dio un decisivo impulso, siendo ejemplo de las demás asociaciones del mismo tipo existentes a lo largo del litoral español.

Los actos conmemorativos revistieron gran brillantez.

Dieron comienzo con una Misa en la iglesia de Nuestra Señora del Carmen, en la que al final se cantó la Salve marinería.

La función religiosa y todos los actos fueron presididos por el ex ministro de Marina, almirante Baturone, alcalde de Cádiz, comandante de Marina y demás autoridades provinciales, así como por el presidente de la Asociación de Armadores, don Manuel Veiga Costas.

Especialmente invitados, llegaron de Madrid el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey; presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus; presidentes de la Unión de Cooperativas del Mar y de la Federación Española de Armadores y diversas personalidades de la villa gallega de Bouzas.

Después de la Misa, todos los asistentes se trasladaron a la Escuela Oficial de Náutica, donde el almirante don Eduardo Gener Cuadrado, presidente del Consejo Provincial del ISM, disertó sobre "Cincuenta singladuras de unión frente al mar". La conferencia fue un éxito, toda ella impregnada de poesía, de fino humor y salpicada de anécdotas pintorescas, que prendieron la atención de los concurrentes. Fue ovacionado largamente al final de la misma.

A continuación, el Ayuntamiento de Cádiz, como agradecimiento a esta Asociación y a la contribución de los armadores gallegos en el desarrollo pesquero del puerto de Cádiz, dio el nombre de Ciudad de Vigo y Villa de Bouzas a dos calles de la ciudad, donde están situadas la Comandancia de Marina y la Casa del Mar.

Después del acto de descubrir las lápidas de dichas calles, tuvo lugar, en un típico restaurante gallego de la ciudad, una comida de hermandad. ■ CRISTINA.



BILBAO.—El buque "Athen", que embarrancó en Punta Galea, a 500 metros de donde se hundiera la gabarra "Pajares". El "Athen" venía remolcado desde Santurce para ser desguazado. (Telefoto: CIFRA GRAFICA.)

TOCO LA LOTERIA EN BERMEO

¡PESCA EXTRA DE REYES!

BILBAO (Especial para HOJA DEL MAR).—5 de enero de 1974. Lotería del Niño. La suerte está echada. ¿Quiénes serán los afortunados?

La suerte nos ha visitado. En Bermeo ha caído, ¿del cielo?, el segundo premio de la lotería. Apenas se tiene noticia del hecho, y ya todos lo saben. Hay nerviosismo, alegría incontinente y susurros en cada esquina: "¿Te ha tocado a ti también?"

Bermeo está alegre. Ha habido una gran pesca. Pero ésta ha sido especial. Como si casi todos hubieran salido a la mar, ha habido amplio reparto de sueldos y beneficios. Ha sido un extra, un regalo de Reyes para los mayores, convertidos en niños, gozosos ante tal regalo.

No parece que haya nuevos millonarios. Ha sido una pedrea bastante igualada. Para todos, o casi todos. Para los de la mar y los de tierra. Para los residentes en la ciudad y para los familiares que han pasado las fiestas junto a ellos. Ha sido una lluvia inesperada, maná bien venido.

Mientras, los barcos se mecen suavemente en el puerto. Es tiempo de descanso obligado, de vacaciones forzadas. Pero los patrones, los marineros, sus hombres de la mar están contentos. Y es como si los barcos lo sintiesen, como si también a ellos les hubiese tocado la lotería. Sí, hay más tranquilidad, hay nueva remesa con qué aguantar en casa estas vacaciones. ¿Trescientas, seiscientas mil, un millón? Por ahí, por ahí están las cifras repartidas. A muchos, a ellos también. Y por ello hay más contento, aun cuando siguen trabajando y arreglando sus barcas varadas junto al puerto.

Bermeo, 5 de enero de 1974. La noche de los Reyes se aproxima. Los niños se impacientan con la venida de Sus Majestades. Y los padres rien porque saben que sus hijos tendrán este año unos Reyes especiales. ■ JOSE MARIA GORDON BOZA.

NUEVA FABRICA DE HIELO PARA BERMEO

BERMEO (Vizcaya), 24.—La villa de Bermeo contará próximamente con una nueva fábrica de hielo, que abastecerá de dicho elemento a los barcos pesqueros de la zona.

Esta fábrica, cuyo costo previsto superará los cuarenta millones de pesetas, tendrá una producción de trescientas toneladas diarias, y

estará ubicada junto a la dársena del puerto, en terrenos ganados al mar.

Con esta nueva instalación, que también servirá de frigorífico, se paliarán las dificultades de la flota pesquera bermeana en orden al suministro de hielo, ya que la actual fábrica resulta insuficiente.

GRANDES BANCOS DE PESCADO EN LA PALMA

LOS LLANOS DE ARIDANE (isla de la Palma), 25.—Durante estos días han estado atravesando el litoral de esta isla canaria, siguiendo la dirección Sur-Norte, grandes cantidades de pescado de las especies aguja y bonito, principalmente.

Es tal la cantidad de peces que forman "cardumen" y "natas", que se observan perfectamente desde tierra. Además se ha podido ver cómo muchos ejemplares saltaban fuera de las aguas.

Los pescadores palmeros, a pesar

de encontrarnos en plena estación invernal, se sienten satisfechos por ser la pesca extraordinaria. Por ello nuevamente han lanzado sus endebles embarcaciones a la mar y obtienen gran pesca.

Es de hacer notar que los bermeanos y otras embarcaciones pesqueras de la Península hace tiempo abandonaron estas aguas por temor al invierno y por no disponer en la parte occidental de La Palma de un refugio de pescadores, y que tanta falta está haciendo.

SIMULTANEAMENTE, EN TODOS LOS PUERTOS SANTANDERINOS



HOMENAJE A LOS TRABAJADORES DEL MAR JUBILADOS

SANTANDER (Especial para Hoja del Mar).—El día 5 de enero, en los distintos puertos de la provincia marítima de Santander y con motivo de las fiestas navideñas y de Reyes, por iniciativa del Instituto Social de la Marina y de acuerdo con las respectivas Cofradías, se ofreció a todos los trabajadores del mar con más de sesenta y cinco años —un total de 542 pensionistas— un vino español, comida y obsequio individual para todos y cada uno de ellos. El desarrollo de los actos, que se celebraron simultáneamente en los distintos puertos, fue así:

LAREDO

En este puerto presidió el acto el vocal del Consejo Provincial, don Fernando Pando Perojo, quien con cálidas palabras ofreció el homenaje. Asistieron la autoridad de Marina, patrón mayor de la Cofradía, miembro honorario de la Cofradía de Pescadores, señor Dehesa Blanco, y una representación del Ayuntamiento, así como el secretario de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

COLINDRES

Una hora antes del homenaje de Laredo se celebró en este puerto el homenaje con asistencia del patrón mayor, quien glosó el acto en cariñosas palabras, y repartieron los obsequios el señor Pando y el secretario de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

SANTOÑA

En este puerto, el acto fue presidido por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina de Santander, don Fernando Pastor Alfaro, quien hizo el ofrecimiento del acto como homenaje a las gentes del mar. Asistieron igualmente el alcalde de Santoña, don Angel Badiola Argos; asistente social de la Delegación Provincial de Santander, doña María Isabel Herrera Fernández; patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, don Eusebio Ruiz Ranero; jefe local del Movimiento, señor Quintana San Román; comandante militar de la plaza, don Isaías del Monte Mier; ayudante militar de Marina, señor Juárez Herrero, y los miembros de la Junta de Gobierno de la Cofradía, que ocuparon la mesa de la presidencia.

Durante el almuerzo actuó una rondalla compuesta por niños y niñas de la localidad. Cerró el acto el alcalde de Santoña, señor Badiola Argos, quien agradeció, en nombre del Ayuntamiento, al Instituto Social de la Marina y a la Cofradía de Pescadores este homenaje a los hombres del mar jubilados.

• LOS ACTOS FUERON PROMOVIDOS POR EL I. S. M. EN COLABORACION CON LAS COFRADIAS DE PESCADORES.

SAN VICENTE DE LA BARQUERA

En este puerto, el acto fue presidido por el administrador de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, don Ricardo Martínez Grande, acompañado por el alcalde y el jefe local del Movimiento, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, delegado de Sindicatos y otras autoridades y jerarquías locales. Antes del almuerzo, el señor Martínez Grande ofreció el acto como homenaje a las gentes del mar, procediéndose seguidamente al reparto de los correspondientes obsequios.

Actuó durante el almuerzo el Ochote parroquial de San Vicente de la Barquera, que interpretó un amplio repertorio de canciones marineras.

COMILLAS

En este puerto, el acto fue presidido por el inspector médico de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, don Fernando Baudín Junco, a quien acompañaban el alcalde de la localidad y vicepresidente y secretario de la Cofradía de Pescadores. Al final del acto hicieron uso de la palabra el doctor Baudín Junco y el vicepresidente de la Cofradía, procediéndose seguidamente a la entrega de obsequios, uniéndose a los mismos el facilitado por don Francisco de la Riva, director de una sucursal bancaria de este puerto.

En el acto intervinieron el Coro La Fuente de Ruente y los Piteros Mayores de Reocín, quienes amenizaron la sobremesa interpretando un repertorio típico montañés.

SANTANDER-SUANCES

Los jubilados de estos puertos se dieron cita en el poblado pesquero de Santander, y el acto que fue presidido, conjuntamente, por el patrón mayor de la Cofradía de Santander, don Venancio Diego González, y el patrón mayor de la Cofradía de Suances, don Angel Gutiérrez, ostentando la representación del Instituto Social de la Marina el doctor don Enrique Barrueco Puente, quien, con sencillas palabras, ofreció el homenaje. Este acto fue amenizado por la rondalla de niñas del colegio de las Reverendas Madres Esclavas de la capital. ■ TORRE MARTINEZ.

DIEZ AÑOS DE VIDA MARITIMA

NUMERO 100 Y DECIMO ANIVERSARIO

Con este número 100, "Hoja del Mar" cumple sus diez años de existencia. Creemos que la fecha merece su conmemoración, aunque sea pequeña, y a estos efectos hemos solicitado de prestigiosos colaboradores habituales y amigos de la revista trabajos específicos, el conjunto de los cuales dará a conocer cómo se ha desarrollado la actividad marítima, en sus diversas variantes, durante la última década.

El número y extensión de los trabajos obliga a que dividamos en dos partes la serie, la primera de las cuales figura en estas páginas, mientras que la segunda se incluirá en la edición de marzo, correspondiente al número 101.

Aprovechamos esta ocasión para dedicar un saludo fraterno y ofrecernos muy sinceramente a las restantes revis-

tas de especialidad marinera que coexisten con la nuestra, pensamos que sin competencia posible, porque unas somos el complemento de las otras, reconociendo públicamente que de todas hemos tomado ejemplo, que de todas hemos aprendido la enseñanza del rigor, el espíritu de servicio y la formal calidad de las ediciones.

Finalmente, queremos expresar a nuestros lectores el agradecimiento profundo por la confianza que han depositado en nosotros, por su aliento constante, por sus estimulantes cartas; en definitiva, por la atención que nos prestan y el cariño con que acogen "Hoja del Mar". Esta es la razón principal —acaso la única— por la que "Hoja del Mar" ha tenido diez años de vida y sigue adelante con la misma ilusión del primer día.

1
INTRODUCCION. ACTUALIDAD DEL TEMA.

2
BREVE REFERENCIA AL REGIMEN JURIDICO DE LOS ESPACIOS MARITIMOS. LAS CONFERENCIAS DE 1930, 1958 Y 1960.

3
LA LIBERTAD DEL ALTA MAR, LA PESCA Y LA CONSECUCION DE LOS RECURSOS BIOLÓGICOS DEL ALTA MAR.

4
LAS EXCEPCIONES. TEORIAS Y PRINCIPIOS.

5
LOS CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE PESCA.

PROBLEMAS JURIDICOS QUE PLANTEA LA PESCA MARITIMA (I)

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

1. INTRODUCCION. ACTUALIDAD DEL TEMA

Una vez más vamos a exponer nuestros modestos pensamientos y preocupaciones sobre los temas jurídico-marítimos que, ciertamente, están de plena actualidad y raro es el día que cualquier medio de difusión deje de traer alguna noticia, algún acaecimiento sobre dicho temario.

El primer lugar trataremos de las generalidades, de los principios que informan el régimen jurídico de los espacios marítimos y a las Conferencias Internacionales de La Haya en 1930 y Ginebra en 1958 y 1960, para exponer después la teoría de la libertad de los mares y sus secuelas derivadas y demás doctrinas sobre la pesca en alta mar —ya que el ejercicio de tal actividad en el mar territorial no entraña problema alguno a la luz del Derecho internacional—, así como sus excepciones o delimitaciones.

Más adelante ofreceremos una sucinta panorámica sobre el derecho convencional en materia de pesca, con especial referencia al Convenio de Ginebra de 1958 sobre pesca y conservación de los recursos biológicos de alta mar y a aquellos organismos inter-

nacionales pesqueros, para terminar exponiendo algunos instrumentos unilaterales y un rápido pero completo análisis de las pesquerías sedentarias y las nuevas aportaciones teóricas sobre la utilización de los fondos marinos y oceánicos, doctrinas del "mar patrimonial" y "zonas económicas" y las tendencias que se observan cara a la proyectada Conferencia de Las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a celebrar este año de 1974, que acabamos de estrenar, en Caracas (Venezuela).

2. BREVE REFERENCIA AL REGIMEN JURIDICO DE LOS ESPACIOS MARITIMOS. LAS CONFERENCIAS DE 1930, 1957 Y 1960

Los Estados marítimos, como se sabe, al asomar sus litorales a los espacios acuáticos tienen diferentes estatutos jurídicos en cada uno de ellos, y ya desde la Conferencia de La Haya celebrada en 1930, bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, vienen dividiéndose en los siguientes cuatro espacios: aguas interiores, mar territorial, zona contigua y alta mar.

A los fines concretos del presente estudio, no deben preocupar-

nos la pesca en aguas interiores y en el mar territorial, pues ambos espacios pertenecen a la soberanía del Estado ribereño y es claro que sus nacionales serán los principales titulares del derecho de pesca y, naturalmente, los extranjeros sólo podrán ejercerlo si se les autoriza, lo que no suele ser usual en casi ningún país y nunca en el primer espacio, las aguas interiores, puertos, radas, bahías, abras, estuarios, etcétera, etcétera.

El problema capital reside, sin embargo, en que no existe todavía no ya un consumo, ni tan siquiera un acuerdo mayoritario sensible, para fijar la extensión de los mares territoriales, y por lo tanto, difícilmente puede obtenerse la regla unánime o mayoritaria que establezca el ámbito de aplicación de los derechos pesqueros en las aguas territoriales de los Estados ribereños.

Tampoco es clara la fijación uniforme de "zonas contiguas" a efectos pesqueros, como existen las de efectos aduaneros, fiscales, sanitarios o de inmigración, reinando una anarquía casi total a este respecto y dejando todavía más manifiestamente desamparado el cuarto y último espacio acuático, el de alta mar, en el que reinando en principio, como luego veremos, la

libertad de pesca, aparecen asimismo numerosas restricciones o limitaciones de tal principio de libertad.

La Conferencia de 1930, en La Haya, con representantes de 47 Estados, en contraste con las 86 delegaciones de 1958 y 82 de 1960, pone de manifiesto el aumento de participantes, que se patentizaría aún más en la próxima Conferencia, en la que además de 135 Estados (con la admisión de las dos Alemanias y las Bahamas) figurarán otros Estados no miembros de las Naciones Unidas, como las dos Coreas, los dos Vietnam, el Vaticano y los micro-Estados, y que elevarán el contingente de países en vías de desarrollo, desconocidos, en gran medida, de la problemática marítima y vacilante sobre su adhesión o vinculación bien sea al Occidente o al Este.

En el curso de la Conferencia de 1930, algunos puntos fueron susceptibles de acuerdo, a saber: principio de la libertad de navegación (el viejo "jus communicationis" de aquel gran maestro del linaje alavés y gamboino que se llamó Francisco de Vitoria), naturaleza jurídica del mar territorial, líneas de base, reglamentación del paso inocente o tránsito inocuo. Asimismo se reconoció la importancia del "status" de la "zona contigua", idea defendida ardientemente por el gran iusmaritimista francés Gilbert Gidel, pero se alzaprimaron serias divergencias a propósito del problema primordial, cual fue y sigue siendo la anchura o extensión del mar territorial, problema que forzosamente habría de repercutir sobre todos los demás y que, por desgracia, tampoco obtuvo la aquiescencia necesaria en las Conferencias que la ONU auspició y convocó en Ginebra los años 1958 y 1960.

Pero como el problema de dicha extensión —también referido a los límites de zonas de pesca— no fue resuelto en ninguna de las mencionadas Conferencias internacionales, se remite a la proyectada reunión de este pasado otoño en Nueva York y el próximo en Caracas, y acaso también en Viena, en la que, además de otras cuestiones afines de Derecho del Mar, constituirá el punto crucial de los debates.

Hasta ahora prevalecieron las reglas de las 3 millas (la del cañón, formulada por Bynkerhseek a cañonazos del siglo XVIII, con su conocida fórmula latina del poder o violencia de las armas), después la de 6 y 12 millas, con la actual de 200 millas proclamada por países americanos y aceptada por otros de África y Asia.

3. LA LIBERTAD DEL ALTA MAR, LA PESCA Y LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS BIOLOGICOS DEL ALTA MAR.

El alta mar se define con una sola palabra: libertad. Decir alta mar es decir mar libre de todos, por ser "res communis omnium", y de nadie con exclusividad, porque las cosas "nullius" también en apariencia son comunes, por ser "de nadie", pero con la diferente matización de que en algún momento pueden ser detentadas por alguien.

Las doctrinas de Francisco de Vitoria y de Vázquez de Menchaca, que fueron los verdaderos apóstoles de la libertad oceánica, sistematizadas más tarde, "con insuperable honestidad dialéctica", como diría mi maestro Barcia Trelles, por el holandés Hugo Grocio en su conocido opúsculo "Mare liberum", reconocieron que la pesca en dicho espacio acuático, el alta mar, era libre, abierta siempre a todos los hombres, sin distinción de nacionalidad o bandera y en todo tiempo.

Sin embargo, Grocio, al exponer su criterio, basado en el "ius communicationis" de Vitoria y la idea de la imprescriptibilidad de las cosas comunes de Menchaca, declaraba la libertad de pesca en una hipótesis que no puede ser aceptada en nuestros días, esto es, que los recursos biológicos de la mar son inagotables y que cada hombre puede explotarlos a su gusto sin limitación o restricción alguna. Este argumento optimista del jurista holandés comenzó a ser desmentido, ya en los finales del pasado siglo, por los hechos, y ciertas especies marinas, singularmente los mamíferos, ballenas o focas, estaban en trance de desaparecer, en virtud de los medios destructivos empleados para su captura, y así se suscribieron diversos instrumentos convencionales, de los que trataremos más adelante.

La libertad de la pesca, como principio dominador de la libertad del mar, aplicada de un modo riguroso, puede entrañar consecuencias económicas muy graves, máxime si se enlaza tal libertad sin restricciones con el constante y progresivo desarrollo de la técnica y los métodos de pesca y con el poderoso auxilio de la detección ultrasonora de los bancos y cardúmenes pesqueros.

Si la pesca que pudiéramos denominar de "artesanal" subsiste todavía en muchas regiones costeras, la mayoría de las naciones marítimas mantienen sobre los

mares, incluso alejados, poderosas flotillas pesqueras, propulsadas por motores de aceite pesado y equipadas con las artes e ingenios de pesca más eficaces, y a menudo tales flotillas van acompañadas por un barco-nodrizo o un barco-factoría que industrializan las capturas inmediatamente de ser efectuadas.

Ante tales consecuencias y la demostración científica de que era necesario limitar, reglamentar e incluso prohibir la pesca de ciertas especies y en determinadas épocas del año, fue abriéndose paso el problema de la protección y conservación de los recursos biológicos de la mar que el internacionalista argentino José León Suárez comenzó a exponer en 1918, en una conferencia dictada en la Universidad de Sao Paulo (Brasil) y a partir de 1925 en el Comité de Expertos para la Codificación del Derecho Internacional, vinculada a la Sociedad de Naciones de Ginebra, para lograr en 1931 el texto de un Convenio Internacional sobre la pesca limitativa de la ballena, que entró en vigor el 16 de enero de 1938.

4. LAS EXCEPCIONES. TEORIAS Y PRINCIPIOS

Veamos ahora qué correctivos iban a presentar los expertos para conciliar ideas tan contradictorias como la libertad de pesca y la conservación de los recursos marinos. Para ello debemos subordinar el problema a un principio superior, bien afirmado en Derecho internacional y que puede justificar cualquier restricción a las diversas libertades tradicionales del mar; me refiero al principio del bien común de la Humanidad, al interés colectivo de la comunidad de naciones, basando todas las argumentaciones en un plan científico, económico y social, y sobre todo en el jurídico.

Y consideremos también, por separado, el "principio de abstención", el de "necesidad económica vital", el de "prioridad" o "derecho preferencial" y el de "interés especial del Estado ribereño".

El "principio de abstracción", una de las creaciones ideadas como correctivo, fue formulado por primera vez en el Convenio de Tokio signado en 1952 por Canadá, los Estados Unidos y el Japón, y desarrollado técnicamente por la FAO, se celebró en Roma en 1955. En virtud de tal principio, los Estados que no pesquen o que sólo pesquen ocasionalmente en un sector determinado del alta mar, son invitados a abstenerse cuando el "status" de peces en cuestión esté ya explotado, por una o varias naciones, en su capacidad máxima de producción y de conformidad con una reglamentación establecida para asegurarse su conservación.

El fundamento científico de este principio de abstención fue defendido por el profesor de la Universidad de Washington Richard van Cleve, y según él, "reside en las leyes fundamentales de la dinámica de las poblaciones, según las cuales la pesquería que se establece en su nivel de rendimiento máximo producirá menos peces si la explotación se hace más intensa". Y como realizaciones prácticas se citan las de la pesca del salmón en Alaska en la bahía de Bristol, en el extremo Sudeste del mar de Bering y las pesquerías del mero en el Pacífico Nordeste.

No obstante, el "principio de abstención" no fue admitido por la Comisión de Derecho Internacional que preparo los textos de la

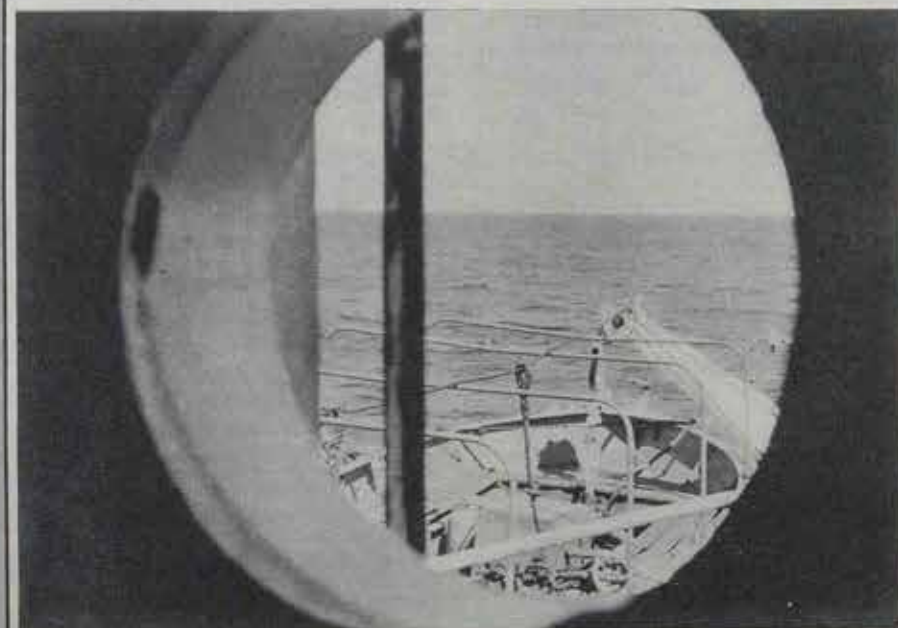


Conferencia que se celebraría en 1858 en Ginebra —y de la que luego trataremos—, y por consiguiente, por muy evidentes que sean los actuales conocimientos sobre la vida de los peces y las mutaciones que tengan, el "principio de abstención" no puede imponerse con precisión al estimarse un rendimiento máximo, ni tampoco deberá favorecer a los "beatí possidentes" de la mar en estos tiempos en que afloran nuevos pueblos a la vida comunitaria. Y pese a los esfuerzos realizados por los delegados de Canadá, Estados Unidos, Australia, Irlanda y Pakistán, el repetido "principio de abstención", que en la correspondiente Comisión habría obtenido la aquiescencia "como medio para estimular el acrecentamiento y el restablecimiento de la productividad de los recursos biológicos de la mar", no consiguió, sin embargo, la mayoría requerida en la sesión plenaria de la Conferencia ginebrina.

Otros autores, especialmente Paul Hanseine, Gilbert y O'Malley admiten que la "necesidad económica vital" pudiera justificar en casos excepcionales la aplicación del anterior principio de abstención, ya que ciertos países se encuentran, en efecto, colocados en condiciones geofísicas tales que están en absoluta dependencia de los recursos biológicos máximos, sin los cuales no podrían subsistir. Y como ejemplos se citan, con singular habilidad dramática, los casos de Islandia, las islas Feroe y las poblaciones autóctonas del Yukon, en Alaska.

Pero tampoco este nuevo principio de la "necesidad vital" tomó carta de naturaleza jurídica en la Conferencia de Ginebra.

Pero si, como acabamos de ver, no fueron admitidos por todos los reunidos en la Conferencia de 1958, en Ginebra, los principios "de abstención" y de "la necesidad vital", bajo la presión de los delegados pertenecientes a países sudamericanos y asiáticos, se llegó a reconocer una cierta "prioridad"





o "derecho preferencial" del Estado ribereño sobre las riquezas biológicas del alta mar adyacente a sus costas, y más que ningún otro, tal Estado tiene un mayor interés en la salvaguardia y acrecentamiento de los "stocks" de peces que bañan sus riberas, incluso en el caso que sólo los explotasen incompletamente.

Este problema ya había sido debatido por los estadistas y los teóricos del Derecho internacional a fines de la pasada centuria, y ante la necesidad de adoptar medidas de protección y de conservación de los recursos marinos, la idea más simple era la que patrocinaba un aumento en las millas que fijaban la anchura del mar territorial, problema este que, como ya lo hemos señalado en otros lugares y ocasiones, nos llevaría a fijar nuestra atención sobre otras cuestiones afines. Y, desde luego, en tal problema es donde se encuentra la solución, siendo interesante subrayar que la vieja regla de las 3 millas—sobre la que ya se entonaron cantos funerales de réquiem— ha venido perdiendo su arrogante fuerza para venir a ser sustituida por otras extensiones de aguas territoriales o de mar jurisdiccional que llegan hasta las 12 millas a partir de la bajamar escorada o a mayor distancia en los casos de configuraciones geográficas anormales que parten de un sistema de líneas de base rectas, sistema consagrado ya por el Derecho internacional marítimo vigente y la jurisprudencia, singularmente a partir de la sentencia del Tribunal Internacional de Justicia de La Haya de 18 de diciembre de 1951 en el "caso" anglo-noruego de pesquerías.

Pero ni la extensión del mar territorial ni el establecimiento de una "zona contigua" a efectos pesqueros—ya dijimos antes que existe una "zona contigua" a aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración hasta 12 millas, tal como ha sido consagrada en el

Convenio de Mar Territorial y Zona Contigua de 1958, y del que tampoco trataremos aquí—pudieron reunir la mayoría de los dos tercios de los miembros presentes y votantes ni en la Conferencia de 1958 ni en la de 1960, y el problema subsiste. Ciertas naciones, en efecto, se benefician de pesquerías abundantes en las aguas de alta mar próximas a sus costas y desearían la extensión de su mar territorial hasta incorporar dichas aguas, mientras otros países, por el contrario, deben ir a buscar la pesca para su subsistencia o su industria a las aguas próximas a otros Estados o las más alejadas de su litoral, y defienden a ultranza el principio de libertad de pesca y que no existan trabas sin restricciones en el alta mar, de todos y de nadie con exclusividad.

Por último, nos falta por examinar otro principio que también fue esgrimido en la Conferencia de Ginebra tantas veces citada. Me refiero al "interés especial del Estado ribereño" en establecer medidas de protección y de conservación de los recursos marinos en el alta mar adyacente a sus costas, sin que le sea permitido, naturalmente, entorpecer la pesca de los demás.

Esta singular teoría, que parecía dejar a salvo los grandes principios de Derecho internacional, originó asimismo enconados y ásperos debates, y en realidad complicaba la estructura jurídica que deben tener las diferentes zonas del mar, permitiéndose, además, la aparición de un nuevo concepto que se denominó con la expresión, un tanto extraña, de "alta mar costera", y que al intentar cifrar y fijar en números de millas dicha extensión, salieron a relucir las 200 millas proclamadas por los países sudamericanos del Pacífico meridional y por otros asiáticos. Pero si a la luz de una crítica rigurosa fueron exagerados los deseos de Perú, Chile, Ecuador, India y otros, todavía fue más allá

el representante yugoslavo, Popovic, cuando, de una manera algo brutal, descubrió el pensamiento secreto de tantas delegaciones en el sentido de que si no se encontraba acuerdo mayoritario para fijar la anchura del mar territorial en 3, 6, 9, 10, 12 o más millas, lo mejor sería reconocer al Estado ribereño un derecho de pesca exclusivo, y por lo tanto excluyente, en una amplia zona de alta mar y sin tener que preocuparse más veces de la extensión que debería otorgarse al mar territorial propio. Curioso y cínico razonamiento que convertiría a los océanos en una gigantesca caja de queso en porciones...

Y como resumen de todo lo que acabamos de exponer, pudiéramos deducir las siguientes tres teorías:

1.ª Libertad absoluta de pesca en alta mar. 2.ª Reglamentación por el Estado ribereño. 3.ª Reglamentación de carácter internacional.

La primera, de rancio sabor iusinternacionalista, fue contrastada por las múltiples opiniones que nos hablan de la "overfishing" o sobrepesca y de que no es inconcebible por entero la eventual desaparición o exterminio de muchas especies.

Y entre las otras dos opiniones se ha optado por una fórmula conciliatoria que, aun concediendo al Estado ribereño ciertos derechos y privilegios, ha mantenido un carácter internacional o convencional para la reglamentación de las pesquerías y la conservación de los recursos biológicos en las zonas de alta mar adyacentes al mar territorial de cada Estado.

5. LOS CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE PESCA

Después de haber intentado presentar los prolegómenos de un Derecho Internacional Pesquero, tomemos ahora en consideración las tentativas de elaborar una doctrina y una legislación internacional en materia de pesca, para referirnos después a las declaraciones internacionales.

No hemos de referirnos a la distribución de la pesca marítima por el mapa mundial ni a la colosal importancia que las pesquerías han cobrado en la vida económica actual, en cuyo "ranking" España ocupa un lugar de privilegio; tampoco he de tratar de las divisiones del zoo o del fitoplancton, ni de los procesos biológicos de los seres que en la mar tienen su "hábitat", sus condiciones y naturaleza física y química, ni mucho menos deseo hacer la innecesaria referencia de los demás aspectos conexos con la pesca. Pero sí quisiera destacar aquellas premisas que puedan favorecer la creación de ese nuevo Derecho Internacional Pesquero, con autonomía y plena sustantividad.

Desde que el hombre, por el soplo divino, puso por vez primera su planta en la Tierra, la pesca, con la caza, no sólo fue el principal elemento de su alimentación, sino que ocupó una importante parte de su jornada activa, y en la hora presente, no sólo los pueblos subdesarrollados o primitivos siguen pescando para subsistir, sino que los más adelantados que hicieron progresar su agricultura o su industria, continúan desarrollando sus pesquerías y demás actividades derivadas, porque la pesca, en la vida económica del mundo moderno, requiere los más altos guarismos de la estadística y ha motivado—como vamos a exponer—que el Derecho internacional de la pesca en alta mar haya

sufrido considerable transformación.

Mientras la investigación científica y el perfeccionamiento de los métodos pesqueros comenzaban a progresar desde los finales del siglo XIX, simultáneamente se advertía la necesidad de promover una legislación y un Derecho de carácter internacional, por medio de juristas, de biólogos y de otros expertos que individualmente o en el seno de organismos técnicos adecuados contribuyesen a que en la conciencia de los gobernantes se formase un estado de opinión sobre tales problemas.

Sin embargo, la solución no era nada fácil ante las posiciones e interés divergente de las naciones.

La Gran Bretaña y los países sudamericanos que hemos citado iban a ser los campeones de ambas posturas antagónicas. Durante el siglo XIX y la primera parte del actual, Inglaterra se opuso tenazmente a toda reglamentación de la pesca en alta mar, y así defendió frente a las exigencias de sus vecinos—Dinamarca, Noruega e Islandia principalmente—y de otros países, como Portugal y la Unión Soviética, el principio de la libertad de pesca, sin recorrer otro límite mayor al tradicional de las 3 millas para cada respectiva mar territorial. Las cosas, no obstante, han cambiado mucho, y como antes señalábamos, la regla de las 3 millas ha periclitado, incluso para el Reino Unido, aunque en materia pesquera siga defendiendo antiguos criterios (no puede olvidar la sentencia de 18 de diciembre de 1951, dictada por el Tribunal Internacional de Justicia en su litigio con Noruega).

Los países del Pacto de Santiago—Chile, Perú y Ecuador—, con otros centroamericanos y aquellos subdesarrollados—o en vías de desarrollo, para decirlo con otra expresión menos peyorativa—que se autofijaron unos mares territoriales de 200 millas, con algunos matices y distinguos relativos a la soberanía y tránsito inocente, en realidad se reservan unos derechos exclusivos bajo el pretexto de reglamentar la pesca y velar por la conservación de sus riquezas biológicas marinas.

En realidad, unos y otros han dejado traslucir sus particulares afanes y no se adivina fácilmente que, de una manera imparcial y objetiva, puedan sentarse las bases del pretendido Derecho Internacional Pesquero.

Entre los teóricos y doctrinarios—no podemos, naturalmente, ofrecer con exhaustiva referencia—no se encuentra el seguidor intransigente de Grocio, según el cual la libertad de pesca se basaba en la inagotabilidad de los recursos marinos, y uno de los más conocidos, el maritimista maltés—ya fallecido—Constantino Colombo (cuyo tratado "International Law of the Sea" tradujo para la Editorial Aguilar hace unos años), se alinea entre los que proponen la utilidad de una reglamentación internacional, lo que es todo un sistema, pues incluso se aparta de la tradicional postura inglesa, y las obras de los citados Hansen, Gilbert, O'Malley, Graman, Schaefer, Thompson y Van Cleve, y entre los juristas recientes, Olivier de Ferron, Andrasy, Shigeru Oda, Sondiforos, han puesto igualmente en evidencia las repercusiones de una desorbitada explotación de los recursos marinos, y merced a sus investigaciones sobre la biología de los mismos han revelado la gravedad de ciertas situaciones y demostrado la existencia de una relación de causa a efecto entre el agotamiento de los "stocks" de peces y los métodos de pesca.

LA INDUSTRIA NAVAL SE HA CONSOLIDADO

Por JOSE PEREZ-GUERRA

EN construcción naval, España ha logrado personalidad propia. En toneladas de buques contratados, nuestro país forma parte del grupo de los cinco "grandes". Sólo le supera Japón —indiscutible primera potencia mundial—, Suecia, que ostenta desde hace años la segunda posición, y Alemania Federal, que nos sobrepasa ligeramente. Detrás de España se sitúan naciones industriales de gran tradición marítima, tales como Gran Bretaña, Francia, Dinamarca, Noruega, Italia, Holanda, los Estados Unidos y Rusia. En número de unidades, la participación mejora más aún, al superar notablemente a Suecia y Alemania Federal. Es España, después de Japón, la potencia que más barcos construye cada año.

Los astilleros españoles, con técnica y capitales propios, han logrado, tras diez años de esfuerzos continuados, acreditar su "marca". Exportan aproximadamente la mitad de su producción a cuarenta y tantos países; afrontan navíos de todos los tipos y portes; fundamentan el despegue socio-económico no sólo por sus realizaciones, sino también por su incidencia en otros muchos sectores diseminados por toda la geografía nacional. Aportan divisas y fomentan la tecnología, promocionan las flotas mercantes y pesqueras, abren mercados a la industria auxiliar y constituyen una infraestructura necesaria para mantener la Armada en plena eficacia. Sin este soporte, el potencial bélico en la mar quedaría mediado por servidumbres al exterior, lo que constituye un riesgo que no es posible aceptar.

Hace unas semanas, con motivo de la Pascua Militar, el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, puntualizó esta necesidad: "Se impone, pues —dijo—, una pausa en el crecimiento de la fuerza naval; lo que urge es renovarla, rejuvenecerla; en una palabra: construir. Construir dando continuidad a un poderoso sistema de programación que busque la aplicación sin descanso del avance tecnológico alcanzado por nuestra industria naval, afrontando el riesgo calculado de iniciarnos con las dificultades de 'prototipos' que, sin abandono de la experiencia de planificaciones ya efectuadas, nos conduzca a un aumento de nuestra capacidad de innovación. Es decir, alcanzar una independencia técnica eficaz dentro de una línea ascendente de competitividad industrial nacional, que evite en todo lo posible la servidumbre de tributación a exigencia del exterior que pueden comprometer nuestra libre decisión para la defensa".

ARTESANIA E INDUSTRIA

España depende del mar. La mayoría de su perímetro penin-

sular —salvo los Pirineos y la frontera con Portugal— está bañado por sus aguas; cuenta con cuatro provincias y dos plazas fuera del tronco ibérico; realiza el 95 por 100 de su comercio por vía marítima y cuenta con una flota pesquera importante, la tercera del mundo en efectivos y la octava en volumen de capturas. Estos hechos justifican la construcción naval.

En realidad, la carpintería de ribera es oficio con tradición. Ya Estrabón hablaba, hace dos mil años, de las embarcaciones fabricadas en la Bética. No era, ni lo ha sido en siglos, una industria organizada. Los carpinteros de ribera, artesanos de la madera y peritos en la brea, se instalaban donde había demanda. Así pudieron salir a mar abierta los pescadores del Cantábrico; los navíos que traficaban con la Europa atlántica y por la cuenca mediterránea; las carabelas que ensancharon horizontes y los galeones que fueron básicos en las rutas oceánicas.

A mediados del pasado siglo se montan astilleros en diversos puertos. El taller del artesano, en cierto modo trashumante, va dando paso a la planta industrial, como la establecida por la Compañía Transatlántica, en Cádiz. Pero estas iniciativas eran modestas y nunca fueron suficientes para modernizar y ampliar los efectivos navales a base de acero y con propulsión mecánica, ni tampoco se cubrió la demanda con los astilleros creados en la ría de Bilbao, por Euskalduna, ni con los de la Naval, de Cádiz.

LA AUTARQUIA, UN HITO

Posiblemente, el desarrollo de la industria naval tenga sus raíces en la autarquía. En 1939, al llegar la paz, España necesita reorganizar sus flotas, un tanto maltrechas, tras tres años de conflicto armado. No puede recurrir al extranjero, como otras veces, porque faltan divisas y porque los países tradicionalmente suministradores de bar-

cos —Gran Bretaña, Francia, Italia, Alemania, Holanda— se encuentran en una etapa extremadamente dura. La guerra mundial fue complicando el panorama y la actitud de las potencias triunfantes nos lanzó hacia una política aislacionista, que buscó en la autosuficiencia la seguridad y hasta el bienestar. Astano nace en 1941; la Bazán, en 1947, abriendo una cuarta factoría en Canarias, en 1954.

La Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, de 1956, está dictada con impulso autárquico. Más que una ley de fomento de la flota, es de protección a los astilleros. Se programaba la construcción de un millón de toneladas de buques en el plazo de diez años con inversiones del orden de los 10.000 millones de pesetas. Pero al finalizar el plan decenal, la flota comercial había recibido de los astilleros 1.786.000 t. r. b., que necesitaron elevar el apoyo crediticio hasta los 24.000 millones de pesetas; volumen de actividad que sirvió para que la industria naval realizase programas de ampliaciones que prepararon la reestructuración del sector.

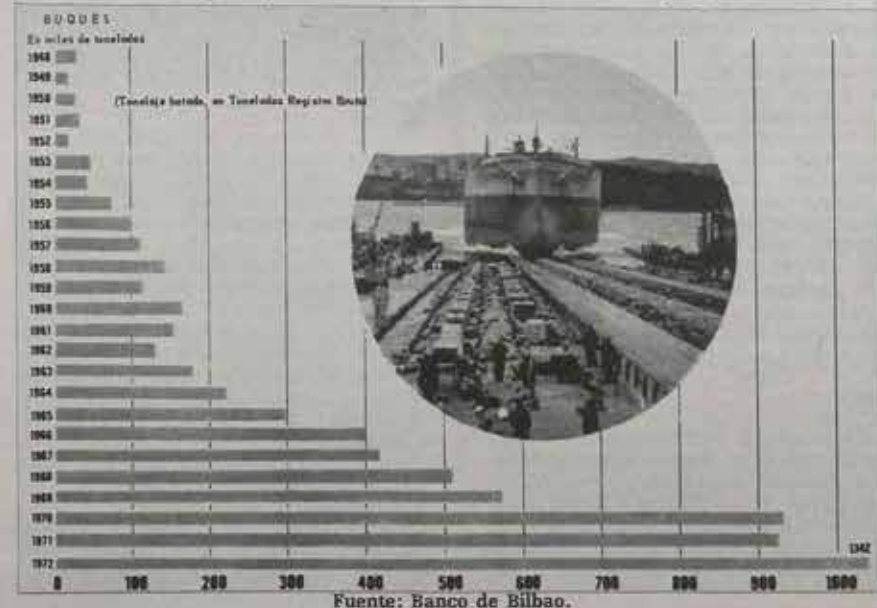
ACCION CONCERTADA

La moderna industria naval española se inicia con la acción concertada. Los cuarenta y siete astilleros, pertenecientes a treinta y tantas sociedades, constituían una experiencia y también una dispersión de esfuerzos. No se podía salir a los mercados internacionales ni siquiera sostener el proteccionismo que en el sector se sigue manteniendo, sin acercar los niveles técnicos y los precios, a los

de la competencia exterior. Y surge la acción concertada, que mediante estímulos por parte del Estado estimula la agrupación de esfuerzos y nuevas líneas de actuación. Y el Plan de Acción Concertada de 1969 alcanzó al 90 por 100 de toda la actividad.

1. Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano), de La Coruña —hoy en la órbita del INI—, firmó acta de concierto de cooperación con la Unión Naval de Levante, con astilleros en Valencia y Barcelona. La primera tiene gradas para afrontar superpetroleros de hasta 326.000 t. p. m.; la segunda se ha especializado en navíos de pasaje.

2. Fusión de Astilleros de Cádiz, Compañía Euskalduna y de la Sociedad Española de Construcción Naval, que dio por resultado la empresa mixta —capital privado y estatal, éste en manos del INI— Astilleros Españoles, que cuenta con factorías en Cádiz, Sevilla, Manises (Valencia), Villaverde (Madrid), Vizcaya y varias filiales.





3. Astilleros y Construcciones se fusionó con Construcciones Navales Yarza. Tiene dos astilleros en la ría de Vigo, especializados en pesqueros y navíos de mediano porte, muy especializados.

4. La Empresa Nacional Bazán, con astilleros en El Ferrol, Cádiz y Cartagena, además de la planta de reparaciones de Canarias, afronta la construcción y el mantenimiento de unidades de guerra y mercantes.

DECADA DECISIVA

Entre 1964 y 1973, la industria naval ha cubierto una etapa decisiva. Fundamentada en la política de autarquía que se abrió en 1939; estructurada ya en este período en la agrupación de esfuerzos, basado en la acción concertada, el sector se desarrolla y adquiere la solidez y dimensión necesaria para salir y competir en los mercados exteriores. En la década que apuntamos, "el incremento en buques entregados —apunta un reciente informe del Banco de Bilbao, al enjuiciar en el Boletín de Londres un cuarto de siglo de la economía española— fue de un 736 por 100. Por su parte, el tonelaje de buques botados se multiplicó por 6,5, hasta alcanzar 1,1 millones de toneladas de registro bruto en 1972, pasando nuestro país a ocupar por este concepto el quinto lugar del mundo. Además, el registro anual de barcos de Lloyd's coloca a España actualmente en un segundo lugar mundial, detrás de Japón, en crecimiento de la industria de astilleros".

En 1964 se parte de una actividad aún modesta. Las botaduras se sitúan en 219.500 t. r. b., y las entregas, en 233.922, volumen considerado entonces como record.

Y la exportación de unidades por 102.430 toneladas marcaba también la cota máxima. En 1972, el balance es significativo. Se entregaron 173 buques con 1.151.577 t. r. b.; se botaron 164 cascos con 1.148.545 toneladas y se colocaron 169 nuevas quillas para otras tantas unidades, con 1.191.681 toneladas. El índice de actividad experimentaba un avance del 26 por 100 sobre las cifras de 1971, al haberse alcanzado un tonelaje ponderado de 1.160.087 t. r. b.

El valor de la obra realizada en 1972 sobrepasó los 34.000 millones de pesetas, y el de reparaciones se estimó en 5.500 millones. El volumen global de negocios —acciones en Marina de guerra, fabricación de maquinaria auxiliar y montaje de naves— se elevó a 45.000 millones de pesetas, que equivale al 21,6 por 100 sobre las cotas de 1971.

De los buques entregados en 1972 a la exportación se destinaron 51 unidades con 465.514 t. r. b. —valor en divisas por 195 millones de dólares—, y a la modernización de la flota nacional, 122 con 686.063 toneladas, lo que situó a la flota comercial en los 4,5 millones de toneladas. El ejercicio 1973 se abrió con una cartera de pedidos compuesta por 431 navíos con 4.429.940 millones de toneladas brutas, de las cuales la mitad aproximadamente son encargo de armadores extranjeros.

EJERCICIO 1973

No contamos en el momento de escribir este informe de los datos correspondientes al ejercicio que acaba de cerrarse. Pero la actividad registrada en los nueve últimos meses y la cartera de pedidos al

● ESPAÑA FIGURA ENTRE LOS CINCO «GRANDES» DE LA CONSTRUCCION DE BARCOS.

1 de octubre muestran que el año 1973 ha superado todas las cifras conseguidas anteriormente. Con ello se cierra una década decisiva en la que España, partiendo de niveles muy modestos, se ha situado en el grupo de las cinco primeras potencias constructoras de barcos. En diez años ha entregado unos cinco millones de toneladas de buques, volumen que supera los efectivos que nuestro país tiene en servicio.

Entre enero y septiembre, ambos incluidos, los astilleros entregaron 139 unidades con 579.447 t. r. b., exportándose 36 con 340.399 toneladas. Un buen número de navíos, muchos de gran tonelaje, se han entregado en el cuarto trimestre, por lo que no se reseñan.

Se botaron en el período indicado 172 barcos con 1.040.479 t. r. b. y se colocaron 170 nuevas quillas para otros tantos buques, con 1.075.517 toneladas. El índice de actividad —tonelaje ponderado de puesta de quillas, botaduras y entregas— experimentó un aumento del 33,9 por 100, al pasar de 697.393 toneladas en los nueve primeros meses de 1972 a 933.980 t. r. b. en el mismo período de 1973.

La cartera de pedidos se ha reforzado considerablemente. El 1 de octubre se consignaban 521 buques contratados con 7.188.718 t. r. b., de los cuales, 141 con 3.252.151 t. r. b. —además de cuatro corbetas para Portugal—, están destinados a la exportación. Esta cartera se ha reformado en los últimos meses con la firma de un buen número de pedidos, buena parte de ellos llegados de países extranjeros. Ello muestra un panorama muy tranquilizador para una actividad que necesita una clientela adicta y numerosa.

CARTERA DE BUQUES PARA LA EXPORTACION (1-X-1973)

País	Número unidades	t. r. b.
Liberia	13	1.223.145
EE. UU.	6	595.590
Gran Bretaña	11	331.906
Panamá	14	284.890
Venezuela	1	134.000
Italia	1	122.770
Finlandia ...	6	114.444
Yugoslavia ..	5	78.250
India	3	67.400
Noruega	1	62.000
Cuba	22	51.615
Francia	10	50.608
Libia	2	48.000

País	Número unidades	t. r. b.
Grecia	3	34.776
Irak	2	23.992
Argentina ...	1	8.558
Islandia	9	7.847
Argelia	11	5.720
Corea del Sur	6	5.100
Filipinas	14	1.540
Portugal (1) .	4	6.000
	145	3.258.151

(1) Corbetas para la flota de guerra portuguesa.

NUEVOS HORIZONTES

Con el fin de atender la demanda de buques, el sector se ha visto obligado a modernizar y ampliar sus instalaciones. En un informe elaborado por la Comunidad Económica Europea se apunta: "La industria naval pertenece a un sector económico fuerte: el del tráfico marítimo. Parece esencial subrayar que contrariamente a una opinión demasiado extendida, la industria no está en absoluto amenazada por el desarrollo económico y tecnológico. Por el contrario, está ligada a una actividad en fuerte crecimiento, como es el tráfico marítimo".

Para estar en línea con las circunstancias, para adelantarse a los acontecimientos, España se ha propuesto abrir nuevos astilleros, capaces de afrontar buques en flujo continuo de 200.000 a 350.000 t. p. m.

Ubicados en Cádiz, en una superficie de un millón de metros cúbicos, con diques de 525 metros de eslora, 100 de manga y 15,5 de profundidad, Astilleros Españoles construye una nueva factoría naval que se espera entre en servicio en año próximo. El presupuesto total asciende a 1.760 millones de pesetas, de los cuales, 1.435 millones corresponden a la obra civil, y el resto a instalaciones. La facturación anual prevista para estos astilleros alcanza a 14.000 millones de pesetas anuales.

Existen otros proyectos, en ejecución unos, en estudio otros, que ampliarán considerablemente la oferta naval. Astilleros de Canarias afrontará reparaciones en barcos de hasta 30.000 toneladas; en la bahía de Algeciras y en la ría de Arosa se levantarán otras industrias navales; complejos que reforzarán la posición española y abrirán nuevos cauces a una actividad que es respaldo de nuestra pujanza económica y fuente de divisas.

LA PESCA EN GALICIA Y SU EVOLUCION A PARTIR DEL AÑO 1961

Por DOMINGO QUIROGA

CONVIENE a veces —y ésta pudiera contarse entre ellas— recordar nociones que, de puro elementales, se omiten hasta olvidarse. Ninguna región de España, como la gallega, dispone de 1.279 kilómetros de longitud de costa, y entre nuestras provincias marítimas peninsulares la de La Coruña aparece con gran diferencia como poseedora de la mayor de aquellas longitudes: 797 kilómetros.

Indudablemente que una circunstancia así no impone por sí misma un desarrollo pesquero. Han de asociarse a ella otros factores. Entre todas las de España, Galicia cuenta con la orla marítima mejor provista de refugios naturales. Miran éstos a dos mares, el Cantábrico y el Atlántico, cuya fecundidad pesquera nadie discute. Para mejor favorecer tal situación se quiebra ésta en unas quince rías, algunas de gran eje longitudinal y calado como las Bajas. Se invoca aquí esa condición para insinuar su semejanza con la de costas tan maríneas y pesqueras como las noruegas, las británicas, las bretonas e incluso las griegas.

Agregaremos otras dos circunstancias. En general, la costa firme gallega la compone una estrecha faja de tierra emplazada entre la montaña y el mar. Entre ese parapeto granítico, no muy elevado, pero áspero, y las olas, difícilmente sus habitantes encontrarían sustento si esa estrechez no les obligase a procurárselo del mar. La segunda circunstancia la esconde el océano. Se llama la meseta continental, cubierta de aguas planctónicas ricas y que, a al a vez, inundan fondos propicios para la vida entre mareas.

Sociológica y antropológicamente, el gallego se constituye así en un pueblo compuesto de una masa pescadora y otra labradora bien diferenciadas, a pesar de que en nuestra costa se dé el pescador con alguna labranza y el labrador que va a la mar y pesca. Y la costa gallega, como ocurre en casi todas las costas del mundo, se distingue del interior regional por su mayor población relativa y, ésta, por su progresividad, eficacia y más alto índice de industrialización.

CARACTERISTICAS DE UNA EVOLUCION

También, como en todos los pueblos, en la perspectiva histórica del gallego aparecen sucesos señeros, triunfales o adversos, cuya impronta es como constante de su presente. No los enumeraré aquí, ni siquiera brevemente. Pero tengo razones para creer que entre esos sucesos, y en cuanto a la pesca se refiere, hemos de registrar la conmoción en ella originada por la revolución económica y tecnológica que se produjo en el mundo a partir de la segunda guerra mundial.

Aunque no se ciñen estrictamente a Galicia, sino que también comprenden el resto de la costa española, sin embargo, las características de esta conmoción en ninguna otra orilla nacional destacan como en la nuestra. La razón parece obvia. En buques, producción y valor escribimos en la primera de nuestras regiones pesqueras y en una de las primeras del mundo. Nada existe de hinchazón pedantesca en esta afirmación, tan evidente como que en Galicia contamos con una de las provincias más atrasadas de España. Pero recojamos a continuación algunas de esas características referidas a fe-

chas muy próximas o posteriores al año de 1961:

- Aparición en España de los pesqueros congeladores y extensión de nuestras pesquerías, y principalmente de las gallegas, en el hemisferio Sur, con entrada del océano Índico en esta extensión.
- Considerable aumento de la actividad en el Atlántico Noroeste de los buques pesqueros procedentes de puertos cantábricos y gallegos.
- Desarrollo en el Atlántico Nordeste de las pesca de arrastre para pescado fresco con desaparición del "trawler" de tipo británico y disminución considerable de la pesca en pareja, predominando un tipo de arrastre convencional de concepción típicamente española.
- Sustitución total del carbón como fuente de energía, ocupando su lugar los derivados del petróleo. Por tanto, desaparición total de la máquina de vapor.
- Alto perfeccionamiento de los aparatos de navegación, detección y telecomunicación.
- Sustitución de las fibras vegetales por las sintéticas en los artes y en la cajería.
- Implantación del comercio de pescados y mariscos congelados por iniciativa procedente de la región gallega.
- Afirmación de métodos de cultivo que colocan a la región gallega en el primer lugar entre los productores mundiales de mejillón.
- En los astilleros, mayor producción de buques pesqueros, con predominio de los encargos del armador gallego y reducción considerable en la construcción de cascos de madera.

— Elevada capacidad de empleo, tanto del personal técnico como del de cubierta, reflejándose en el bienestar general del pescador, tanto a bordo como en tierra. Y así, quizá, podríamos proseguir

LA LEY DE DICIEMBRE DE 1961

Hasta el año 1959 las tendencias autárquicas de la política económica española impedían la mejor conexión con esa revolución económica y tecnológica. A partir del año de 1960 nos asociamos a ella. Entre las actividades de Galicia, las que más sensibles resultaron a esa asociación, figuran la explotación de la energía hidráulica, la construcción naval y la pesca. Como es de suponer, eliminaremos de este comentario la primera de esas actividades y nos quedaremos con las dos restantes en cuanto la construcción naval actúe para el armamento pesquero.

En el año de 1961, no diré que de súbito, pero poco menos, la Administración española se encontró con que comenzaba a disponer de recursos más abundantes. Esto le permitía destinar al desarrollo de la flota pesquera cifras en dinero hasta entonces desconocidas en nuestro país, y posiblemente en otros, salvo la Unión Soviética y el Japón. Para ello se promulgó la Ley de diciembre de 1961, que aspiraba a dotar la mesa de los españoles con mayor cantidad de proteínas a bajo precio.

Aunque repetidamente se ha dicho y escrito, no podemos omitir que esta proclamación legal coincidió con la acción de la iniciativa privada. Se lanzan al mar, en Galicia, los primeros buques congeladores españoles con destino al pescado blanco que se busca en costas sudamericanas y sudafricanas. En la construcción de estos buques congeladores se produce un proceso acelerado que escapa a toda planificación. He aquí, a continuación, el cuadro n.º 1 (a) de este trabajo, que esperamos refleje esa aceleración:

Cuadro número 1			
PESQUEROS CONGELADORES CON MAS DE 250 T. R. B. Y DE 10 TONELADAS METRICAS DE CONGELACION			
AÑOS	Número (acumulado) de buques congeladores en servicio	TRB	Capacidad diaria de congelación (Toneladas métr.)
1961	8	5.350	167
1962	11	7.019	227
1963	16	12.554	362
1964	36	25.812	777
1965	54	43.515	1.246
1966	72	56.652	1.580
1967	103	82.803	2.258
1968	120	88.744	2.769
1969	123	110.062	3.119
1970	163	121.210	—
1971	168	116.497	—

LA FLOTA PESQUERA GALLEGA

En esta rápida progresión de los congeladores, que posiblemente contribuya a que España pase a ocupar el tercer puesto en la lista mundial de flotas pesqueras (b), Galicia, en 1971, partici-

paba con 81 buques congeladores, o sea, el 48,2 por 100 del total de los congeladores españoles mayores de 250 TRB.

En los cuadros n.º 2 y 3 se pretende reflejar la situación de la flota pesquera gallega respecto de la totalidad de la



española. En el cuadro n.º 2, esta relación se establece con esa totalidad, y en el cuadro n.º 3, con los buques de esa flota mayores de 100 TRB, que son, a nuestro juicio, los que nutran la flota industrial (c) y componen en mayor número la pesca de arrastre en las regiones cantábrica, gallega, andaluza oriental y canaria, las de mayor importancia al respecto.

Salta a la vista que, mientras en embarcaciones autopropulsadas menores de 20 TRB, Galicia, entre los años de 1966 y 1971, mantiene una situación estacionaria, en cambio revela un progreso en los buques mayores de 20 TRB. Veamos lo que ocurre en el cuadro n.º 3.

Las cifras anteriores nos llevan a suponer que el avance del tonelaje relativo de Galicia, sobre la totalidad del español, no resulta tan espectacular como hace creer el de la flota congeladora. Es la flota canaria la de mayor avance relativo, y en Galicia, este mismo avance relativo, pudiera haberse producido en los buques menores de 100 TRB y mayores de 20 TRB. No por ello deja de seguir Galicia a la cabeza de la industria pesquera nacional. Lo demuestran las cifras totales que en 1971 ascienden a 658.664 TRB para España y 231.929 para la región gallega, o sea, el 35,2 por 100 del total nacional.

LA PRODUCCION

Las exigencias de espacio nos obligan a recortar el examen de nuestro poder extractivo pesquero para venir a sus resultados. Circunstancias que esperamos no influyan en cualquier conclusión que quiera deducirse, nos obligan a establecer las comparaciones del cuadro n.º 4 entre los años de 1967 y 1971.

En el cuadro anterior entendemos que ha de ser el lector quien practique las correspondientes deducciones.

Con las cifras del año de 1971, correspondientes a las toneladas de pescado y mariscos extraídos y a su valor en cada una de las regiones pesqueras, obtenemos el valor del producto por tonelada métrica, componiendo así el siguiente cuadro n.º 5.

Este cuadro n.º 5, aunque no constituya novedad alguna, siempre dará lugar a alguna reflexión. Galicia, la mayor productora de pescados y mariscos, con la región canaria, que aún la sigue, es la que a más bajo precio vende sus productos pesqueros y, probablemente, la que menos provecho obtiene de ellos. Quizá un grupo de economistas que investigase en el problema hallaría cosas sorprendentes. Posiblemente se demostraría que mientras nuestros métodos extractivos han progresado, la comercialización de los productos pesqueros gallegos resulta tan



lamentable que sus mejores beneficios se quedan en manos de oligopolios sólidamente establecidos, y que hasta ahora han parecido inatacables.

LA CONSTRUCCION NAVAL

Nos valdremos de las cifras que para buques pesqueros mayores de 100 TRB figuran en las respectivas carteras de pedidos de los astilleros gallegos. Estas cifras están tomadas de los datos publicados por Construnaves, y con ellas se ha formado el siguiente cuadro n.º 6.

No vacilamos en calificar de alarmantes estas cifras. La mayor parte de estas construcciones se destinan a armadores gallegos, quienes también tienen numerosos encargos hechos en astilleros fuera de la región. Posiblemente, salvo en la Unión Soviética, no se dé un fenómeno de construcción naval para pesqueros parecido al español y, por ende, al gallego.

No hemos computado los buques en construcción de la flota artesana, inferiores a las 100 TRB. Posiblemente su

crecimiento actual no resulte tan sorprendente, dándose la ironía de que es hacia las flotas artesanas y su enriquecimiento técnico a lo que ya comienza a tenderse en los grandes países pesqueros.

COMENTARIO FINAL

En realidad no otra cosa se han propuesto las cifras anteriores que demostrar lo ya demostrado: la importancia de Galicia en la pesca española. Esta evidencia para nada la necesitaría el lector informado si, a su vez, no se le descubren los pies de barro sobre que asienta. Es verdad que cuanto pueda haber de deleznable en esa base afecta por igual a la totalidad de la flota pesquera española y sólo en algunos, pocos casos, específicamente a la gallega. Registremos a continuación los que nos parecen puntos de peligro:

— Un acentuado nacionalismo, muchas veces fundado en la necesidad de superar el subdesarrollo, y en la conducta tantas veces depredadora de los países desarrollados, puede reducir las áreas pes-

queras hoy en mar libre e incluso acabar con la libertad de pesca en el mar.

— Existe despilfarro de los recursos vivos del mar mediante el empleo de medios extractivos poco o nada selectivos y por la no utilización adecuada de especies abundantes, ya que se rechazan para el consumo humano.

— La contaminación, particularmente grave en algunos mares, gravedad a la que no son ajenas algunas rías gallegas.

— No advertir como en la presente década de los 70 la revolución ecológica va ganando terreno sobre la económica y tecnológica.

— La servidumbre del motor a las paradójicas circunstancias del comercio de petróleo y la baja capacidad de creación de una tecnología propia y no importada.

— La creencia errónea de que la concentración en grandes flotas aumenta el rendimiento pesquero, cuando ocurre a la inversa. La concentración aumenta el poder, que no el rendimiento. Lo demuestran las pesquerías de la Unión Soviética. El futuro pesquero, se ha de ser racional, pudiera imponer lo de "un hombre, un barco".

— Pésima comercialización de los productos pesqueros y desconocimiento de las demandas del consumidor.

Como ya en otros trabajos hemos venido repitiendo, el cultivador inteligente tiene que suceder al pescador, actuando

como cazador primitivo. Al pescador formado por la mera transmisión tradicional del oficio habrá de seguir el pescador y, sobre todo, el mariscador con conocimientos rigurosamente formativos y que le conduzcan a la multiplicación científica de la producción. Ni se trata de una pesca ejercida por biólogos, ni tampoco para las tareas del mar sirve ya una mayor o menor aptitud, sino el saber. Y esto es señaladamente imprescindible si hemos de aprovechar hasta el máximo el mar territorial, aprovechamiento que puede imponerse muy pronto al desaparecer otros campos de acción. La región gallega y la cantábrica pueden ya ofrecer ejemplos de pequeños puertos de pescadores cuyo bienestar descansa en la simple tecnología de unos anzuelos calados en los mares inmediatos. Puede que el porvenir pesquero se encuentre ahí.

(a) Tanto en cuadro n.º 1, como el 2, 3, 4 y 5 que le siguen, han sido compuestos con datos tomados de: Subsecretaría de la Marina Mercante, Dirección General de Pesca Marítima, estadística de Pesca y Flota Pesquera Española, anuarios ambos, correspondientes a los años de 1965 hasta 1971.

(b) Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, november, 1973.

(c) Atribuímos a los pesqueros mayores de 100 TRB la denominación de flota industrial, de acuerdo con la práctica de la OCDE y de Lloyd's Register of Shipping.

Cuadro número 2

AÑOS	Buques autopropulsados menos de 20 TRB		Participación porcentual gallega	Buques autopropulsados mayores de 20 TRB		Participación porcentual gallega
	España	Galicia		España	Galicia	
1966	46.515	16.378	35,2	468.842	155.934	33,2
1971	54.239	19.093	35,2	604.425	212.836	35,2

Cuadro número 3

AÑOS	TRB flota industrial cantábrica, gallega, andaluza occ. y canaria		Gallega	Participación porcentual de Galicia
1966	329.809	132.520		40,1
1971	453.465	186.800		41,1

Cuadro número 4

AÑOS	Total pescado y mariscos desem- barcados España		Indice	Total pescado y mariscos desembarcados Galicia		Participación porcentual de Galicia	
	Toneladas métricas	Pesetas (miles)		Toneladas métricas	Pesetas (miles)	Tons.	Ptas.
1967 ..	1.159.320	19.841.200	100	388.505	6.630.648,8	33,5	33,4
1971 ..	1.332.041	34.181.465	100	536.804	12.188.283,4	40,3	35,6

Cuadro número 5

Región	Toneladas métricas	Pesetas (miles)	Pesetas toneladas métricas
Gallega	536.804 (1)	12.188.283,4 (1)	22.705 (7)
Canaria	226.891 (2)	3.929.370,5 (4)	17.318 (8)
Cantábrica	220.114 (3)	6.440.893,1 (3)	29.257 (4)
Andalucía oc.	203.688 (4)	7.319.292,9 (2)	35.933 (2)
Catalana	60.347 (5)	1.873.926,7 (5)	31.052 (3)
Andalucía or.	52.240 (6)	1.305.733,5 (6)	24.994 (6)
Levante	27.116 (7)	880.319,5 (7)	25.676 (5)
Balear	4.782 (8)	243.806,7 (8)	50.984 (1)

Cuadro número 6

ASTILLEROS	1 octubre 1970		1 octubre 1973	
	Buques	TRB	Buques	TRB
Astilleros y construcciones	—	—	8 (a)	11.460
Const. navales P. Freire	—	—	18 (a)	7.380
Const. navales Santo Domingo	10	1.922	46 (a)	15.362
Enrique Lorenzo y Cia.	13	2.230	3	4.390
Hijos de J. Barreras	2 (a)	1.990	1 (a)	1.850
	9 (a)	1.993		
TOTALES	34	8.135	76	40.442

(a) No se incluyen los pesqueros encargados por armadores extranjeros.

EL CLAROSCURO DE LA PESCA DE SUPERFICIE EN EL CANTABRICO

Por RAFAEL OSSA ECHABURU

SE nos sugiere comentar la actividad pesquera en el Cantábrico en los últimos diez años. El tema importa. Muchas cosas han sucedido en el proceso económico del país en esta década, y el sector de la pesca no pasa inadvertido en el cuadro de fenómenos de todo tipo que conforman tal evolución. Permite rememorar un poco más en el tiempo pasado para tratar de esbozar un leve panorama a partir de 1962, año sumamente importante en fuerza de decisiones que de un modo u otro van a instrumentar nuestro comportamiento hasta el presente. Y aun después,

El informe anual de una entidad bancaria (1) precisará que "el desenvolvimiento de la economía española no sería plenamente explicable en 1962 si no se tienen en cuenta dos factores de carácter psicológico y de origen exterior que han condicionado las actitudes y las actividades nacionales. Estos factores son: la mística de Europa y la mística del desarrollo económico". De manera que nuestro arranque no es caprichoso.

En efecto, ese año destacan dos decisiones del Gobierno español condicionadas a nuestro modo de ver por algo más que meros factores psicológicos: 1) por carta de nuestro ministro de Asuntos Exteriores, Fernando María de Castiella, dirigida a Maurice Couve de Murville, ministro de Negocios Extranjeros francés y presidente a la sazón del Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea, España solicita la apertura de negociaciones para una asociación con dicha Comunidad, como paso preliminar hacia una posible integración de pleno derecho en ella; 2) con la creación el día 2 de febrero del cargo de comisario del Plan de Desarrollo Económico (más tarde se añadirá el apéndice "social") y con el establecimiento el día 5 de marzo de las ponencias y comisiones del mismo, aparecen las primeras medidas preparatorias para iniciar el 1 de enero de 1964 el I Plan de Desarrollo Económico español, mediante el cual se pretende que la economía nacional alcance una expansión progresiva sobre bases

sólidas a fin de elevar el nivel de vida de todos los españoles.

Hay un tercer hecho de indudable importancia: el 3 de agosto se hace entrega al Gobierno, y el día 5 de octubre sale a la luz pública el famoso informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (más conocido por Banco Mundial, a cuyo seno España había accedido cuatro años antes) sobre la situación de nuestra economía. Este informe, familiarmente llamado "Biblia económica", aportó orientaciones de gran valor en base a las reformas estructurales que reclamaba España; sin embargo, no siempre aplicables a la realidad objetiva del país y que a nuestros efectos debemos soslayar por cuanto que su campo de interpretación o examen de los problemas pesqueros fue nulo por inexistente (2).

De modo que afirmando el arranque de nuestra narración sobre los citados dos soportes históricos: 1) demanda de asociación con Europa, y 2) política de planificación económica de España conforme a criterios que encuentran su origen en prácticas foráneas de raíz socialista, luego adoptadas por países de economía de mercado y que, en nuestro caso, más concretamente guardan semejanzas con los esquemas de la vecindad francesa, vamos a hacer un recorrido forzosamente apresurado e inevitablemente incompleto acerca del proceso activo de la pesca en el Cantábrico. La resultante será un entramado

de acontecimientos, en el que notas positivas como la indudable elevación socioeconómica del pescador y el incremento de la potencialidad de su flota encuentran contrapunto negativo en, por ejemplo, la inexistencia todavía de estructuras empresariales suficientemente sólidas (hagamos abstracción de las excepciones) y capaces de catapultarlas al nivel competitivo intuido o presupuesto cuando a raíz de la mencionada carta de Castiella a Couve de Murville se barajan las perspectivas de la pesca en el concierto económico europeo y poco antes sesudos estudios (3) la definen como uno de nuestros capítulos económicos que, junto con unos pocos más, entrarían en expansión dado el volumen de la producción española en el sector y la incapacidad de autoabastecimiento de los seis países signatarios del Tratado de Roma (4); posibilidades repetidas veces proclamadas con posterioridad y que encontraban justificación en el aumento de la capacidad productiva del país merced a la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera de 23 de diciembre de 1961, auténtica plataforma de lanzamiento de la flota —consecuentemente para el incremento de sus capturas—, sobre cuyos postulados giró gran parte del comportamiento del I Plan de Desarrollo y aun del II en materia pesquera (5), aunque luego esas posibilidades se vieran coartadas pese a la firma, al final de un largo proceso de negociaciones, de un acuerdo comercial preferente con la comunidad Económica Europea (6), ya que la pesca aparece prácticamente ausente de su texto.

Para un examen de la economía pesquera del Cantábrico se diferencia lo entendido por pesca de altura o de arrastre y lo definido por pesca de superficie (todavía a veces muy incorrectamente llamada de "bajura"), sólo que no

(Pasa a la pág. 28)



(1) Banco Hispano Americano: "La situación económica en 1962", página 21. Madrid, 1963.

(2) "Información Comercial Española", en un número extraordinario dedicado a "España, potencia pesquera marítima" (noviembre de 1967), precisará que "no se ha logrado crear en el país un estado de conciencia nacional sobre los temas pesqueros y, sorprendentemente, tampoco las asesorías extranjeras que la economía española ha tenido a partir de 1959 han contribuido a levantarla. Así, por ejemplo, el por otros conceptos notable Informe del Banco Mundial, que desde 1962 sirvió para intentar racionalizar la última etapa del desarrollo económico español, no dedica al tema pesquero sino una escueta nota a pie de página dentro del capítulo dedicado a la ganadería, reconociendo que la misión del Banco Mundial no había podido estudiar esta cuestión en detalle. Tan excesiva parquedad nacional e internacional contrasta con la pujanza autónoma de este sector, decisivo para la producción nacional, para el consumo interno del país y para sus posibilidades exportadoras". Seis años después de publicado el texto anterior no podemos reconocer por nuestra parte un cambio radical en la conciencia nacional sobre los temas pesqueros, a juzgar por los problemas y las dificultades crecientes en que se debate el sector, con un futuro cargado de preocupaciones, entre las cuales la "batalla de las millas" no es la menor.

(3) "Estudios sobre la unidad económica de Europa", nueve tomos editados por la sociedad Estudios Económicos Españoles y Europeos, S. A., durante el período 1951 a 1961 y rematados con un trabajo resumen de José Larraz, "La integración europea y España", Espasa-Calpe, S. A. Madrid, 1961.

(4) Firmado en el Capitolio (Ayuntamiento) de Roma el

25 de marzo de 1957 entre Alemania Federal, Bélgica, Francia, Holanda, Italia y Luxemburgo, entró en vigor el 1 de enero del año siguiente. La pesca fue uno de los sectores cuya reglamentación en el seno comunitario tardó más tiempo en llevarse a cabo (1971); uno de los escollos en que repetidas veces tropezaron las negociaciones para la ampliación del número de miembros (Gran Bretaña, Dinamarca e Irlanda) y uno de los motivos de la defección final de Noruega.

(5) Conviene precisar que esta Ley puso su mayor énfasis en el fomento de las construcciones de barcos de altura y de gran altura, y no demasiado en la construcción de embarcaciones para la pesca de superficie.

(6) Luxemburgo, 29 de junio de 1970. Unicamente unas pocas partidas de arancel gozan de rebajas aduaneras y con condicionantes, así los pescados en salmuera (50 por 100) en recipientes no inferiores a 10 kilogramos. El sector de la pesca, tanto en la actividad extractiva cuanto conservera, tampoco parece que puede esperar grandes oportunidades en el acuerdo que ahora se trata de negociar en vías de una zona de libre cambio hispano-comunitaria, a juzgar por las noticias que llegan hasta nosotros acerca del contenido de las ofertas del Mercado Común.

(7) Otras especies como el besugo, la palometa, el verdel, el chicharro, la sardina, etcétera, apenas merecen hoy en las estadísticas de la pesca de superficie la atención que antaño tuvieron. Sin duda, a nuestro entender, la práctica desaparición de las "pequeñas costeras" del besugo, de la sardina, etcétera, responde a la progresiva exhaustión de los fondos tradicionales. Aunque también se ha dicho esto otro en febrero de 1972 en ocasión de una reunión de cofrades: "... resulta inútil que salgamos a la sardina, al verdel, porque ya la gente no quiere estas especies". El mayor nivel

de vida ha evolucionado, evidentemente, el gusto o los gustos del consumidor, pero el argumento por sí solo no parece suficientemente convincente, y ese aparente rechazo, más habríamos de imputarlo a la ausencia de una comercialización dinámica, según comentaremos más adelante.

(8) Antes de seguir adelante, creo obligado recordar la existencia de un informe sobre esta materia, cuyo examen recomiendo a cuantos pretendan hacer un estudio a fondo de la pesca de superficie en el Cantábrico, cosa que por razones obvias, repito, no es el caso de nuestro trabajo. Aludo al estudio "La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya. Análisis y perspectivas", que, encomendado por la Caja Laboral Popular de Mondragón y el Complejo de Cooperativas de Pesca de Ondárroa, fue realizado por la sociedad Gaur, de San Sebastián. Estudio polémico, que podrá gustar o no, pero que es imposible ignorar. Permite situar a pie de página este texto propio, remate a una crítica a dicho estudio: "Determinadas reiteraciones, la utilización de datos estadísticos un poco desfasados en el tiempo, la carencia de un mínimo enfrentamiento analítico ante el problema del Mercado Común (hoy tema inexcusable en cualquier estudio serio, dada la influencia que el Mercado Común ejerce y ejercerá aún más en lo futuro en cualquier sector de nuestra economía), el enfoque un tanto retrospectivo de las materias, quizá alguna extremosidad en las opiniones y algunos reparos de menor cuantía no son suficientes para desvirtuar el auténtico valor de un estudio sobresaliente. Se podrá estar de acuerdo o no con las aseveraciones contenidas en él, más no cabe duda que a pocos dejará indiferentes, lo cual ya es positivo y viene a ser en cierto modo el fin perseguido por las entidades empeñadas en su realización. Lo demás, demás por añadidura si de verdad las personas y entidades



Bermeo, uno de los puertos pesqueros más importantes de España y sin duda el más importante de todos ellos en cuanto a la actividad de la flota dedicada a la pesca de superficie tanto en el litoral norteno como en otros caladeros.

involucradas en el problema tienen plena conciencia de su responsabilidad" (Rafael Ossa Echaburu: "Los problemas de la pesca de superficie en nuestro litoral", *Información*, revista de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, número de marzo de 1972). Muchas de las conclusiones de dicho estudio mantienen plena vigencia y ello no es precisamente bueno para el sector examinado ni para la economía del país en su conjunto.

(9) Es obvio que no ha sido éste el caso de todas las cooperativas de esta clase, a cuyo fomento tanto interés y esfuerzo desplegó el Instituto Social de la Marina desde los primeros años de la década de los 60.

(10) A este tema, el autor de estas líneas dedicó un trabajo titulado "El golfo de Vizcaya sufre una manifiesta exhaustación de sus fondos pesqueros", en el número de mayo de 1967 de *HOJA DEL MAR*.

(11) El problema de la comercialización de la pesca es vieja y batallada cuestión que el almirante Fontán Lobé puso sobre el tapete al decir a los ondarreses en el acto inaugural de la fábrica de hielo de aquel puerto vizcaíno (29 de febrero de 1972): "Debéis animaros a comercializar vosotros mismos la pesca...". He ahí algo que el autor de este trabajo ha propugnado de antiguo hasta la saciedad. Y no sólo comercializar, también industrializar. Ya en 1921, la Caja de Ahorros Vizcaína, al poco de su fundación, elevaba un informe a la Junta de Industrias Pesqueras de la Diputación de Vizcaya planteando la mejora del medio pesquero, según hemos historiado en una obra que circula por las bibliotecas (Rafael Ossa Echaburu: "Cincuenta años al servicio de Vizcaya", Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1971. Páginas 49-50). "El orden de desarrollo —se decía en dicha ponencia— parece que está indicado por la misma práctica de la industria en sus

tres elementos bases: primero, pescar; segundo, preparar; tercero, vender...". Era el resumen ideal del ciclo completo de la actividad pesquera en los tres escalones fundamentales: la actividad extractiva, la actividad industrial, la actividad comercial, interpretadas como un todo feliz que desgraciadamente, cincuenta años después, sigue sin ser una realidad plena y conjuntada, motivando reflexiones como las que aparecen en algunas de las páginas del estudio socioeconómico de la comarca Guernica-Bermeo realizado por el Servicio de Estudios de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1972).

(12) Ello se hace más acentuado en las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya respecto a las restantes del litoral, posiblemente debido a la interpenetración económica entre sí de la pesca de superficie y de la pesca de arrastre, cosa que no se da —o al menos no se da en la misma medida— en Santander, Asturias y Lugo, donde, a nuestro entender, las estructuras precapitalistas existentes en el sector se hacen todavía más notorias. Aun así, también en dichas provincias vascas la profesión pesquera pierde atractivos entre la juventud y no son desconocidas las dificultades para contratar tripulaciones, sobre todo para las embarcaciones de altura.

(13) La productividad de nuestros pescadores no es comparable con la bastante más elevada de otros países europeos. Y en el antes citado estudio de la Cámara de Comercio bilbaína se hace notar que "el menor incremento de la productividad aparente del factor trabajo en el sector de la pesca marítima se ha visto más que compensada por el mecanicismo de los precios, especialmente en Vizcaya. Por el distinto mecanismo de los precios, algunos sectores, y entre ellos la pesca, logran una productividad-renta superior a la productividad real alcanzada por la más favorable relación

entre producto y factores utilizados". O dicho de otro modo: aumenta el rendimiento en valor, pero disminuye el volumen físico de la pesca desembarcada en la pesca de superficie en el litoral. Y aunque no exactamente en esta relación negativa, nadie ignora que el fenómeno también encuentra reflejo en la actividad del sector a nivel nacional, a deducir por los siguientes datos: mientras el tonelaje de la flota pesquera española se situaba en 1972 en 621.385 toneladas de registro bruto (tercer puesto mundial en cuanto a pesqueros mayores de cien toneladas de registro bruto, detrás de la URSS y del Japón), con un 2,80 por 100 de aumento sobre los efectivos del año anterior, las capturas sumaban 1.610.000 toneladas, con sólo el 1,52 por 100 de aumento respecto de 1971, y en cambio el alza notable de los precios alcanzaba nuevas cotas al valorar esas capturas en más de 38.000 millones de pesetas en primera venta, con nada menos que el 11,42 por 100 sobre el valor alcanzado el año precedente.

(14) Es forzoso recordar la existencia de un anteproyecto de Ley de Ordenación de la Pesca Marítima, ya totalmente elaborado y concluido desde muchos meses atrás y al que por razones para nosotros incomprensibles no se acaba de dar "luz verde" definitiva, cuando tan perentorio es su curso administrativo y posterior aprobación final. Uno de sus aspectos principales contempla la creación de un Centro de Estudios Pesqueros, tan necesario por cuanto que vendría a llenar un gran vacío en el campo de la investigación económica y tecnológica en el sector, pudiendo estudiar y resolver con autoridad, entre otras cosas, la problemática de la comercialización de los productos pesqueros y demás factores que, intervienen en este terreno, así como cuanto concierne al campo tecnológico del utillaje, artes y equipos de pesca.

- ENTRE LA ATOMIZACION EMPRESARIAL Y LA AUSENCIA DE ORDENACION PESQUERA.
- SIN EMBARGO, AUN ES TIEMPO DE ENCARARNOS FAVORABLEMENTE ANTE EL FUTURO.

(Viene de la pág. 26)

suele extrañar verlas confundidas entre sí, no obstante sus peculiaridades harto conocidas, a causa de problemas comunes; por ejemplo, la carencia de instalaciones portuarias adecuadas, aunque hayamos de apresurarnos a reconocer las importantes obras llevadas a cabo en determinados puertos y, al mismo tiempo, hayamos de hacer notar el comportamiento insólito de algún otro cuyos naturales protagonizaron el extraño papel de desdeñar su propio progreso. El lector habrá advertido en cualquier caso que nuestro trabajo pretende un cierto enfoque de la pesca de superficie, donde la anchoa y la albacora son especies básicas (7), con un porcentaje medio del orden del 43-41 por ciento, respectivamente, en el total de capturas en los últimos años (8).

En esta década, una larga serie de episodios proclaman desde la capacidad de iniciativa y afán de superación de contrariedades de la época invernal, como puede ser el desplazamiento de las embarcaciones vascas a los caladeros de África Occidental y su expansión sudatlántica en la pesca de túnidos y el censo de poderosas naves incluso de chapa, hasta el penoso desenlace de muchos pseudocooperativistas que nunca supieron valorar correctamente su responsabilidad al interesar y obtener créditos necesarios para explotar unidades propias sin concepto alguno de la rentabilidad, basada en el inexorable sacrificio personal exigido por la simbiosis forzosa empresario-productor (9). O los múltiples lances de las diferentes "guerras" de la anchoa, del verdel,



El bonito es una de las especies dominantes en las estadísticas de la pesca de superficie en el litoral cantábrico.

de la merluza, etcétera, en las que no sólo se contraponen intereses digamos de un lado y otro de los Pirineos con aguas jurisdiccionales por medio, sino lo que aún es peor: la demostración de diferencias de fondo y forma (ahí el caso de la utilización del "cebo vivo" para la pesca del bonito antes del período autorizado, con banderías ostensibles según demarcaciones portuarias), diferencias de fondo y forma, digo, que anidan en el seno mismo de la orilla española, reflejos de una deficiencia estructural crítica puesta de manifiesto a lo largo de la I Asamblea del Plan Pesquero del Cantábrico, celebrada en febrero de 1973, donde las palabras "veda", "exhaustación" (10), "planificación", "investigación", "comercialización" (11) y otras, venían como rebotadas por el eco de parecidos cónclaves precedentes repetidos en el curso del tiempo. Sería curioso contrastar las conclusiones de dos Consejos Sindicales extremos en el período que estamos narrando y anteriores a la mencionada Asamblea. En el primer caso obedecen al II Consejo Económico Sindical de Vizcaya, y aun dentro de su enfoque provincial, sirven prácticamente en su totalidad para el resto del litoral. En el segundo caso son fruto del I Consejo Económico Sindical del Norte de España (CESIN), del que si bien entonces Santander era ausente y Asturias y Lugo andaban asimismo por otros derroteros, las conclusiones resultan de idéntica utilidad a los efectos propuestos, dada la similitud de problemas a lo largo de la cornisa cantábrica en materia de pesca de superficie.

Algunas de las aspiraciones formuladas en la primera están hoy rebasadas y otras de la segunda también. Sin embargo, un examen minucioso de unas y otras encontraría identidades entre sí, demostrativas en sustancia de la



urgente necesidad de reforma de unas estructuras apoyadas en formularios de hace cincuenta, cien, doscientos... Demasiados años.

De manera que si hemos de admitir que la clase pescadora de este litoral ha mejorado notablemente su "status" socioeconómico (12) y muestra un nivel de vida superior al de otras zonas pesqueras españolas, en fuerza, creemos, de su espíritu de lucha y de superación, apoyado, es preciso decirlo, por la buena disposición crediticia del Estado (aunque pensamos que no todo el estímulo debió consistir en hacer más y más barcos, sobre todo en el caso de la pesca de superficie), también urge reconocer que la productividad está en causa (13) y que precisamos ir a una racionalización de los comportamientos y a colectivizar propósitos en los que el papel tutelar de la Administración se deje sentir de verdad de forma menos dispersa y más coherente a través de instrumentos de todo orden necesarios (14), desde los acuerdos



Descarga de verdes en el puerto pesquero de Santander.

LAS COFRADIAS DE PESCADORES EN EL ULTIMO DECENIO

Por GUILLERMO FERNANDEZ RODRIGUEZ

POCO, muy poco han evolucionado estas entidades en los últimos años en su movimiento de consolidación como tales asociaciones autónomas, si bien con las consiguientes obligaciones respecto al Sindicato Nacional de la Pesca, al que se hallan adscritas y dependen en su desenvolvimiento social y económico en virtud de las Ordenes Generales de la Delegación Nacional de Sindicatos que se han sucedido para su organización y funcionamiento, derogadas por la última disposición sindical publicada con nuevas normas para su funcionamiento, que se están llevando a cabo.

Nada fácil parece poner en marcha el engranaje de estas asociaciones, algunas con más de ocho siglos de existencia, con sus tradiciones, usos y costumbres establecidos en sus antiguos reglamentos (que al parecer es el escollo difícil de salvar sin romper con sus tradiciones seculares, heredadas de sus antepasados y guardadas por ellas con venerado cariño), que en los tiempos actuales no podrán desdeñar sin herir en lo más íntimo a los hombres que las integran.

Para no ser exhaustivos diremos que, a nuestro modesto juicio, existen dos clases de Cofradías cuando menos: unas con patrimonio social propio muy saneado, que les permite realizar una labor social-asistencial muy meritoria en favor de sus asociados, y otras que, por no contar con una economía adecuada, nada pueden hacer en tal sentido.

Las primeras, de rancio abolengo, que cuentan con recursos propios y que por tener saneada economía desarrollan una labor social, cultural y asistencial en favor de sus asociados muy de tener en cuenta, que hace sentir a éstos el cariño y razón de la existencia de sus Cofradías, a las que en todo momento defendieron —sin tener en cuenta, y llegado el momento, sus diferencias— con todo el calor y tesón en el decurso de los siglos cuando por distintos motivos pasaron y se vieron envueltas en difíciles situaciones de las que siempre salieron airosas, y en muchos casos robustecidas.

Bien merece la pena comentar aquí, siquiera sucintamente, la importancia, de todos conocida, que estas Cofradías, antiguos gremios o cabildos, tuvieron en la economía y política de sus respectivos puertos con sus alcaldes de mar, abades y Juntas, etcétera, encargadas de la levas y reclutamiento para tripular los barcos de la Armada, el establecimiento de una seguridad social en favor de sus asociados como pioneras de la actual, si se quiere más perfecta, pero que en nada merma el espíritu de hermandad y solidaridad que entre ellas reinaba, y como prueba de ello, el establecimiento de actividades para mitigar el paro en épocas de falta de pesca, temporales, etcétera; la atención en las enfermedades de los asociados y sus familiares, ayudas en caso de nacimiento, defunción, vejez o invalidez, amén de otras ayudas mutuas en casos de calamidad; pérdida de aparejos, embarcaciones, etcétera, así como la fijación y respeto férreo de vedas, costeras, con las consiguientes sanciones sobre la forma,

tiempo y parajes señalados para el ejercicio de la pesca.

Todo ello posible, aparte de sus disponibilidades económicas, muchas veces insuficientes para atender las obligaciones contraídas y que las circunstancias imponían, por la facilidad de encontrar recursos no regateados dada su condición de entidades formales, a cuyo frente siempre se encontraban hombres rudos (pero sanos de corazón) cuya palabra o promesa suponía lo que hoy podríamos llamar **escritura o compromiso legal**. La sola acta levantada por las Juntas elegidas para la administración de sus patrimonios era suficiente garantía para el compromiso adquirido y confianza absoluta de quienes les prestaban ayuda.

Estas Cofradías funcionan en la actualidad y en la solución de sus problemas internos normalmente; pero precisan, para el desarrollo general de la industria de la que forman parte, el apoyo decidido de los organismos relacionados con la pesca en la solución de los complejos problemas que la industria pesquera tiene planteados y que desbordan, obvio es decirlo, sus posibilidades frente a ellos; lo que sólo con la unión y penetración de todas ellas por medio de sus Federaciones, canalizadas a través y con el apoyo de aquellos organismos, puede tener efectividad.

En el segundo grupo de las Cofradías debemos incluir necesariamente a aquellas que no desarrollan una función social y asistencial digna de tenerse en cuenta en favor de sus asociados en general, con una capacidad económica limitada en la mayoría de los casos a sostener a duras penas al personal a su servicio y para las que los organismos competentes han tratado, hasta ahora sin conseguirlo, de buscar solución a su precaria situación.

Y es que la solución no es fácil.

Es casi seguro que alguien pueda preguntarse el porqué de tal diferencia económica entre unas y otras, y la razón a nuestro juicio es clara.

Las Cofradías que no cuentan con recursos propios, o que éstos se limitan a una cuota fija que aportan sus asociados o el 1 por 100 de retorno establecido, en algunas regiones del litoral, sobre las pescas vendidas por sus asociados en puerto forastero, no les permite ni les permitirá, por su escasa importancia, llevar a cabo una labor socioeconómica que pueda merecer el nombre de tal.

Con ello llegamos al punto álgido del problema interno que tienen planteado este grupo de Cofradías: **RECURSOS PROPIOS**.

Si partimos del supuesto de que los organismos superiores no pueden destinar a ellas el apoyo económico que precisan para realizar una labor económico-social eficiente en favor de sus asociados, necesariamente deberán ser ellas las que (al igual que las económicamente fuertes) creen servicios que les liberen de la penuria que padecen, y a ello deben dedicar su empeño sin desmayo. De entre ellos, y como principal que les liberaría de su "indigencia", citaremos la explotación por su cuenta de las lonjas de contratación del pescado capturado por sus afiliados, piedra angular sobre la que podrían edificar una economía saneada de la cual participasen sus asociados en general.

Los hombres de mar que presten la más mínima atención a lo ya expuesto, saben por experiencia de la desigualdad de beneficios que encuentran de residir en un puerto con una Cofradía bien organizada administrativamente, a base de una fuente de ingresos como la indicada en el párrafo anterior, y de aquellas otras en que los asociados no encuentran en las mismas otro afecto hacia ellas que la indiferencia o, en el mejor de los casos, la esperanza de que algún día puedan igualar a los de otras, que con tesón y perseverancia llegaron a crear unos servicios consecuencia de los cuales los asociados siempre hallan solución, o cuando menos un paliativo, a sus problemas tanto profesionales como particulares.

Desde hace algunos años, las Cofradías económicamente fuertes han visto descargadas sus obligaciones sociales por el establecimiento obligado de la Seguridad Social del Mar, en virtud de la cual sus asociados disfrutan de los beneficios establecidos por la vigente Ley 116/1969, gestión encomendada al Instituto Social de la Marina, por lo que muchas de ellas —no todas las que sería de desear— dedican sus ingresos, aparte de complementar en muchos casos las prestaciones de la Seguridad Social oficial, a conceder préstamos reintegrables a sus asociados, construcción de viviendas de tipo social, concesión de becas de estudios y ayudas de todo tipo en favor de sus asociados y familiares, creación de economatos, almacenes de efectos navales, fábricas e instalaciones frigoríficas, centros de educación y recreo, etcétera, etcétera, aparte, y como base de su economía, la explotación de la lonja de contratación del pescado por su cuenta.

El resumen de todo lo expuesto anteriormente nos puede llevar a la conclusión de que, exceptuando las Cofradías comprendidas en el primer grupo citado, las restantes, justo es decirlo, de no arbitrar recursos propios suficientes para ello, continuarán arrastrando una vida lánguida, pobre y sin contenido social que justifique su existencia.

No obstante, debemos confiar en que los organismos competentes y las propias Cofradías hallarán la fórmula necesaria para que las aspiraciones de estas entidades, desde hace muchos años sentidas, se vean coronadas por el éxito.

El besugo fue en tiempos una "costera" transitoria en la época invernal. Hoy sus capturas han perdido relevancia.

sobre pesquerías a nivel internacional hasta los reglamentos específicos de cada especie, pasando por los problemas de vigilancia, o los de comercialización y distribución del pasado, o los de la misma organización de las empresas promoviendo su concentración, sin olvidarnos de paliar los factores negativos que derivan de la creciente contaminación de las aguas. En este sentido global, la puesta en práctica sin tibiezas del Plan General del Cantábrico pienso sería un avance de cara a la fisonomía futura de una actividad litoral hoy en grave riesgo de colapso y que, sin embargo, debidamente estructurada, contribuiría a afirmar uno de los capítulos en los que España puede jugar el día de mañana una baza fuerte en el contexto comunitario, al que tarde o temprano está irremisiblemente abocado. ■ RAFAEL OSSA ECHABURU.



ARENYS DE MAR.—Muelle pesquero, club náutico y, al fondo, viviendas para pescadores del Instituto Social de la Marina. (Foto cedida por la Cofradía Sindical de Pescadores.)

ARENYS DE MAR.—Muelle pesquero, club náutico, ferrocarril y carretera, en una simbiosis de turismo y actividad laboral, reflejo de una extensa zona del litoral catalán. (Foto cedida por la Cofradía Sindical de Pescadores.)

EL MEDITERRANEO A EXA

El pescador del Mediterráneo siempre fue consciente de que el menor volumen de capturas de este litoral, en comparación con los desembarcos en las lonjas del litoral atlántico, pueden condicionar una serie de factores en orden a prioridades. De aquí que se convierta en tópico el decir que todas las medidas que en otro tiempo la Administración adoptara lo fueran para "a la pesca del Norte". Las características propias dieron una llamada de alarma en la Conferencia Nacional Pesquera (Madrid, 1954).

Siguió la Reunión Sindical Pesquera del Mediterráneo (Barcelona, 1955), en la que se puso de relieve que "esta mar tiene en su aspecto geográfico y marino características propias que le independizan... La temperatura y salinidad elevadas, y en general el poco espacio disponible, son factores que influyen en la vida de los peces... Las costas del Mediterráneo son extremadamente estrechas, prescindiendo de la ancha plataforma que se inicia en la desembocadura del Ebro; se extiende más allá de las islas Columbretes y continúa hasta el cabo de Palos" (doctor Bas), lo que tiene decisiva influencia en la pesca. En esta reunión se abordaron, además de los temas propios, los de la flota que se desplazaba al Atlántico, particularmente importante en las regiones Levante y Surmediterránea.

La I Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores (Madrid, 1959) se hizo eco de la necesidad de una ordenación pesquera, así como también los Consejos Sindicales Provinciales del litoral, celebrándose la I Reunión Sindical de Cofradías Sindicales de Pescadores de la Región Tramontana (Tarragona, 1961), en la que la asamblea consideró extremadamente grave la situación de la pesca en el Mediterráneo. En el II Pleno del Congreso Sindical (Madrid, 1962) se abordaron, entre otros, aspectos técnicos como la previsible incidencia de la modernización de la flota en la tasa de empleo y productividad.

Estas inquietudes y las conclusiones de los estudios biológicos que se venían realizando en estas costas desde hacía años, dieron lugar a la implantación de un Plan Experimental de Pesca de Arrastre (delta del Ebro, al Norte, y castillo de Almenara—Castellón—, al Sur, años 1961-1966), durante el cual se mantuvo sensiblemente igual la flota, con limitación de horarios y una veda en primavera desde 1962. Veda análoga fue observada en Tarragona desde el mismo año. Terminada la vigencia del Plan se siguieron en las provincias de Castellón y Tarragona (O. M. de 21-7-66) unas normas reguladoras como resultado de la experiencia de los años anteriores.

En Castellón (junio 1969-febrero 1970) se desarrollaron las Jornadas para la Ordenación de la Pesca en el Mediterráneo. En la clausura de la primera fase se explicó

que la Dirección General de Pesca Marítima, visto el desarrollo de la pesca en esta mar, había redactado un informe que se puso en conocimiento del Sindicato Nacional de la Pesca y de las Cofradías Sindicales de Pescadores, dando lugar a un plan de estudios cuyo desarrollo se inició en estas Jornadas.

Por su parte, la Dirección General de Pesca Marítima patrocinó además el estudio de la riqueza de los fondos marinos del Mediterráneo, siendo encomendado al Instituto de Investigaciones Pesqueras la zona comprendida entre Port-Bou y Adra y al Instituto Español de Oceanografía desde Adra a Tarifa.

Al terminar la segunda fase de las Jornadas de Castellón, y como resultado de las mismas, se creó la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo (presidida por el director general de Pesca Marítima e integrada por representantes de la Organización Sindical, científicos y de la autoridad de Marina) y un comité técnico como órgano asesor. Las reuniones de la Comisión Permanente se vienen celebrando periódicamente, y con sus componentes han participado en ellas cuantos representantes de organismos pesqueros, armadores o pescadores lo han deseado.

Las conclusiones de las sucesivas reuniones propuestas a la Administración se ven reflejadas en disposiciones oficiales para la regulación de la pesca en este litoral.

Particularmente graves para los pescadores de las regiones Levante y Surmediterránea han sido las medidas marroquíes sobre ampliación del límite de sus aguas. La situación queda patente por las noticias de la prensa diaria. Las medidas para la reconversión de la flota apuntan hacia un futuro inmediato. La inactividad de gran parte de los barcos supone un colapso para muchas economías. Se esperan los resultados de un nuevo convenio gestionado por las autoridades competentes.

La tendencia generalizada a la ampliación de los límites de las aguas nacionales, protegiendo las zonas próximas de pesca, está llevando a situaciones conflictivas. Va a ser esta una de las cuestiones clave en la conferencia internacional que se prevé sea convocada en 1974.

FLOTA PESQUERA

Las variaciones en TRB de la flota pesquera, comparando la del Mediterráneo con la flota nacional, años 1961 y 1971, nos dan las siguientes cifras:

Barcos de:	1961		1971	
	Mediterráneo	Nacional	Mediterráneo	Nacional
	%	%	%	%
Hasta 20 TRB	33-33	19-39	20-21	8-23
20 a 100 TRB	61-87	32-08	57-81	20-03
Más de 100 TRB	5-79	48-53	21-98	71-74

Atendiendo a la edad de los barcos y de acuerdo con los últimos datos oficiales, tenemos:

Barcos de:	Mediterráneo	Nacional
	%	%
Hasta diez años	29-17	39-92
De diez a veinte años	23-30	29-87
Más de veinte años	47-53	30-21

Los datos que se reflejan en estos cuadros son lo bastante elocuentes como para poner de manifiesto unas circunstancias y una evolución no comunes a todo el litoral, como resultado de una serie de factores (condiciones de la mar, riqueza de los fondos, tipo de empresa...).

TRIPULANTES

Entre las causas que pueden influir en la tasa de empleo en la pesca están la industrialización del medio, inmigración, Régimen de Protección y Seguridad Social, capacitación profesional, etcétera. Por el sistema de retribución, generalizado en este litoral, no suele depender el número de tripulantes de una racionalización en el trabajo. En determinadas campañas embarcan para los mismos medios técnicos mayor número de hombres.

Cuestión interesante sería poder conocer la composición del censo laboral por edades. La tendencia a la jubilación a los sesenta años con el nuevo Régimen de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y la poca afluencia de jóvenes, como no sean hijos de pescadores, son factores que pueden modificar a corto plazo el factor humano. Sólo conocemos algunos censos, correspondientes a zonas industrializadas, que no pueden darse como muestra del litoral.

Al observar los cuadros que siguen, vemos las variaciones habidas en la última década:

REGIONES	TRIPULANTES	
	1961	1971
Surmediterránea	11.792	7.427
Levante	7.662	7.146
Tramontana	11.634	11.584
Balear	1.657	2.323
TOTALES	32.745	28.480
Nacional	150.225	108.214

El biólogo señor Massuti, de Baleares, durante una pesquería experimental con pescadores rapitenses. (Foto del autor).



Chorrando las redes de trasmallo en la pesca del langostino, en la zona de mayor concentración, junto a la desembocadura del Ebro. (Foto: DASSOY.)



Por LUIS MILLAN ROCA

ACCION A ESCALA SINDICAL, CIENTIFICA Y DE LA ADMINISTRACION CARA A LA ORDENACION DE LA PESCA.

El coeficiente tripulante/TRB ha evolucionado como sigue:

	Mediterráneo	Nacional
1961	0-55	0-37
1971	0-33	0-16
Porcentaje de reducción	13	27

CAPTURAS Y PRODUCTIVIDAD

En el cuadro que sigue deducimos la evolución de las capturas en las distintas regiones pesqueras del Mediterráneo y su comparación entre sí y el total nacional. Para un reflejo adecuado a las características de este litoral quedan excluidos del total nacional los conceptos "Gran altura", "Almadras", "Congelado", "Cetáceos"...

El volumen total de la pesca desembarcada y producción en el litoral mediterráneo en 1970 fue del orden del 12 al 13 por 100 del total nacional, si bien en cuanto al valor, dadas las características de las especies, fue del orden del 16 por 100.

Los precios medios en estas regiones pesqueras son superiores al precio medio nacional, (103 por 100, 140 por 100, 130 por 100, 217 por 100 los de las regiones Surmediterránea, Levante, Tramontana y Balear, respectivamente.)

PORCENTAJE DE EVOLUCION DE LA PRODUCCION DE LAS REGIONES PESQUERAS DEL MEDITERRANEO ESPAÑOL EN RELACION CON LA PRODUCCION NACIONAL TOTAL

Producción de 1961 = 100

Años	REGIONES				Total nacional (1)
	Surmediterránea	Levante	Tramontana	Balear	
1961	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
1962	103,37	93,37	111,73	91,36	107,18
1963	99,93	122,80	139,83	106,77	106,24
1964	99,04	141,41	132,53	112,58	111,98
1965	96,77	126,08	115,41	99,90	115,18
1966	91,28	133,06	113,14	96,39	109,22
1967	86,37	126,64	116,68	94,52	109,48
1968	87,58	146,93	123,56	87,10	108,75
1969	80,36	141,98	132,79	99,03	108,75
1970	92,31	137,60	161,02	88,90	108,48

(1) Comprende únicamente litoral, altura, crustáceos, moluscos y yacimientos naturales para establecer correlación con las características generales de las regiones mediterráneas.

FUENTE: "Estadística de pesca". Dirección General de Pesca Marítima. Años citados.

En el último año de la decena de los sesenta, entre otros, obtenemos los siguientes coeficientes:

Coeficientes	REGIONES					TOTAL NACIONAL
	Surmediterránea	Levante	Tramontana	Balear	Mediterráneo	
TRB-BARCO	30,83	35,22	11,81	4,44	16,61	45,34
TRIP-TRB	0,35	0,23	0,38	0,54	0,32	0,17
CV/BARCO	97,90	115,93	46,82	18,27	59,09	120,17
TRIP/BARCO	10,86	8,22	4,54	2,41	5,44	7,73
TONS. PESCA/TRB ..	3,09	1,00	1,99	1,41	1,78	1,90
TONS. PESCA/TRIP ..	8,77	4,28	5,18	2,61	5,45	10,90

Una sentida preocupación, al estar reglamentados unos tonelajes mínimos para las embarcaciones que se dedican a la pesca de arrastre, ha sido la de determinar el tipo óptimo de barco atendiendo al tonelaje, potencia y tripulación, si bien hay que tener en cuenta que determinadas circunstancias de las campañas de pesca pueden condicionar unos rendimientos, según los casos, que pueden alterar los resultados.

El Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo, en las Reuniones de la Comisión Permanente celebradas en Barcelona y Palma, hizo una exposición de dos estudios:

- Referido a la campaña del año 1971, embarcaciones de arrastre de la provincia de Castellón y San Carlos de la Rápita sobre la base del trabajo y desembarcos en sus lonjas.
- Referido a la campaña del año 1972, embarcaciones de arrastre de los puertos de Blanes, San Feliu de Guixols, Palamós y Rosas, de la provincia de Gerona, sobre análogas bases.

En ambos casos se ha seguido un método semejante de análisis de datos para llegar a la conclusión de unas equivalencias entre diferentes tipos:

ESTUDIO a)

Tipos	Barco medio		
	TRB	CV.	Trip.
A	11,10	34,13	2,85
B	23,97	72,77	4,54
C	38,81	150,45	6,31
D	48,34	250,11	7,98
E	57,48	382,22	9,08

EQUIVALENCIAS EN VALOR ESTIMADO, RENDIMIENTO Y TRIPULANTES

TIPOS	E			D			C			B		
	Valor	Ren.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.
A	5,12	6,13	3,19	3,93	4,20	2,8	2,86	3,16	2,21	1,81	1,94	1,59
B	2,83	3,17	2,00	2,17	2,17	1,76	1,58	1,63	1,39	1,00	1,00	1,00
C	1,79	1,94	1,44	1,38	1,33	1,26	1,00	1,00	1,00			
D	1,30	1,46	1,14	1,00	1,00	1,00						
E	1,00	1,00	1,00									

NOTA.—Estas equivalencias hay que considerarlas en comparación con los tipos precedentes: el tipo E equivale a 5,12 en valor; 6,13, en rendimientos, y 3,19, en tripulación, en relación con el tipo A.

ESTUDIO b)

Tipos	Barco medio		
	TRB	CV.	Trip.
A	11,31	36,18	2,7
B	25,55	66,11	4,9
C	42,73	141,81	6,4
D	48,00	270,00	8,0
E	57,78	335,36	8,5
F	64,25	425,00	8,5
G	66,20	587,50	9,7



Abundancia de marisco en zonas del Mediterráneo después de una explotación racionalizada de los bancos y el encuadramiento de los mariscadores en la Cofradía Sindical de Pescadores. (Foto: DASOY.)



Las lagunas litorales, las albuferas, conservan un sistema de capturas de tiempos remotos. (Foto: DASOY.)

Tipos	G			F			E			D			C			B		
	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.	Valor	Rend.	Trip.
A	5,6	10,1	3,6	5,0	7,2	3,2	4,4	5,5	3,2	4,0	5,6	3,0	2,8	3,5	2,4	1,7	2,3	1,8
B	3,3	4,5	2,0	2,9	3,2	1,7	2,6	2,5	1,7	2,3	2,5	1,6	1,6	1,6	1,3	1,0	1,0	1,0
C	2,0	2,9	1,5	1,8	2,0	1,3	1,6	1,6	1,3	1,4	1,6	1,2	1,0	1,0	1,0			
D	1,4	1,8	1,3	1,3	1,3	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0						
E	1,3	1,8	1,1	1,1	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0									
F	1,1	1,4	1,1	1,0	1,0	1,0												
G	1,0	1,0	1,0															

POLUCION

El Mediterráneo, falto de corrientes y mareas, con países ribereños muy industrializados, mar cerrada en fin, acusa en mayor grado los efectos de la polución. A escala nacional hemos leído titulares en la prensa diaria como "El Mediterráneo se nos muere" ("El Noticiero Universal", de Barcelona); "Casi todos los ríos españoles contaminados" ("ABC", de Madrid); "Alarma por la Albufera de Valencia" ("El Correo Catalán", de Barcelona), etcétera, etcétera.

En las publicaciones especializadas la información sobre polución es muy densa ("Medicina y Contaminación"-Tribuna Médica, de Madrid; Instituto de Investigaciones Pesqueras; Instituto Español de Oceanografía).

El Consejo General de Pesca del Mediterráneo (F. A. O.) se ha venido ocupando de la polución en esta mar y sus efectos sobre los recursos marinos y la pesca, habiendo publicado recientemente un estudio sobre "Estado de la polución marina en el Mediterráneo", que al tratar sobre la polución por las aguas de usos domésticos e industriales y por el petróleo hace una evaluación y señala puntos más destacados en los vertidos a la mar.

Los principales ríos españoles de este litoral, según se sabe, reciben, en elevado grado, sustancias contaminantes. Los pescadores, en muy contados casos, se han referido a los efectos de la polución.

INVESTIGACION

La Administración española ha equipado el primer barco oceanográfico, el "Comide de Saavedra", dotado de los más modernos sistemas de estudio del agua de la mar.

Asimismo, en Baleares, fue bendecida, en octubre pasado, el barco "Jafuda Cresques" para los servicios de la investigación pesquera.

Todo ello con ánimo de contribuir al

estudio de la explotación racional de los recursos marinos y del lecho de la mar.

Los laboratorios del litoral mediterráneo siguen estudios a escala nacional y en cooperación con otros países en la labor mundial de investigación.

En otra dirección esta investigación está siendo impulsada cara a la acuicultura. Existen en este litoral tres puntos importantes al respecto: el delta del Ebro, la Albufera de Valencia y el Mar Menor. Y en la V Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, la Ponencia Acuicultura consideró como especies más aptas para el cultivo, entre los peces, anguila, dorada, lubina y lenguado; entre los crustáceos, el langostino, y entre los moluscos, la ostra. De entre ellos, el langostino está en una avanzada fase de estudio en el laboratorio del Grao de Castellón, del Instituto de Investigaciones Pesqueras a cargo del científico señor San Feliu.

En cuanto a la investigación sobre la empresa pesquera se dispone de pocos estudios. Tal vez sean actualmente las cooperativas, los organismos más adecuados para aportar unas experiencias sobre organización, inversiones, rendimientos. El empleo de unas u otras técnicas dentro de una misma pesquera, de unas directrices, pueden hacer variar los resultados. En este campo se precisa de una mayor dedicación.

El doctor don Pedro Suau, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, biólogo del Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo, preguntado acerca de su impresión sobre el futuro de la pesca en este litoral nos dice:

"Partiendo de la base de que en la actualidad existe una elevada sobrepesca y de que conocemos los medios para aliviarla, estamos convencidos de que tanto la Administración como los pescadores adoptarán las medidas necesarias para remediar en lo posible esta situación.

Con esta premisa debemos ver el futuro con cierto optimismo puesto que, si bien nuestro litoral no es muy rico si lo comparamos con otras áreas, con una

explotación adecuada puede darnos bastante más de lo que produce en el presente".

No queremos terminar este trabajo sin traer a estas páginas la autorizada palabra de don José Masip Cosín, presidente del Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo, que ha vivido paso a paso la evolución de las propuestas de regulación, cuya personalidad en los ambientes pesqueros de este litoral no precisa ser presentada:

"La situación de la pesquería del Mediterráneo cuando empezó su labor la Comisión Permanente y el Comité Técnico en el año 70 era, supuestamente, una situación de sobrepesca para las especies demersales más importantes de la plataforma; para las demersales del talud continental y las pelágicas podía estimarse en un endeble equilibrio entre el esfuerzo y las capturas. Todo ello en términos muy generales, ya que el esfuerzo se confundía con el poder de pesca, esto es, el número de barcos, su tonelaje y su potencia; así como el modo de faenar a lo largo del litoral peninsular y balear se caracterizaba por una anarquía total completamente ajena a cualquier sistematización de conjunto.

El Comité consideró como imprescindible establecer un programa de pesca, fuere cual fuere, controlarlo y contabilizar sus resultados, marcándose así por lo menos, el modesto pero necesario objetivo de conocer la pesquería de forma que pudieran establecerse ulteriores y permanentes comparaciones para el estudio de su evolución. Si, además, se podía reducir el esfuerzo y normalizar las artes y las técnicas de pesca, tanto mejor. Todo esto se ha ido consiguiendo y parece que, efectivamente, la situación de sobrepesca demersal y el difícil equilibrio de la pelágica son hechos ciertos que hay que corregir. Y a conseguirlo se encaminan las normas que constituyen una Orden ministerial para la reconversión de la flota que tiene sobre la mesa la Dirección General de Pesca.

La Orden ministerial a que hacemos

referencia viene condicionada en principio por la necesidad de evitar unas subvenciones que, dado el número de barcos afectados, sería difícil e imposible conseguir; y el deber de proteger, en la medida de lo posible, la economía de quienes dependen de esos barcos para su modesto vivir. Las dificultades y sacrificios que entraña esta Orden ministerial han sido aceptados y ratificados (reuniones 4.ª y 5.ª de la Comisión) por los propios pescadores. Sólo falta que la Administración acepte los criterios que han servido de base para su redacción o los mejore o modifique.

Conociendo cuál es el problema y cuál debe ser la tendencia en la acción para resolverlo, es de esperar que se llegue pronto a una racional explotación de nuestros recursos pesqueros del litoral mediterráneo siempre que se cuente, y esta es condición insustituible, con la adecuada vigilancia en la mar y en tierra, pero sobre todo en la mar. Y esta vigilancia para que sea eficaz ha de hacerse con muchos barcos de poco tonelaje y mucha velocidad si queremos erradicar de las aguas mediterráneas la frondosa picaresca establecida, casi diríamos la simpática y variopinta manera de burlar todo lo establecido.

La perspectiva la considero con talante optimista, entre otras cosas porque sin optimismo y sin entusiasmo resulta difícil llevar adelante cualquier empresa".

Así se expresa uno de los hombres que mejor conoce el proceso de regulación de la pesca en este litoral sin otra finalidad que la de elevar los valores humanos siguiendo los rumbos que a ello conducen y manteniendo en lo posible un equilibrio dinámico. ■ L. M. R.

Los datos estadísticos proceden de las publicaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante: "Estadística de Pesca" y "Flota Pesquera Española", años citados.

Véase "Estudios sobre la Pesca en el Mediterráneo", HOJA DEL MAR, número 10, octubre 1965.

UN SECTOR CON GRAN RIESGO DE SINIESTRALIDAD

Por IGNACIO DE URIARTE Y DE BOFARULL

El décimo aniversario de HOJA DEL MAR nos brinda oportunidad para una rápida visión de lo acaecido en los diez últimos años en el sector marítimo-pesquero con la protección del riesgo de accidente de trabajo, riesgo que como es sabido históricamente motivó la aparición de las primeras disposiciones legales de protección al trabajador, que más tarde, en constante evolución y ampliada la acción protectora estatal a otros riesgos, determinó en los distintos Estados la estructuración del ya superado sistema de previsión social de diferentes seguros sociales que cubrían en mayor o menor grado los riesgos básicos, comunes y profesionales de los trabajadores por cuenta ajena.

Esta rápida visión de un periodo tan corto como diez años nos hará meditar sobre el proceso de las relaciones sociales en nuestra Patria en la protección de los accidentes y su compleja y heterogénea proyección en el sector marítimo-pesquero.

Precisamente ahora hace diez años aparece la Ley 193/63 de 28 de diciembre de Bases de la Seguridad Social, que justificada en los Principios del Movimiento Nacional, Fuero del Trabajo y Fuero de los Españoles, opera el tránsito de aquel antiguo sistema de un conjunto de Seguros Sociales al nuevo de Seguridad Social. Sus directrices inciden todas en el régimen de protección de esta contingencia de accidentes de trabajo, pero de un modo específico la de supresión de posibles ánimos de lucro de los órganos gestores al encomendar la gestión de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales exclusivamente a entidades gestoras y a entidades mutualistas, y la preocupación preferente sobre los servicios de recuperación física o fisiológica de los inválidos y de rehabilitación de los mismos para una nueva profesión. Empieza también con la Ley de Bases un proceso aún hoy día inacabado de consideración conjunta de situaciones y contingencias protegibles, superando la regresiva antigua noción de riesgos singulares, en la que el accidente de trabajo y enfermedad profesional tienen poder de atracción como más perfecto y logrado sobre los otros riesgos protegidos, especialmente la enfermedad común y el accidente no laboral.

En la posibilidad de considerar todos los aspectos de esta contingencia, nos referimos sólo a los que estimamos más significativos.

Por lo que se refiere a la entidad aseguradora del riesgo de accidentes de trabajo, cuando la Ley de Bases aludida queda anunciada, están vigentes las normas de la Ley y Reglamento de junio de 1956, pero en el sector marítimo-pesquero, por razón de las dos modalidades fundamentales de retribución, la del salario y la de pesca a la parte, rigen dos sistemas. Las empresas con

trabajadores por cuenta ajena a salario o jornal, siguen la norma general de aquella legislación, y así la Marina Mercante y la pesca a salario protegen el riesgo en la Caja Nacional de Accidentes de Trabajo, en Mutuas Patronales o en compañías mercantiles de seguros. Y todo el amplio sector de pesca a la parte sólo se protegía en Mutuas Patronales específicas de pesca a la parte, cuya creación, precisamente con ese fin, fue autorizada por Decreto de 5 de abril de 1929.

Desde el 1 de mayo de 1966, publicado el texto articulado de la Ley de bases de Seguridad Social por Decreto de 21 de abril anterior, se suprime la posibilidad de asegurar el riesgo de accidente en las compañías mercantiles de seguros, y al propio tiempo, la Mutua de Accidentes de Mar y de Trabajo, entidad integrada en el Instituto Social de la Marina, creada originariamente como Mutua de Pesca a la parte, por su brillante ejecutoria en la labor realizada en el sector y su carácter oficial, al estar integrada en el ISM, es constituida en entidad gestora protectora de la contingencia de accidentes (disposición final 4.ª de la Ley General de Seguridad Social). Con ello, todas las empresas del sector hubieron de elegir suscribir documento de asociación con la gestora o con otras Mutuas Patronales, prescindiendo de las compañías mercantiles. Y continuando la meritoria labor realizada por la antigua Mutua de Accidentes de Mar y de Trabajo, no obstante la libre competencia de las Mutuas Patronales, el ISM, hoy día, protege de la contingencia a la mayoría de las empresas y trabajadores del sector, y sigue siendo la entidad gestora con mayor porcentaje de empresas asociadas en función de su colectivo, en relación con las restantes entidades gestoras de otras industrias y servicios en España.

Las cifras son expresivas: En junio de 1973, la recaudación de cuotas de accidentes de trabajo en el sector marítimo-pesquero se repartía en la forma siguiente:

Millones de pesetas en cuotas de accidentes recaudados

Grupos del artículo 33 del Reglamento	ISM	Mutua Patronal	Total	Colectivo trabajadores
Grupo I	31	15	46	63.000
Grupo II A	8	5	13	23.600
Grupo II B	7	1	8	20.000
Grupo III	0,6	0,07	0,67	21.400
				128.000

Se aprecia que la entidad gestora, ISM, protege la casi totalidad de la pequeña empresa y a los trabajadores autónomos, y aun a la mayoría de las grandes empresas,

como puede verse con más detalle en el siguiente cuadro:

(Pasa a la página siguiente)



● SE CUMPLEN LOS DIEZ AÑOS DE LA PROMULGACION DE LA LEY DE BASES DE LA SEGURIDAD SOCIAL.

● EL I. S. M. PROTEGE DEL RIESGO DE ACCIDENTES A LA MAYOR PARTE DE LOS TRABAJADORES DEL MAR.

		Trabajadores
Grupo I (63.000 trabajadores)	ISM	42.455
	Mutuas	20.545
Grupo II A (23.600 trabajadores)	ISM	14.523
	Mutuas	9.077
Grupo II B (20.000 trabajadores)	ISM	17.500
	Mutuas	2.500
Grupo III (21.400 trabajadores)	ISM	19.163
	Mutuas	2.237
	Total	128.000

(Viene de la página anterior)

Otro aspecto que merece especial atención en estos diez años es el de la base de cotización y de prestaciones en accidentes.

Como es sabido, en la Ley de 1956, como norma general, la base de cotización y prestaciones en accidentes consiste en remuneración real percibida. Pero este principio, fácilmente aplicable a los trabajadores con remuneración a salario (Marina Mercante y pesca a salario), porque cotización y prestaciones son función de los salarios base, que actualizan para cada empresa y trabajador con el proceso más o menos regular de elevación de salarios y de nivel de vida, no se ha traducido nunca con rigor en el sector de pesca a la parte, que con ser forma ejemplar de gestión de empresa y de retribución, al no encajar en los moldes clásicos de la empresa capitalista para la que ha sido concebida toda la normativa de los sistemas de previsión social, queda retrasada en la aplicación de los avances sociales y, en consecuencia, deficientemente protegida. En efecto, como en la pesca a la parte es imposible determinar previamente a la realización del trabajo cuál va a ser la remuneración real, el legislador del 56 determina para ellos, como tal retribución real, la establecida en los reglamentos a efectos de prestaciones (artículo 67). Pero a efectos de cotización, rige desde la creación de las Mutuas Patronales de pesca a la parte el principio del tanto por ciento del producto bruto de la pesca. Con ello, el encarecimiento de la vida, al aumentar el precio del pescado vendido, beneficia la cotización, no obstante algún retoque en la disminución de las primas de tarifas de accidentes. Pero la cuantía de las prestaciones queda congelada en función de aquellas retribuciones reglamentarias.

Parcial remedio se puso a tal desajuste en la relación cotización-prestación con la Ley y Reglamento del Régimen Especial del Mar de diciembre de 1966 y julio de 1970, que

consagran con rango legal el procedimiento para la determinación de remuneraciones reales en la pesca a la parte que venía usando la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, consistente en la fijación anual por las Delegaciones Provinciales de Trabajo de unos salarios reguladores por provincias del litoral y categorías profesionales, y excepcionalmente incluso por puertos (artículo 35 del Reglamento).

También ha supuesto notorio impulso en la estimación de estas retribuciones reales la elevación periódica del salario mínimo interprofesional y consiguiente modificación de la tarifa, ya que nunca se ha admitido un salario regulador en pesca a la parte inferior a aquel mínimo. En la categoría 9, correspondiente a marineros y pescadores, se ha pasado de la retribución mínima de 2.100 pesetas mensuales en 1963 (Decreto de 17-I-63) a la de 6.330, vigente actualmente desde mayo último (Decreto de 29-III-73).

Finalmente, en este aspecto de cuantía de retribuciones, también es de destacar, por lo que afecta a la Marina Mercante y pesca a salario (Grupo I), la concreta regulación en la base de cotización y prestaciones de las horas extraordinarias (artículo 2.º de la Ley 24/72 de junio), y en la Marina Mercante, la regulación y elevación periódica de la participación en el soborno desde 1970, tan importante en este sector, que estuvo excluida en el cálculo del salario base en la normativa de 1956 (artículo 34 del Reglamento del Régimen Especial).

Justo es reconocer que la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo del ISM, como compensación a la menor protección legal alcanzada por la pesca a la parte, había desarrollado una amplia labor graciable, especialmente a favor de los huérfanos de fallecidos en accidentes de mar, que se encontraba muy desarrollada en diciembre de 1963. Tal obra, correspondiendo a la transformación operada de la Mutualidad en gestora de la contingencia, fue no sólo recogida en el Régimen Especial



del Mar (artículo 45 de la Ley), sino en lógica consecuencia con el carácter del cambio operado, extendida en beneficio de todo el campo de aplicación del Régimen, y hoy día dotada de fondos específicos en la gestión de accidentes, constituye capítulo importantísimo de las realizaciones sociales del Instituto.

Otro aspecto de gran interés ha sido el mantenimiento durante los diez años que consideramos del principio de que la cotización en la pesca a la parte se realice con cargo al monte mayor, aunque legalmente ha constituido una regresión —cesión a la rutina legalista del principio general— la consignación en el texto legal del Régimen Especial de tal obligación como una mera facultad de descuento del monte mayor. El tiempo y los hechos, sin embargo, han confirmado que se ha considerado contra Naturaleza en la pesca a la parte el que incluso las cuotas de la Seguridad Social no sigan igual suerte que las de accidentes en esta modalidad de pesca.

Importante novedad legal ha sido la consagración en el texto del Régimen Especial (1969) del concepto propio de accidentes de trabajo para los trabajadores autónomos, con la exigencia de ser consecuencia directa e inmediata del trabajo que realizan por su propia cuenta y que además determine su inclusión en el Régimen Especial. Y las prestaciones, a diferencia de en el caso del trabajador por cuenta ajena, en que siempre son función del salario percibido, cualquiera que sea lo cotizado por la empresa, sólo guardan proporción con la cotización efectiva realizada por el propio trabajador.

Finalmente, destacaremos que han sido varios e importantes los avances en la acción protectora de accidentes introducidos por la Ley de 21 de junio de 1972, aunque por el momento, solamente amparan a los trabajadores del Grupo I. De estas innovaciones, merecen destacarse la asimilación en la protección del accidente no laboral al accidente de trabajo; la mayor duración de la situación de invalidez provisional, con correlativa disminución de la de ILT y consiguiente gravamen de la Seguridad Social; la adopción como norma general para prestaciones en situaciones de incapacidad permanente de la pensión y excepcionalmente de la indemnización a tanto alzado; un concepto de incapacidad permanente parcial más favorable; modificación más racional de los recargos por falta de medidas de seguridad e higiene en el trabajo; extensión de indemnización especial a tanto alzado a los padres que vivan a expensas de trabajadores fallecidos en accidentes de trabajo y que carezcan de derecho a las prestaciones según la Ley de Seguridad Social de 1966; configuración de una incapacidad permanente total cualificada y supresión de la edad mínima de 45 años para causar la prestación exigida por el ordinamiento derogado cuando la invalidez procede de accidente no laboral (también de enfermedad común); mayor flexibilidad y generosidad en el otorgamiento de prestaciones recuperadoras, etcétera.

Terminada esta ligera ojeada de medidas legales surgidas en el decenio, resulta en extremo interesante el examen del dato estadístico. Nos referimos, para simplificar, exclusivamente al de los trabajadores fallecidos en accidente de trabajo, teniendo presente que aluden exclusivamente a aquellos

que estaban asegurados del riesgo de accidentes en la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, a partir de 1966 ISM, y que sólo con posterioridad a esta fecha comienza el proceso de incorporación en el Instituto de las empresas de la Marina Mercante.

Las cifras pregonan lo siguiente:

FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRABAJO ASEGURADOS EN EL I. S. M.

AÑO	Trabajadores fallecidos
1963	94
1964	75
1965	66
1966	78
1967	67
1968	98
1969	109
1970	98
1971	85
1972	108
1973	139

Como queda indicado, para una estadística completa, a los datos aludidos habría que agregar el de los fallecidos asegurados del riesgo en las Mutuas Patronales, que según nuestras fuentes de información fueron, en 1973, 23 fallecidos, y en 1973, 34.

Terminamos esta consignación de cifras, recordando que el sector marítimo-pesquero, en función de su colectivo, es en toda España aquel en que es mayor el riesgo de accidente de trabajo, lo cual resulta tanto más de ponderar si tenemos presente que, dados los conceptos legales vigentes, no existe prácticamente incidencia de enfermedades profesionales en el mar, y que el sector minero del carbón, por ejemplo, con la enfermedad profesional de silicosis, lleva la fama de su enorme siniestralidad.

Un dato más: De los 139 muertos en accidente de trabajo en el año 1973 protegidos por el ISM, 129 eran pescadores! Los 10 restantes, marinos mercantes.

¿Qué perspectivas existen para el futuro en la protección de esta contingencia?

Excusado es decir que se nos ofrece como primera la de una ordenación y mejora en la protección de los trabajadores de pesca y especialmente los de remuneración a la parte, arbitrando procedimiento para estimación de salarios reguladores base más elevados. Una delimitación más concreta y favorable para los trabajadores de sus situaciones laborales en relación con su calificación como fijos, eventuales y de temporada; una definición o concreción de situaciones estimables como enfermedades profesionales para aquellos trabajadores del mar que, habiendo dejado su vida útil en el esfuerzo de sus duras tareas maríneas, se les encuentra un día, en el rutinario reconocimiento médico, no aptos para embarcar nuevamente; una acentuación de toda la política de prevención de accidentes y concreción de las técnicas y procedimientos de recuperación profesional. Y a no dudarlo (está ya anunciado en el texto articulado de la Ley de Seguridad Social), una revisión de los tipos de tarifa aplicables a este riesgo, que brindará por cierto excelente oportunidad para corregir el tradicional desfase cotización-prestaciones en la pesca a la parte.

FABRICA DE HIELO

SANTA MARIA DEL MAR

DE LA

COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES

DE

ALMERIA

Teléfonos:

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

PUERTO PESQUERO

CONSIDERACIONES SOBRE EL ORDENAMIENTO JURIDICO LABORAL

Por ANTONIO MAQUEDA NOE

La actividad laboral en la Marina Mercante se ha caracterizado en todo los tiempos por una peculiaridad que viene dada por los medios en que el trabajo se efectúa y otras circunstancias que la configuran por el rango diferencial de las actividades que se desarrollan en tierra firme. Esta circunstancia determinó que hubiera que darle un ordenamiento jurídico especial al trabajo en la mar. La Ley de Bases de Condiciones de Trabajo en la Marina Mercante, de diciembre de 1951, es el punto de partida de todo el ordenamiento jurídico que regula las condiciones de trabajo en los barcos mercantes de la flota española.

A partir del año 1951, a mi juicio, se marca lo que ha de constituir la base fundamental de todo el edificio jurídico que se ha construido a partir de aquella fecha.

ORDENANZAS

La primera de las Ordenanzas, consecuencia de la Ley de Bases, se publica en diciembre de 1952. En ella se articulan las condiciones que figuran en la Ley de Bases y viene a constituir la más extensa e importante de las disposiciones que regulan el trabajo en la Marina Mercante.

Muchas han sido las modificaciones que esta primitiva Ordenanza ha sufrido a lo largo de los años. En todas ellas he tenido una importante y directa participación, pues mi actividad como representante sindical se remite a los años en que se inicia esta labor legislativa y, como anteriormente digo, participé en ella de un modo directo, representando a los marinos españoles.

Desde el año 1962 al 1969 hay un largo periodo en el que la Ordenanza sufre modificaciones, pero sólo lo son de corrección de algunas deficiencias de su contenido y del perfeccionamiento de otras que en el transcurso del tiempo evidenciaron la necesidad de reajustar, o reestructurar algunos de los supuestos jurídicos que en la misma se regulaban.

Hemos de decir que la primitiva Ordenanza, si bien pecaba de extensa, cumplió sus fines y presentó un señalado servicio a los marinos españoles.

SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

Un hecho muy importante quiero señalar, y es la creación del Sindicato

Nacional de la Marina Mercante, en el año 1962. Por entonces, y por designación de los encuadrados en dicho ente, representantes sindicales, fui designado presidente de la Sección Social Central, hoy Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos.

Mi primera preocupación, al asumir este cargo, fue el de actualizar las condiciones de trabajo en la Marina Mercante. Era necesario modernizar sus preceptos e incorporar al ordenamiento jurídico las situaciones que la propia realidad de la convivencia en el trabajo había ido creando a lo largo de los años de vigencia. Fue una labor muy difícil e importante, en la que empleé todas mis energías, que se vio coronada con éxito con la publicación de la Ordenanza que hoy está vigente.

Anteriormente a la Ordenanza de mayo de 1969 había habido algunas modificaciones en su texto, como anteriormente hemos dicho, pero particularmente se habían conseguido algunas actualizaciones de carácter económico, que se tradujeron en mejoras que, aun cuando tuvieron su importancia, no alcanzaron el nivel y las aspiraciones que los marinos mercantes se habían formulado.

ORDENANZA DE 1969

La Ordenanza de 1969 contiene muchas novedades; quizá la más importante de ellas sea la nueva estructuración que se les da al sobordo, estableciéndolo como concepto fijo para las distintas categorías profesionales y denominándolo "plus de navegación por participación en el sobordo". Con ello se lograba una agilitación en los trámites administrativos de las empresas, una mayor claridad y mejor precisión respecto a las cantidades que cada uno de los tripulantes habrían de percibir por este concepto.

No quiero extenderme mucho sobre lo que significó esta ordenanza, pero realmente se logró una mejor y racional clasificación profesional, simplificándose los distintos conceptos contenidos en ella y se configuraron también positivas ventajas referidas a vacaciones, descansos, etcétera.

PLUS DE NAVEGACION

No obstante las mejoras que supuso la Ordenanza, casi inmediatamente a su publicación, y como consecuencia de la

Don Antonio Maqueda Noé, vicepresidente del Consejo General del ISM, presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante y procurador en Cortes.



incidencia que produce en las retribuciones el salario mínimo interprofesional, volvieron a plantearse de nuevo problemas muy importantes; quizá lo que más nos preocupó fue lo de que el plus de navegación fuera absorbible, por aplicación del criterio de la consideración conjunta de retribuciones, que hacía que el aumento que se produce por esta circunstancia fuera enjugado con el plus de navegación, con lo que, a nuestro entender, se desvirtuaba su verdadera finalidad, que respondía al hecho de la navegación, y a la situación en que el trabajo se presta en la Marina Mercante.

Estas consideraciones nos movieron a interesar del director general de Trabajo que se considerase no absorbible el plus de navegación y así se estableció, incluyéndolo ya como concepto *no absorbible* en el Decreto que regula el salario mínimo interprofesional del año 1971, en el cual queda absolutamente independizado.

HORAS EXTRAORDINARIAS

Otro problema que abordamos inmediatamente después de la Ordenanza, en el año 1970, era el de las horas extraordinarias, que no habían, a nuestro juicio, recibido el tratamiento que les correspondía. Logramos también su modificación en diciembre de 1970, publicándose un baremo de horas extraordinarias, que respondía a la realidad de su valor y a los conceptos retributivos que a este respecto habrían de tomarse en consideración.

FAMILIARES ACOMPAÑANTES

También conseguimos en aquella fecha que se permitiera acompañar a los marinos algún familiar, preferentemente las esposas, aspiración esta largamente sentida y expuesta por los marinos, pero que presentaba muchas dificultades, que afortunadamente fueron resolviéndose y hoy

son muchas las empresas que permiten que en algunos viajes las esposas o cualquier familiar puedan acompañarlos. Con ello se cumplen unos fines de reagrupación familiar y se paliar los efectos que el alejamiento familiar produce en los marinos, que por naturaleza de la actividad que realizan permanecen separados de su medio familiar y social por largas temporadas.

A partir del año 1970 nuevamente se nos plantean problemas derivados fundamentalmente del acelerado crecimiento de los precios y consiguiente deterioro que las retribuciones sufren por esta causa.

Es preciso, pues, iniciar de nuevo la tarea de actualizar la Ordenanza, siquiera sea en sus aspectos económicos. También nos preocupó grandemente el problema de la manutención.

MANUTENCION

Se pretendió que el importe de la manutención se computara como si fuera salario y se descontara a los marinos. Esta medida lo que producía era que la obligación que en todos los textos legales se atribula al empresario de proporcionar los alimentos necesarios para su manutención se trasladara a los tripulantes, con lo que se daba el contrasentido de que los marinos se pagaban su comida.

Este hecho produjo una gran polémica en la Marina Mercante, y abundaron los criterios sobre su naturaleza, pero la Unión que presido siempre ha mantenido el criterio de que la manutención es una obligación imputable al armador, que viene obligado no a satisfacer una cantidad por este concepto, sino a facilitar la alimentación en las condiciones que las disposiciones establecen.

Así se entendió por la Dirección General de Trabajo, y en la revisión de la Ordenanza, que se produjo en el año 1973, se modificó el artículo correspondiente a manutención (artículo 135), establecién-

CONSIDERACIONES...

dose que no tiene la consideración de salario y que no puede ser exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, bajas por enfermedad o accidente de trabajo, etcétera, y en ningún caso por otra situación o por ningún otro concepto y que el armador está obligado a suministrar la alimentación, en los términos que establecen las disposiciones legales.

OTRAS MEJORAS

La disposición de julio de 1973 ha actualizado el régimen económico de la Ordenanza y se ha establecido con precisión lo relativo a la manutención.

El Decreto de Ordenación del Salario indudablemente ha de tener repercusión en la Marina Mercante; en estos momentos estamos estudiando la forma en que puede ser afectada y procuramos ver lo que ha de ser modificado en un futuro inmediato, como consecuencia del criterio que sobre retribuciones, salarios y complementos establece este Decreto.

Estamos procediendo a incorporar a la Ordenanza, como consecuencia de que fueron creadas por Decreto en el pasado año, las nuevas titulaciones de electricistas y algunas otras situaciones referidas a cursillos y a la situación de los alumnos radiotelegrafistas.

La labor no está terminada. Es preciso continuar y son muchas las situaciones que será preciso reconsiderar, y sobre todo mantener el ritmo adecuado que exige el tiempo, para que las condiciones de trabajo en la Marina Mercante no sólo se mantengan, sino que mejoren, porque continuamente se están produciendo, como consecuencia de la realidad que se vive en el trabajo en los buques, situaciones nuevas que es preciso considerar, ordenar y reglamentar.

CONVENIOS COLECTIVOS

La negociación colectiva ha tenido una gran importancia en la Marina Mercante. Son muy importantes los convenios colectivos que se han pactado y ya hay empresas que han firmado convenios en sucesivas renovaciones, alcanzándose un nivel de retribuciones y de otras mejoras sumamente importantes. Podemos cifrar que alrededor de un 40 por 100, de la flota mercante española está sujeta a convenios, si bien hasta ahora se ha referido siempre a grandes empresas navieras de pasaje, carga y quizá en mayor proporción a los que transportan productos petrolíferos.

La nueva Ley nos va a permitir una mayor objetividad y dar un fuerte impulso a la negociación colectiva, que a nuestro entender es el instrumento más idóneo para el logro de las aspiraciones de los marinos españoles, en particular, y de los trabajadores españoles, en general.

La citada Ley, como he dicho, nos va a dar muchas posibilidades y nuestro propósito es intensificar esta labor para que toda la flota esté comprendida dentro de esta posibilidad de mejoras que nos brinda el derecho voluntario, cuya expresión más real es la Ley de Convenios Colectivos.

SEGURIDAD SOCIAL

Otro aspecto que interesa resaltar, pues corresponde a un campo de extraordinaria importancia para los marinos españoles, es todo lo que se refiere a la Seguridad Social del Mar; como procurador en cortes he intervenido directamente en las tareas de estudio y dictamen de la Comisión de las Cortes, que realizó esta tarea.

He de resaltar la trascendencia que la aplicación de esta Ley Especial ha tenido para los marinos españoles, pues ha significado un notable avance en la protección de las distintas contingencias que pueden acaecer en la vida laboral de los marinos.

También nuestra intervención ha sido muy activa en el dictamen de la Ley de Financiación y Perfeccionamiento del Régimen General de la Seguridad Social, que, naturalmente, también incide sobre el Régimen Especial.

Todo ello ha significado una tarea muy importante, y podemos afirmar que lo conseguido ha llenado en gran parte las aspiraciones de los marinos mercantes.

La aplicación de la Ley de Régimen Especial para los trabajadores del mar ha traído como consecuencia nuestra participación como representante de los marinos, juntamente con el resto de las agrupaciones integradas en la unión, en el Régimen Especial y en sus órganos de gestión y gobierno del Instituto Social de la Marina.

LA UNIÓN

Por último, quiero referirme a que la Unión de Trabajadores y Técnicos agrupa en su seno a las actividades de tráfico interior de puertos, o sea, a las embarcaciones que efectúan su actividad en puertos, radas y bahías; actividades auxiliares en empresas navieras, constituidas por sus empleados, integrados igualmente en su respectiva agrupación, la de consignatarios, agentes de aduanas, carga y descarga, integrados en la Agrupación de Empleados de Agencias Marítimas, los trabajadores de juntas de puertos y las que afectan a los trabajos de carga y descarga, estiba y desestiba de los buques, agrupación que tiene una gran importancia y que está constituida por los estibadores portuarios.

En estas actividades también ha sido muy intensa la labor desarrollada, que ha culminado en el pasado año en el estudio y actualización de la Ordenanza de Estibadores Portuarios, cuya puesta a punto ha significado una labor difícil y prolongada, pero que nos ha permitido darle cima con positivas mejoras para este grupo de trabajadores.

También se han revisado las Ordenanzas de tráfico interior de puertos e iniciadas las tareas preliminares para la de empleados de agencias marítimas y la de trabajadores de juntas y comisiones administrativas de puertos.

Nuestro Sindicato y la unión que presido continuarán su labor en defensa de los intereses de los marinos españoles, para colocarles al nivel que les corresponde como marinos y como españoles.

«PRETENDO SER MINISTRO DE LA MARINA MERCANTE»

● FERNANDEZ CUESTA, EN LA CAMARA DE COMERCIO DE BARCELONA.

● «ES NECESARIO QUE LOS BUQUES QUE CONSTRUIMOS SEAN PARA NOSOTROS».

Visitó Barcelona durante los días 15 y 16 de enero el nuevo ministro de Comercio, don Nemesio Fernández-Cuesta. En el primero de los días de su estancia acudió a la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, en donde mantuvo un coloquio con los periodistas y en presencia de los directivos de la citada Cámara.

“El ministro de Comercio tiene que ser ministro de la Marina Mercante, y pretendo serlo”, comentó el señor Fernández-Cuesta, quien indicó también el hecho de que debido a la escasez de barcos mercantes españoles, nuestro comercio exterior por mar, tanto en exportaciones como en importaciones, se hace bajo pabellón de otros países. “No podemos entregar en mano y bajo banderas extranjeras la calidad de nuestra competencia”, añadió refiriéndose a nuestras exportaciones.

Se comentó en el coloquio el que España pudiera proporcionar créditos para la construcción de barcos a otros países y que nuestros astilleros se encuentren entre los cinco o seis más importantes del mundo, por el volumen de su construcción, y que al mismo tiempo se disponga de una flota nacional reducida e insuficiente. El señor Fernández-Cuesta comentó que en tal sentido no se ve que España sea una nación tan marinera como tanto se presume. Hay que limitar y reducir que tanto lo que se exporta como lo que se importa venga en su mayoría en barcos bajo otros pabellones. Es necesario construir barcos mercantes para nosotros mismos, y tenemos que conseguir de otros países constructores las facilidades crediticias otorgadas aquí a terceros.

IMPOSICION DE LA MEDALLA DE ORO DE BARBATE AL ALMIRANTE BOADO

BARBATE DE FRANCO (Cádiz).—Cumpliendo el acuerdo tomado en su día por la Corporación Municipal barbatesa, a propuesta del alcalde de la localidad, ha sido impuesta la medalla de oro de Barbate de Franco al almirante Boado Endeiza, ex subsecretario de la Marina Mercante.

Al acto asistieron el hasta hace unos días gobernador civil de la provincia, don Luis Nozal López, nombrado recientemente delegado nacional de Provincias; almirante Gener Cuadrado; delegado provincial del Instituto Social de la Marina; don Fernando Marcitllach Guazo, ex director general de Pesca Marítima; presidente de la Diputación Provincial gaditana, y otras personalidades.

Tras darse lectura al acta en la que consta el acuerdo de la Corporación, el alcalde de Barbate hizo una semblanza del homenajeado señalando el interés demostrado por éste en las numerosas gestiones realizadas en beneficio de la ciudad.

El almirante Boado Endeiza contestó al alcalde con emocionadas palabras, y seguidamente le fue impuesta por la primera autoridad local la referida distinción. Por último, el ex gobernador civil de la provincia, señor Nozal, pronunció unas palabras de agradecimiento hacia el homenajeado.

Seguidamente, autoridades, invitados y asistentes al acto se trasladaron a la parroquia de San Paulino, donde se celebró la Santa Misa y se entonó una Salve marinera.

TEMPORAL



VINARÓZ.—A causa de los temporales del Mediterráneo, el mar batió fuertemente contra la pared de contención del paseo marítimo en esta localidad, y ocasionó los destrozos que muestra la fotografía.

El señor Baraka
(a la derecha),
con nuestro colaborador
Manuel Cruz.



★ "NO HAY LIMITE
DE BARCOS PARA
FAENAR DENTRO
DE LAS 70 MILLAS
MARROQUIES"

SE PODRA PESCAR DE TODO, MENOS SARDINA

DEL acuerdo hispano-marroquí de pesca firmado el pasado 31 de diciembre bien poco se ha sabido. El anuncio de la firma fue escueto, quizá por prudencia diplomática. Y se comprende que después de las peripecias, algunas dramáticas, vividas a lo largo de 1973, los medios interesados hayan especulado lo suyo en estos primeros días de enero. En un principio se pensó que lo convenido en Rabat, después de largas y laboriosas negociaciones, limitaba la participación española en la sociedad marroquí Maropêche a doscientos barcos, y que ahí residían todas las posibles ventajas que nuestro país podría obtener en las "aguas prohibidas" marroquíes. Sin embargo, no ha habido defecto de información ni tampoco los acuerdos son tan limitados. Por un lado, efectivamente, la sociedad Maropêche tuvo el buen cuidado de dar toda clase de detalles en torno a la futura cooperación hispano-marroquí a los sindicatos, cofradías y armadores más directamente interesados; de otra parte, ha quedado bien claro que ese límite de doscientos pesqueros españoles sólo se refiere a los que están llamados a incorporarse a la citada sociedad marroquí, con domicilio social en Casablanca, y que, en consecuencia, las puertas están abiertas para la constitución de sociedades parecidas sin limitación alguna.

Hemos tenido la oportunidad de entrevistar en Madrid al presidente del Consejo de Administración de Maropêche, que ha resultado ser un viejo amigo de España: Abdelhadi Baraka, un hombre formado en el Instituto Ramiro de Maeztu, donde cursó su Bachillerato, y licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Baraka, que nació en la provincia de Tetuán, durante el Protectorado español, nos aseguraba sobre el alcance del nuevo acuerdo pesquero:

—Efectivamente, el límite de doscientos barcos es el que se ha establecido en

el marco del reciente acuerdo hispano-marroquí, que se ha concretado en señalar el ámbito o las funciones de Maropêche, que es una sociedad piloto en el marco de la cooperación pesquera de los dos países vecinos y amigos, lo cual no impide que otros armadores españoles concierten otros acuerdos con marroquíes para constituir sociedades nuevas con carácter privado. Marruecos está abierto, y diría hasta deseoso, de que la cooperación pesquera entre los dos países se desarrolle. Y no hay límite alguno para la constitución de otras sociedades parecidas a Maropêche.

—¿Y qué es exactamente Maropêche, señor Baraka?

—Maropêche es una sociedad mercantil marroquí, con un capital de cuatro millones de dirhams (equivalente a unos cincuenta millones de pesetas) totalmente suscrito, la mitad, por la Oficina Nacional de Pesca de Marruecos, y la otra mitad, por el Instituto Nacional de Industria a través de la Sociedad de Inversiones Mobiliarias en el extranjero. La parte española se ha acogido a cuantas ventajas concede el Código de Inversiones de Marruecos al capital extranjero, con todas sus posibilidades de exportación de beneficios, exenciones de impuestos, etcétera.

(Abdelhadi Baraka fue nombrado presidente del Consejo de Administración de la sociedad pesquera en mayo del pasado año, poco después de la extensión de las aguas territoriales marroquíes, y desde entonces ha asistido a las pacientes y a veces difíciles negociaciones entre España y Marruecos para llegar a un acuerdo en sustitución de aquel otro, firmado en Fez en 1969, que tan criticado fue por la prensa nacionalista marroquí. Quizá por la torpeza o la ambición de algunos pescadores, aquel convenio tan favorable se vino abajo. No faltó periódico de Casablanca que estallase de indignación ante lo que estimaba un "saqueo" en toda la línea de las riquezas

piscícolas marroquíes... Y decimos esto a título meramente informativo, porque ocurre que no siempre se ha sabido la causa de la denuncia de un acuerdo que pudo haber sido un ejemplo de cooperación entre dos países vecinos.)

—¿Y qué fines persigue Maropêche?

—Los de una empresa mercantil que busca su rentabilidad, en este caso la explotación pesquera. De momento, nuestra sociedad tiene el propósito inmediato de comprar cinco arrastreros congeladores y un atunero congelador oceánico. Se ha abierto ya un concurso internacional para el suministro de estos barcos, y confiamos en que participen en el mismo los astilleros españoles. Mientras se construyen estos barcos queremos comprar con urgencia dos arrastreros y un atunero de segunda mano. ¿Algún armador está dispuesto a vendérmolos? Los adquiriríamos en seguida.

—¿Nos podría decir, señor Baraka, en qué ha consistido exactamente el acuerdo firmado entre España y Marruecos el pasado treinta y uno de diciembre?

—En lo que a nosotros se refiere, es decir, en relación directa con Maropêche, hemos recibido un mandato de los dos Gobiernos para contratar o asociar a nuestra empresa hasta un total de doscientos pesqueros españoles. Estos contratos pueden firmarse individualmente, pesquero a pesquero, o colectivamente con los armadores, cofradías o sindicatos. Lo que se persigue es una operación puramente comercial.

—¿Y en qué condiciones se llevarán a cabo estos contratos de asociación?

—Preferiría no hablar de ello, porque se están negociando en estos momentos. Las condiciones ya las conocen los armadores españoles, y las están estudiando. Precisamente, para dentro de muy pocos días esperamos celebrar una reunión en Madrid, en la que ya podrían firmarse los primeros contratos.

DECLARACIONES
DEL SEÑOR BARAKA,
PRESIDENTE
DE "MAROPÊCHE",
SOBRE EL ACUERDO
HISPANO-MARROQUI.

—Adelántenos, al menos, algún detalle...

—Digamos que las condiciones fijadas para la pesca se semejan mucho a las normas que rigen para barcos marroquíes. Median muchos detalles, como las características de los barcos, las capturas, etcétera. En principio podrá pescarse a partir de las cero millas. En cuanto a los términos del contrato, los detalles entran en el terreno de lo puramente comercial, buscando el beneficio de la sociedad.

—¿Qué tipos de barcos serán los que puedan faenar en sus costas?

—En general, casi todos los que han venido haciéndolo hasta ahora, es decir, aquellos que no están equipados para la pesca de alta mar. Se trata de arrastreros de tipo medio.

—¿Y cuál es su impresión personal sobre el alcance del acuerdo ya firmado?

—Muy optimista. Yo creo que ha sido el mejor medio de solucionar el problema surgido a raíz de la ampliación de las aguas marroquíes, y que no quisiera llamar "problema", porque entre España y Marruecos no puede haberlos. Se trata, por otra parte, de un primer paso. Maropêche es una sociedad piloto que cuenta con el apoyo de los dos Gobiernos, interesados en facilitar la promoción de sociedades conjuntas. Nuestra empresa no se va a limitar a la pesca solamente. Ampliará sus actividades a la construcción y explotación de fábricas de harinas de pescado y de tratamiento de anchoas. También quisiera que España aportase su ayuda técnica para la creación de escuelas de formación profesional de pescadores marroquíes.

(Pasa a la página siguiente)

BARAKA...

(Viene de la página anterior)

—¿Qué duración tendrán los contratos con esos doscientos pesqueros a los que se ha limitado la asociación con Maroc-Pêche?

—No se ha fijado límite alguno. El contrato puede durar tanto tiempo como quieran las partes contratantes, es decir, mientras sea rentable.

—¿A cuánto asciende la inversión inicial prevista por la sociedad para la adquisición de sus propios pesqueros?

—A veinticinco millones de dirhams (unos trescientos millones de pesetas), que serán desembolsados a partes iguales por nosotros y por nuestros socios españoles. Los pesqueros congeladores que buscamos son de doscientas toneladas de desplazamiento y una capacidad de mil toneladas; en cuanto al atunero, debe ser de mil doscientas toneladas de desplazamiento y una capacidad de tres mil toneladas.

Abdelhadi Baraka va a ser, a partir de ahora, un asiduo visitante de Madrid, donde todo le es familiar y donde los viejos compañeros de estudios le salen a cada esquina. Es un enamorado de nuestra capital y un buen conocedor de nuestra normativa jurídica. Muchos de nuestros lectores le recordarán cuando vino a representar, junto con el gran jurista Del Rosal, la acusación privada en el célebre caso Jider. Además, el señor Baraka fue primer secretario de la Embajada de su país en Madrid en los años 1959-63. O sea, que es casi madrileño. Sus conocimientos, su formación jurídica española y su experiencia de diputado en el Parlamento marroquí, por su provincia de Tetuán, son todo un bagaje de primera mano, que el Rey Hassan II ha sopesado el fijarse en él para proponerle un puesto que debe ser la llave que abra muchas puertas a la cooperación hispano-marroquí.

En cualquier caso, la tarea no resultará demasiado fácil. No sólo porque los pescadores españoles han recibido el convenio con reticencias —en adelante sus ganancias tendrán que ser compartidas—, sino porque los propios marroquíes han visto en él aspectos más negativos que positivos, y hasta han declarado una huelga de cuarenta y ocho horas en señal de protesta por no haber estado representados en la negociación del acuerdo, y por temer una competencia española a la que serán incapaces de hacer frente, dada la modestia de su flota. Más aún: los armadores marroquíes han expuesto claramente su opinión sobre las sociedades mixtas, que consideran totalmente ineficaces. Sobre este tema, del que nos ocuparemos en el próximo número, el órgano del Ministerio marroquí de Información, "Al Anbaa", ha recordado que los pescadores españoles podrán faenar en las aguas marroquíes con una importante limitación: la de la sardina, principal fuente de recursos de la flota cherifiana, mientras que, por otra parte, Marruecos se beneficiará de una ayuda técnica y financiera adaptada a los planes marroquíes de desarrollo de la pesca marítima e industria conservera. Como no parece que la aclaración haya satisfecho de todo a los armadores del país vecino, cabe deducir que la constitución de nuevas sociedades similares a Maroc-Pêche tropezará con serias dificultades. Al menos mientras no se demuestre la rentabilidad de esta empresa piloto. ■ MANUEL CRUZ.

CRONICA DE RABAT

RABAT (De nuestro corresponsal).—La firma entre España y Marruecos de un Convenio de Pesca el pasado día 2 de enero, por el que se autoriza a la sociedad mixta Maroc-Pêche para fletar 200 pesqueros españoles, ha sido acogida con las más diversas reacciones a un lado y otro del estrecho de Gibraltar.

No han sido solamente los armadores españoles y algunas Cofradías del Sur de España quienes opusieron ciertas reservas a los términos del acuerdo. En Marruecos, bastantes voces se han elevado también para criticar la oportunidad de la firma.

Así, los armadores de Casablanca amenazaron recientemente a la Office Nationale des Pêches, organismo autónomo que regula la actividad del sector pesquero marroquí, con recurrir a la huelga si era necesario para anular el acuerdo.

En respuesta a esta amenaza, el diario gubernamental "Le Matin", de Rabat, publicó el día 11 de enero una nota en primera página en la que daba ciertas precisiones sobre el Convenio firmado. El Convenio no contiene "cláusulas secretas", como se había rumoreado —según aseguraban también fuentes oficiales españolas—, pero no será hecho público, de modo que la información facilitada por el diario marroquí era de gran importancia.

"Le Matin" comenzaba su nota informativa señalando que el puerto de Casablanca —de donde surgieron las primeras chispas de rebeldía— representaba muy poco en el conjunto de la industria pesquera marroquí. La nota tranquilizaba a los armadores indicando las limitaciones del Convenio firmado. Así, la sociedad mixta Maroc-Pêche, como todas las sociedades de este estilo, se dedicará solamente a la explotación y captura de especies poco conocidas, y en zonas no frecuentadas por buques de nacionalidad marroquí. Asimismo, los 200 buques españoles no podrán pescar la sardina, que estará reservada exclusivamente a los pesqueros marroquíes. Ya puede imaginar el lector la importancia económica de esta restricción para la industria conservera española.

Las precisiones ofrecidas por el diario se dirigían a tranquilizar los espíritus. "Los temores suscitados entre los traba-

EL CONVENIO NO HA CAIDO BIEN EN MARRUECOS

jadores y técnicos marroquíes por la firma del acuerdo —concluía la nota— son totalmente injustificados".

Los diarios de la oposición ("L'Opinion", del partido Istiqlal, y "Maghreb Informations", de la Unión Nacional de Fuerzas Populares) se han mostrado, desde el principio, hostiles a un acuerdo con España, echando mano de una completa colección de tópicos, entre los que se incluyen, por supuesto, las reivindicaciones territoriales marroquíes y otras contenciosas pendientes. Estos órganos de opinión proponen que no se llegue a acuerdo alguno con España mientras no exista un "entendimiento total y de base" que englobe toda la problemática pendiente, lo que equivale a decir que se clausuran todas las posibilidades de entendimiento en la actualidad. El Gobierno marroquí no comparte tan utópica y descabellada tesis, y la prueba es el Convenio firmado.

Sin entrar ni salir en la eficacia, valor, utilidad e importancia de dicho acuerdo, que será valorado en su día por sus resultados, lo cierto es que al menos ha servido para rebajar el tono de las tensas relaciones existentes hasta ahora entre los dos países en el terreno pesquero. Las multas, abordajes, secuestros, huidas y enfrentamientos que habitualmente se producían a lo largo del litoral marroquí, no se han vuelto a repetir desde hace dos meses. Según parece, "el compás de espera" aceptado por las autoridades marítimas de Marruecos tiene por objeto dar tiempo a la sociedad mixta para fletar sus 200 pesqueros, y comprobar sobre la realidad si el Convenio funciona o no.

Por lo demás, el nuevo Reglamento de Pesca de Marruecos, publicado en el "Boletín Oficial del Reino" a finales de noviembre, incluye sanciones bastante graves para los buques extranjeros que faenan en los "límites de pesca" marroquíes que van desde las 0 a las 70 millas, en virtud de un Decreto publicado en marzo de 1973, origen de todas las discordias. Las multas, que alcanzan el medio millón de pesetas, y penas de prisión de hasta un año, amenazan ahora a los pesqueros y pescadores que sin formar parte de Maroc-Pêche se aventuren en el proceloso litoral norteafricano. ■ ALBERTO MIGUEZ.

CRONICA DE CADIZ

CADIZ (Crónica de nuestro corresponsal).—El nuevo reglamento sobre pesca marítima, que entró en vigor en Marruecos el día 11 del pasado mes de diciembre, señala multas por infracciones en materia de pesca hasta de cuarenta mil dirhams, pena de prisión para armadores, patrones y tripulantes, así como confiscación de artes de pesca y embarcaciones.

Ello dio lugar a que en Algeciras cundieran la alarma y el miedo, sobradamente justificados, y la Cofradía Sindical de Pescadores de esta ciudad convocó una reunión extraordinaria y urgente de su Asamblea Plenaria el día 13 del mismo mes.

Ante el grave problema, que afecta muy particularmente a esta flota, cuyos caladeros se encuentran situados en aguas frente a las costas de Marruecos, así como aquellos otros barcos que por pescar en zonas más al Sur tienen necesariamente que navegar por dichas aguas, la mencionada Asamblea tomó, por unanimidad los siguientes acuerdos:

1.º Proceder de inmediato al amarre de todas las embarcaciones pesqueras afiliadas a dicha entidad que se encontraran en puerto y al de todas las que fueran llegando al mismo.

2.º Como consecuencia obligada de tal paralización, llevar a cabo el desenrole de las tripulaciones de dichos barcos, las cuales deberán solicitar del ISM el que se les acoja al Seguro de Desempleo o, en su defecto, se les conceda el oportuno subsidio por la situación de paro a que se ven sometidos.

El día 3 de enero, en todos los periódicos de España se comentaba con bastante optimismo la noticia del nuevo acuerdo hispano-marroquí, según el cual, 200 barcos españoles podían faenar en aguas de Marruecos dentro del marco de la cooperación hispano-marroquí y a través de la sociedad Maroc Pêche, constituida con capital español y marroquí a partes iguales.

Debo confesar que a mí, particularmente, tal noticia me dijo muy poco. La encontré ambigua, nada concreta; por eso quise recoger la impresión que había causado entre los pescadores de Algeciras.

Y, desde luego, puedo afirmar, después de oírles, que el optimismo no había prendido en ellos. Antes al contrario, estaban desconcertados, perplejos, llenos de dudas e interrogantes.

Algunos barcos grandes de los que pueden salir a pescar al Sur, han salido a

pesar de navegar por aguas marroquíes, pero actualmente hay varadas unas treinta embarcaciones, con un total de quinientos tripulantes en paro. Pero se da el caso de que son embarcaciones pequeñas, que no cotizan por este Seguro de Desempleo, y, por lo tanto, no tienen derecho a él. No obstante, recientemente se acordó prestarles una ayuda económica equivalente, como máximo, al 75 por 100 del salario mínimo interprofesional, por un período de tiempo determinado. Este acuerdo podrá paliar un poco tan grave problema, pero lo que urge es que la Administración considere la importancia real del problema y trate de encontrar una solución óptima que satisfaga plenamente a todos.

En la provincia de Cádiz es Algeciras el puerto más afectado. Barbate, que llevaba sufriendo desde hace mucho tiempo este problema, ha ido solucionándolo como ha podido: muchos barcos se han dedicado a pescar en la bahía de Cádiz, bastantes pescadores se han enrolado en barcos de mayor tonelaje de otros puertos de la provincia, e incluso del litoral levantino, y ha comenzado a renovarse la flota con la construcción de barcos de mayor porte que les permitirá pescar en caladeros más distantes. ■ CRISTINA CHILLIDA DE ALVAREZ.

LA "ESTOYA"

(LIQUIDACION DE IMPUESTOS EN ALEMANIA)

BONN (Crónica de nuestro corresponsal).—Como todos los años por estas fechas, y más para los marinos españoles por los "bollos" habidos y los que este año habrá, repito una vez más las orientaciones que a popa o a proa deben seguir, sin olvidarse que pueden colocarles un imán en la brújula y el Norte les quede más cercano del enfado.

Me refiero a la solicitud de devolución de impuestos correspondientes a los pagados en el año 1973 o más en lenguaje "Lastarbeiteril", "estoya". Voy a dar a conocer a los novatos y recordar a los veteranos algunos de los capítulos que Finanzamt ha de tener en cuenta como entidades a rebajar del sueldo bruto ganado y por tanto incremento a la hora de devolver aquel departamento de la Hacienda alemana:

1. Si se tiene a cargo madre, o padre, o ambos, o los suegros, o uno de ellos, o hermanos menores de dieciocho años, pedir un certificado al Ayuntamiento de residencia de estos familiares en el que conste que se hallan a cargo del solicitante. Este certificado debe ser traducido al idioma alemán, lo que le harán en la asesoría laboral o en la asistencia social e incluso en la misión católica o Sindicato, gratuitamente, o bien en un intérprete jurado, previo pago de los emolumentos legales. Este certificado y la traducción, así como los resguardos de los giros enviados a esos familiares —valen los enviados al Banco o Cajas de Ahorro—, deberán acompañar a la solicitud.

2. Si se tiene coche y se ha necesitado para incorporarse a su trabajo, número de kilómetros que en el viaje de ida se han realizado y número de días en que se ha precisado, así como resguardos de los recibos abonados al seguro del vehículo, de cuya cantidad tendrán en cuenta sólo el correspondiente a medio año.

3. Certificado de haber trabajado más de doce horas diarias.

4. Certificado del Sindicato con las cantidades abonadas por pertenecer al mismo, si se han abonado.

5. Si se tiene la mujer en España, se tienen en cuenta a los marinos nueve marcos diarios libres de impuestos.

6. Un viaje a España, ida y vuelta, recibos "al canto".

7. Gastos de ropa de trabajo hasta 170 marcos. No precisa recibo.

8. Certificado del médico, si ha sido necesaria una dieta especial de comidas, por ejemplo, por padecimientos de estómago, riñones, diabetes, corazón, tuberculosis, etcétera.

9. Certificado de defunción y gastos de entierro y viajes si falleció algún familiar, Dios no lo haya querido, a su cargo.

10. Recibos de gastos de escuela de los hijos, así como gastos de enfermedad abonados por incapacidad de atención del seguro español o alemán o por falta de convenio, farmacia incluida.

11. Reflejar los importes de los seguros sociales abonados al seguro alemán, y que deberán venir anotados en la carta de impuestos o "estoya".

12. Y principal, no vender la "estoya" a quienes se ofrecen a pagarla en el acto: "Nadie vende duros a cuatro pesetas". Dirigirse a que les rellenen la solicitud a un "steuerberater" reconocido o al asesor laboral más cercano. El "steuerberater" tiene derecho a cobrarles su tarifa. El asesor laboral está obligado a hacérsela gratis. En ambos casos, preguntar cuánto os han de devolver, y de ser inferior posteriormente la cantidad a cobrar, reclamar a uno u otro.

Existen circunstancias personales que aún pueden rebajar el bruto ganado y aumentar el remanente a recibir. Por este motivo, vuelvo a insistir, que os dirijáis al "steuerberater" o al asesor laboral.

Para terminar, estos capítulos se encierran en dos:

1.º Llevar la "estoya" al asesor laboral más cercano y no lentejar malvendéndola al sinvergüenza de turno que os ofrece pagarla en el acto, y

2.º Certificar la "estoya" y toda la documentación personalmente y conservar el resguardo de Correos, de haberlo hecho en vasija de barro, para poderlo demostrar pasado mañana.

El plazo de entrega de solicitudes finaliza el 30 de abril para los solteros o casados que tienen su mujer en España, y el 30 de mayo para los casados cuya mujer trabaja en Alemania. En este último caso, la solicitud ha de hacerse conjuntamente, es decir, acompañando la carta de impuestos de los dos cónyuges, y, naturalmente, liquidando los gastos de ambos.

En el pasado año 1973 se perdieron por "hunos" y otros más de 200.000 marcos alemanes por errores y relleno de solicitudes a precio de rebaja por ese núcleo de "inteligentes" que no sé cuándo se los van a cargar las colonias españolas, donde proliferan a hombros de gente honrada, mal creída de su dependencia al mejor dominio del idioma indígena.

Es imposible dar una información exacta, porque cada caso es una excepción del anterior, pero estoy seguro que las normas apuntadas abarcan casi todos los supuestos. En caso contrario, y de quedar alguna duda, dirigiros a nosotros, YA QUE PARA ESO ESTAMOS. ■ ANGEL.

LA INDISCUTIBLE
SUPERPOTENCIA, ¿UN PAÍS
SUBDESARROLLADO
EN PESCA?

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).—Corriendo todos los riesgos de la simplificación, podemos decir que las industrias norteamericanas se dividen en dos grandes grupos diametralmente opuestos: las que marchan disparadas hacia arriba, como un cohete, sobrepasando a todas las de las demás naciones, y las que caen en barrena, alcanzando niveles incluso de país en desarrollo. En medio, nada. Aquí apenas hay industria en buen estado de equilibrio, sólo gigantes y enanos, y el foso entre ellos se hace mayor cada día, lo que no es nada bueno para la economía del país.

Ejemplos del primer caso son las industrias aeronáutica y la de computadoras, donde los norteamericanos no tienen, de hecho, rival en el mundo. Como ejemplos del segundo caso podríamos poner docenas, casi siempre de industrias locales, donde la mano de obra, carísima en este país, no resulte tan difícil de obtener y los beneficios no tengan que ser tan altos. Pero, ya digo, en un país con un dinamismo como el de éste, tales industrias parecen condenadas, y la muestra la tenemos con la del calzado... y con la de la pesca.

Claro que meter en un mismo saco a una industria entera de los extensísimos y varios Estados Unidos es exponerse al error y a la confusión. Resulta arriesgado equiparar a los pescadores de Nueva Inglaterra, en el Noroeste del país, con un radio de acción local, con los de la flota del Pacífico, que mandan sus atuneros a miles de millas. Pero aun así la pesca representa tan sólo un porcentaje mínimo en la producción norteamericana, y no es erróneo clasificarla entre las industrias "pobres" de un país tan rico como éste. Mientras los norteamericanos han batido a todos en astronáutica, sus pesqueros no pueden, ni de lejos, compararse a las flotas rusa y japonesa, que han llevado la industrialización al mar. En este campo, los Estados Unidos son casi una pequeña potencia. Y aunque se nos exhiban cifras respetables de capturas, hay que tener en cuenta siempre los niveles de producción en este país —que consume, por ejemplo, el 30 por 100 de la energía mundial— para percatarnos de que la pesca no se cuenta aquí entre los "grandes".

De todas formas, repetimos que conviene distinguir entre los pescadores de Nueva Inglaterra y los del Pacífico sus dos grandes zonas pesqueras, ya que la del golfo de México, aun importante, ha adquirido más relevancia deportiva. La de Nueva Inglaterra, desde Maine a Connecticut, pese a ser la de más tradición, o tal vez precisamente por eso, es la que más retrasada se ha quedado. Curiosamente, la industria en esta parte está en manos de portugueses, o más exactamente, de descendientes de portugueses, y una de las grandes sorpresas que se lleva uno al visitar los puertecillos al Sur de Boston es encontrarse con

parejas con nombres como "Santa María" o "Volandeira", e incluso pintadas con esos colores vivos, casi infantiles, que los portugueses gustan dar a sus pesqueros. Es una industria, como se deduce, todavía familiar, sin grandes posibilidades de renovación, que lucha en desventaja con otras flotas, especialmente la soviética, que viene en busca de los ricos bancos que existen en estas aguas, y que cuenta con todo, desde radar de localización hasta buques nodriza. Nada de extraño, pues, tiene que los pescadores norteamericanos de esta parte se hayan puesto en la línea más conservadora, y pidan a su Gobierno que reclame la soberanía pesquera sobre cuantas más millas mejor.

La flota del Pacífico es otra cosa. Atunera, el núcleo más importante de ella ha desarrollado en el curso de los años la costumbre de tender sus redes más al Sur, concretamente frente a las costas peruanas, lo que le ha valido infinidad de conflictos desde que aquellas autoridades extendieron a 200 millas su límite de jurisdicción. Se trata en este caso de buques modernos, bien equipados —aunque tampoco pueden competir en volumen con las grandes flotas pesqueras—, y sus armadores, que han de pagar fuertes multas cuando sus barcos son apresados en las aguas controvertidas, presionan a Washington a defender una política pesquera diametralmente opuesta a la que le piden sus colegas de Nueva Inglaterra: en vez de abogar por la ampliación de la soberanía pesquera, dejarla reducida a un máximo de 12 millas.

Washington, ante actitudes tan contrapuestas en una misma industria, calla. En términos generales, ya hemos dicho que el país es, en este terreno, una potencia de tercer orden, por lo que muy bien podría defender en la próxima Conferencia sobre el Derecho de la Mar las posturas de los "subdesarrollados", esto es, la de la máxima soberanía pesquera. Pero todo apunta, y ha quedado demostrado ya en la fase preliminar de dicha Conferencia, que no será así, que los Estados Unidos defenderán un mínimo de dicha soberanía. La razón es obvia: los Estados Unidos pueden ser una minipotencia pesquera, pero son una superpotencia militar, política y económica, que es lo que a la postre cuenta. Y a una superpotencia lo que le interesa es el máximo de espacio libre para desenvolverse. Es por lo que quieren restringir al mínimo las aguas jurisdiccionales, dejar en lo menos posible la soberanía de pesca e internacionalizar los estrechos, para que su flota, a la militar nos referimos, pueda acudir a los focos de crisis con el mínimo de impedimentos. Pero este ya es un tema que desborda con mucho nuestra crónica. Nuestro propósito era exponer en líneas generales la pesca en los Estados Unidos, y esperamos que ello quede hecho. ■ J. M. CARRASCAL.

LOS ARMADORES ESPAÑOLES
NO QUIEREN INTEGRARSE
EN "MAROC-PÊCHE"

MADRID, 21.—La Federación Nacional de Armadores de Buques ha elevado un escrito a la Subsecretaría de la Marina Mercante, en el que informa sobre la oferta y las condiciones que pueden realizar a la compañía Maroc-Pêche para poder faenar en aguas comprendidas dentro de las 70 millas marroquíes.

En el informe se detalla específicamente la cantidad que deben aportar por especies y por flota. Entre los armadores de buques existe un clima de desánimo ante las dificultades que encuentran para llegar a una negociación ventajosa, y cada día hay mayor número de armadores que renuncian a la posibilidad de faenar en las referidas aguas.

JUAN DE LA CIERVA EXPLICA SUS INVENTOS DE AYUDA A LA NAVEGACION

EL "DESTATOR" IMPEDIRA LAS EXPLOSIONES DE LOS PETROLEROS

ELIMINA LA
DESCARGA
ELECTRICA
QUE SE
PRODUCE
AL LAVAR
LOS
TANQUES.

PUES no, señores. Los inventores de 1974 ya no corresponden, en la realidad, a la idea caricaturesca que de ellos se tenía: despistados, descuidados, ausentes... Al menos no es así don Juan de la Cierva, de cuarenta y tres años, inventor y sobrino de quien ideó el autogiro. Los inventores de nuestros días son, siguiendo la pauta del señor De la Cierva, hombres cordiales, sencillos, de una claridad mental apabullante y con un sentido nada literario de lo que debe ser un ejecutivo.

Aún no se conoce casi nada de este español, triunfador en los Estados Unidos, que llegó a España hace poco más de dos años "a descansar", después de haber creado, impulsado, dirigido y vendido una empresa con 1.800 trabajadores en USA y que posee en Madrid otra compañía que tendrá quinientos empleados a finales de 1974. Y, sin embargo, este inventor, sobrino de inventor (¿se transmite hereditariamente esta capacidad?; he aquí una deliciosa pregunta para genetistas), es, sin duda, uno de los cerebros más privilegiados que existen sobre nuestro suelo.

El interés de "Hoja del Mar" por conocer el trabajo de don Juan de la Cierva estaba centrado, "a priori", en una de sus más relevantes ideas, de singularísima trascendencia humana y económica: el destator, sistema que evitará definitivamente las explosiones de petroleros durante las operaciones de limpieza de sus tanques. Pero esa idea primitiva ha debido ampliarse de forma inmediata, porque, sorprendentemente, los laboratorios de Electroóptica Juan de la Cierva, S. A., han producido, además, otra serie de sistemas de evidente trascendencia marinera: un radioteléfono de VHF supermoderno y un piloto automático que su autor (y otros testimonios ajenos a él) califica como "el más avanzado del mundo".

EL DESTATOR

—Fue leyendo la revista "Times" cuando surgió la idea inicial del destator, que aún no tenía nombre, por supuesto. En un artículo de esa revista se daba cuenta de la explosión y hundimiento de tres grandes petroleros, de más de doscientas mil toneladas, en poco menos de quince días. Me acuerdo de los nombres: eran el "Mactra", el "Marpessa" y el "Kong-Hookong V". Las causas de las explosiones, en aquellos días (le estoy hablando de mil novecientos setenta y dos), no eran suficientemente



Don Juan de la Cierva explica a nuestro colaborador las características del "Destator", en sus talleres de Alcobendas. (Reportaje gráfico: RAFAEL BLANCO.)

conocidas todavía. Me interesé por el asunto, investigué, y cuando se llegó a la conclusión de que el origen de las explosiones era electrostático, la idea del destator surgió en seguida. Aquello me hizo abandonar el "descanso" a que me había obligado, después de mi regreso de Norteamérica, y me puse a trabajar. El resultado es esto que usted ve. Ya no hay forma de salir.

El mundo no está sobrado de hombres como don Juan de la Cierva. No pueden permitirse el lujo de descansar, de dejar su cerebro inerte.

—Dos años hemos tardado en tener el destator a punto. Ahora ya está terminada la fase de investigación, una vez culminadas con pleno éxito las pruebas definitivas en el petrolero "Urquiola", en la singladura Bilbao-Ciudad del Cabo.

El señor De la Cierva sabe explicar con palabras profanas el sistema de su invención. "Cuando se lava un petrolero se utilizan chorros de agua salada lanzados a fuerte presión sobre las paredes de los tanques. El agua utilizada se atomiza en dos zonas: la del impacto del chorro de agua y la longitudinal del propio chorro. Esa atomización genera una descarga eléctrica. La nube de agua atomizada está, pues, cargada eléctricamente, unas veces con polaridad positiva, otras negativa, etcétera. La nube, de por sí, no genera la chispa que provoca las explosiones. Pero se ha demostrado que,

cuando existe un cuerpo conductor que se dirige hacia el campo cargado eléctricamente, al contacto de éste con la nube se puede producir, y de hecho se produce, una descarga en forma de chispa. Está claro que son los propios goterones de agua, de catorce o quince centímetros de longitud, que lanza la máquina de lavar junto con el agua atomizada, esos 'cuerpos conductores' que provocan la chispa. Ahí tenemos el problema. Pero, ¿y la solución? Hay que decir que la solución es teóricamente sencilla. Le diría más: un buen estudiante de Bachillerato tiene los suficientes conocimientos de electrostática para idear la solución, a la que corresponde justamente el destator. Se trata simplemente de medir la polaridad y la carga de la nube eléctrica creada durante el lavado y, sobre esta base, crear otra nube de signo eléctrico contrario que neutraliza la primera. De esta forma desaparece la posibilidad de explosión. Y eso es lo que hace el destator. Mediante un sensor, mide las características eléctricas de la nube cargada, y mediante una serie de boquillas ionizadoras proyecta otra nube con carga eléctrica de signo contrario. Las pruebas de laboratorio y las realizadas en el "Urquiola", en regímenes imposibles de producirse en la realidad, dan cuenta de que la actuación del destator es inmediata: no se produce campo eléctrico alguno".

EXITOS

El éxito obtenido por el destator ha sido fulminante. El Gobierno español, a través de la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica, de la Presidencia del Gobierno, ha colaborado en la financiación del proyecto (cuyo coste total suma 100 millones de pesetas) con el 30 por 100. Campsa, Cepsa, la Empresa Nacional Elcano, Esso, Río Gulf, Marflet, y las navieras Artola, Castilla, Fuërro, Ibérica, Vizcaína, además de Repesa, han prestado igualmente su apoyo al proyecto del señor De la Cierva. La homologación del destator por parte de la Subsecretaría de la Marina Mercante española es próxima.

La trascendencia del invento de don Juan de la Cierva queda claramente avalada por el hecho de que su compañía acaba de firmar un contrato con la Administración marítima de los Estados Unidos para la homologación del destator en USA. Dicho departamento, junto con entidades de investigación y compañías aseguradoras, van a financiar los altísimos costes (un cuarto de millón de dólares) precisos para dicha homologación. Finalizado el contrato, la Administración marítima norteamericana "recomendará" a todos los armadores la instalación del destator en sus barcos. La instalación constará entre tres y cinco millones de pesetas. Y de esa forma dejarán de perderse tantas vidas y cientos de millones de dólares cada año.

Pero la actividad de don Juan de la Cierva no se detiene en el destator, ni mucho menos. Su fábrica de Alcobendas, la que surgió hace dos años, ya se ha quedado pequeña. Ahora está construyendo otra más moderna y apta, con un tanque, incluso, de diez mil metros cúbicos de capacidad, en el que podrá seguir perfeccionando el destator.

—Hay que estar en la brecha. Un sistema siempre es mejorable. Y lo lógico es que las mejoras salgan de nosotros, que lo hemos inventado, en lugar de que lo haga otro.

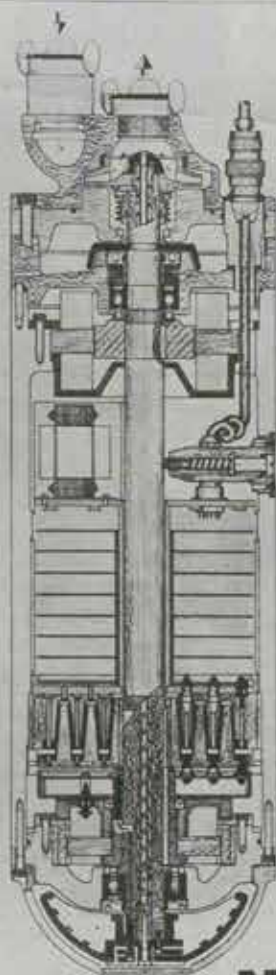
INVENTAR

El equipo de ingenieros, jóvenes ingenieros, que dirige el señor De la

SIONES EN



Sensor del "Destator".



DESTATOR
(PROTOTIPO X)

"Destator"
(sistema de boquilla).



★ TAMBIEN HA IDEADO
UN RADIOTELEFONO V. H. F.
Y UN PILOTO
AUTOMATICO
SIN ALTERACIONES
DE RUMBO.



Magnetómetro del piloto automático inventado por Juan de la Cierva.

Cierva está trabajando en el desarrollo de catorce proyectos de importancia. Desde un totalizador electrónico de apuestas para el hipódromo de la Zarzuela, que será el más moderno del mundo, hasta un estabilizador de imagen para tomavistas y cámaras fotográficas, proyecto que mejora el dynalence (del que es autor el propio señor De la Cierva, y que usa la NASA en las cámaras fotográficas de sus ingenios espaciales), por el que ya se ha intere-

sado de forma concreta la firma japonesa Cannon.

—Los inventos surgen casi siempre de la contemplación de problemas determinados. Conocido el problema, lo adecuado es pensar en la solución. Y llega el invento, que es algo realmente divertido. Pero ya ve usted lo que hay que sufrir desde la primera idea hasta verla total y definitivamente desarrollada. Recuerdo la frase de un importante científico norteamericano. Decía:

"Inventar es como tener hijos: la concepción es realmente divertida; pero hay que ver lo que se sufre hasta ver crecidos a los hijos".

Pero las satisfacciones, evidentemente, son grandes. Gran satisfacción ha producido a don Juan de la Cierva, amante de las cosas del mar, la consecución de un piloto automático que se considera lo más avanzado del mundo en esa materia, y que va a ser presentado en el Salón Náutico de Barcelona. La novedad de este ingenio estriba, fundamentalmente, en que se eliminan todas las alteraciones de rumbo que los pilotos automáticos tradicionalmente sufren al ser guiados por una brújula. En este caso, la brújula se sustituye por un magnetómetro, sólido y estático, que marca invariablemente un rumbo fijo, sin ningún tipo de alteraciones.

—El éxito que está obteniendo este piloto automático y nuestro radioteléfono VHF es realmente significativo. Nuestro país es una auténtica potencia en construcción de barcos y de motores marítimos. Pero todo lo que es electrónica naval lo tenemos que comprar fuera. Estoy convencido, y a las pruebas me remito, que tenemos capacidad tecnológica más que de sobra para producir nuestros propios equipos. Y, desde luego, una parte muy singular de nuestras líneas de actuación van a ir dirigi-

das en el futuro en este sentido. Podemos competir en tecnología y en precios; con estas premisas, el mercado puede ser nuestro.

Así opina don Juan de la Cierva, que, a pesar de haber pasado veinte años en Estados Unidos, no se considera un "cerebro fugado".

—Simplemente me marché. Desarrollé mi primer invento a los diecinueve años, en la cocina de mi casa, y lo vendí por veinte mil pesetas. Pero mi familia, que es muy rica, dijo que ya había sido suficiente experiencia la de haber tenido un inventor en su seno. Y no me hizo mucho caso. Así que busqué otros derroteros. Y en Estados Unidos aprendí que no es necesario solamente inventar, sino también dominar las técnicas comerciales, administrativas y financieras. Los inventores "tradicionales" han fracasado muchas veces porque se limitaban a crear, y otros producían y se hacían ricos. Aquí lo hacemos todo: inventamos y fabricamos el producto, y, si podemos, creamos el mercado para él y lo vendemos.

Así es don Juan de la Cierva, de cuarenta y tres años, casi dos metros de estatura, aficionado a la mar e inventor. Será necesario no perder de vista a este "cerebro recuperado". ■ ANGEL LUIS DE LA CALLE.

PRIMER FALLECIDO DEL AÑO POR ACCIDENTE

● PARECE SER QUE LA CAMPAÑA BACALADERA FUE BUENA EN LOS ULTIMOS MESES

● A LA FLOTA ESPAÑOLA NO LE FALTARÁ COMBUSTIBLE EN TERRANOVA



SAINT-PIERRE ET MIQUELON, TERRANOVA (De nuestro corresponsal).—Como es habitual en estas fechas, el frío se deja sentir. Desde el 3 de enero las temperaturas diurnas, al abrigo se han mantenido en mínimas inferiores a los 14 y 15 grados. Gran número de conductos de agua reventados y otros helados (tengo la desgracia de contarme entre los favorecidos...) han dejado sin agua a múltiples hogares de la isla. Las intensas nevadas del 14 al 19 de enero paralizaron casi por completo la vida del archipiélago e impresionaron a los tripulantes de los congeladores africanos que por primera vez arribaban a St.-Pierre ("Nuevo Mundo", "Nuska", etcétera).

PRIMER FALLECIDO DEL AÑO POR ACCIDENTE DE TRABAJO

El día 8 de enero, trabajando con mal tiempo, fue enganchado por el anteón y arrastrado al muñón de la maquinilla, falleciendo instantáneamente por fractura cervical, el marinero José Antonio Díaz Yáñez, de veinticuatro años, natural de Serrantes. La arribada a este puerto fue el 9, a las ocho de la mañana, realizándose el 10 los funerales, que fueron oficiados por el obispo monseñor Maurer. El cuerpo de esta primera víctima del año salió hacia España el día 20 del pasado mes.

LA "GUERRA" DEL PETROLEO

A causa de la crisis mundial del petróleo, el precio se ha triplicado desde las mismas fechas del año anterior, y ha subido un 40 por 100 a partir del 8 de enero. Los clientes habituales españoles de este puerto no tendrán limitación

alguna y se les servirá de acuerdo con las cantidades que adquirieron en campañas anteriores.

NUEVA CUARENTENA ANIMAL EN ST.-PIERRE

Este archipiélago está reconocido como indemne de toda enfermedad infecto-contagiosa, y desde hace años funciona una cuarentena para bovinos. Las instalaciones son del Gobierno francés y el ganado importado de Europa permanece de tres a cuatro meses en cuarentena en el territorio, pagando por cada animal el Gobierno canadiense al francés 1.000 dólares cada tres meses. La capacidad de esta estación es de 400 cabezas de ganado. El director veterinario del Gobierno de Ottawa, destacado en St.-Pierre, es el doctor Robichaud. Los americanos pretenden montar igualmente otra estación de cuarentena, y para tal fin, el día 16 llegó al territorio el doctor Chalaout, director americano de exportación-importación de animales para y de Europa. El motivo principal de su visita fue estudiar las condiciones sanitarias y de higiene preventiva en el territorio. Imagino que el doctor Chalaout, acostumbrado a las exageradas medidas americanas en tal sentido, habrá encontrado las de St.-Pierre deficientes (siendo éstas, en realidad, las normales en cualquier puerto europeo). Confiemos, no obstante, en que, en beneficio del territorio, los americanos lleven adelante su proyecto.

PESCA BUENA EN GENERAL

Tengo la impresión (pues con los misterios de los pescadores nunca se sabe...) que las pescas han sido buenas en estos últimos meses. En bacalao

parece ser que el "pescamex" se lleva el primer premio. Mientras que en calamar lo hace el "Nuevo Mundo". Magnífico barco éste y magnífica tripulación de abajo arriba y viceversa, por vez primera en la isla y todos deseáramos que no fuese la última. Actualmente se encuentra, junto con el "Nuska", descargando al mercante "Ana María Barreras". Conflan en salir el 26.

COLONIA ESPAÑOLA

Ya empiezan a llegar los españoles. A bordo del "Ana María Barrera" llegaron el técnico de Hispano don Pedro Cano y su familia, tras once días de durísima ruta, a pesar de venir por el Sur de Azores. El taxista Emilio ha regresado también de París estos días. A Lourido y señora les esperamos para el 26 ó 28. Más o menos en estas fechas llegará el equipo del Apostolado del Mar, al que se echa de menos, puesto que en estos dos meses, al estar el club cerrado, muchos marinos no sabían a donde ir.

MALESTAR POLITICO-ECONOMICO EN EL TERRITORIO

El meteórico aumento de los precios ha causado profundo malestar entre los habitantes, a pesar de la paternalista política de Francia hacia los habitantes del territorio. Responden al aumento del gas-oil (fundamental para la calefacción y energía eléctrica), de la carne y de todos los productos básicos en general, al aumentar los fletes y al subir el dólar. Confiemos en que, como siempre, las aguas vuelvan a su cauce.

Ningún hospitalizado en St.-Pierre en la fecha en que transmito esta crónica. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

UN REMOLCADOR PARA BANGLA DESH

AMBERES (De nuestro corresponsal).—Hace unos días, el puerto de Amberes ha sido una vez más escenario de un cargamento espectacular.

Un remolcador de 260 toneladas fue puesto a bordo del buque "Treuenfels", propiedad del armador D. G. Gansa, de Bremen (Alemania).

El remolcador fue colocado a bordo utilizando los propios medios del navío "Treuenfels", con sus dos grúas, de una capacidad de 130 toneladas cada una. La operación se desarrolló sin ninguna dificultad.

El "Treuenfels" posee un peso bruto de 12.700 toneladas y fue construido en 1960 en los astilleros de H. C. Stülcken and Sohn, en Hamburgo.

El remolcador denominado "Isha Khan"—regalo del Gobierno belga al Gobierno de Bangla Desh— es el

vigésimo cuarto que se destina a Bramaputra.

Es un remolcador para el transporte de "ferry-boats"; puede cargar un tren con vagones para el traslado de un lado a otro del río en un viaje de 15 kilómetros.

Las características del "Isha Khan" son las siguientes: eslora, 43 metros; manga, 8,70; motor, 1.050 HP.; velocidad, 12 nudos; fuerza, 11,5 toneladas.

Su tripulación se compondrá de tres oficiales, tres suboficiales y treinta y cuatro marineros. El barco dispone de dos cocinas, una para los oficiales y otra para la tripulación.

Posee un cabestrante de tres toneladas en la proa, un sonar Simrad y una radio S. B. B. de 110 watts.

Existen negociaciones para la construcción de otras unidades para el mismo destino en Bangla Desh. ■ PEÑA DE LA TORRE.

JORNADA TRAGICA EN EL CANAL DE LA MANCHA A CONSECUENCIA DE LA GALERNA

● HAN MUERTO VEINTIDOS PERSONAS

LONDRES, 17.—A veintidós muertos asciende el balance trágico dejado por la galerna que azotó Gran Bretaña y las costas del canal de la Mancha y el mar de Irlanda.

Junto a los cinco muertos—entre ellos, la esposa de un oficial— en el naufragio del barco danés "Mere Enterprise", de 781 toneladas, ocurrido frente a la costa de Devon, ya van recogidas en las inmediaciones de la isla de Guernsey, en el canal de la Mancha, trece víctimas de la tripulación del barco chipriota "Prosperitu", de 2.088 toneladas, que, cargado de madera, encalló y se partió en dos en unos arrecifes de la isla.

Todavía se consideran desaparecidos otros cinco marineros chipriotas, resto de la tripulación, de los que hay pocas posibilidades de encontrarlos con vida.

La fuerza de los vientos, de 180 kilómetros por hora, produjo otra víctima más en Dawlish, Devon. Un niño de trece años, Stephen Cutis, resultó ahogado al ser arrebatado por el viento y caer al mar. Su compañero, Gordon Blackley, de trece años, se salvó, ya que, cayendo tam-

bién al agua, las olas le devolvieron a tierra.

Un hombre está seriamente herido, en Londres, al caer un árbol sobre el coche que conducía. Durante la noche última fueron numerosas las personas que recibieron asistencia médica a causa de lesiones producidas por ramas, tejas, andamiajes y paredes, que se desplomaron por el viento tanto en Londres como en otros puntos de Inglaterra y Escocia.

Un camionero español se salvó milagrosamente al poder ser rescatado de la cabina de su camión, donde dormía, mientras realizaba la travesía del canal en el "ferry" de Dieppe a Newhaven. El camión español y otros varios se soltaron de sus amarras en la bodega del "ferry" y chocaron violentamente entre sí, destrozando varios automóviles. Tras cerca de cuatro horas de luchar contra la galerna, el "ferry" llegó a Newhaven con sus 105 pasajeros ilesos.

Otros varios barcos se encuentran en difícil situación en el canal de la Mancha, entre ellos, el chipriota "Marta" y un carguero inglés.

A YUDA AEREA A LOS PETROLEROS

Como la crisis de energía parece alargarse, el bienestar de los tripulantes de los petroleros gigantes ha redoblado su importancia. El trabajo de estos marinos es mantener el ritmo de vida en la mecanizada civilización del Oeste, extendiéndose —cerrado el canal de Suez— desde el golfo Pérsico, rodeando Africa, hasta Europa y América, donde fábricas, casas y vehículos esperan el precioso cargamento.

Cada gota de petróleo vale su peso en oro y debe hacerse llegar con la máxima rapidez a su sediento destino.

La urgencia de su misión hace que los superpetroleros estén casi constantemente en el mar y a lo largo de nueve meses la tripulación sólo puede disfrutar dos permisos. Pero a pesar del aislamiento, la vida no es demasiado dura. Las compañías tienen gran cuidado de la moral de su tripulación y le proporcionan un máximo de comodidades y diversiones —cualquier cosa, siempre que pueda llevarse a cabo con rapidez el transporte del petróleo—.

—¡Helicóptero de Esso Caledonia: entre, por favor!

La voz es el primer contacto humano recibido por el petrolero en tres semanas desde que dejaron el golfo Pérsico. Casi la totalidad de la tripulación se apiña en la sala de radio, como una maravillosa interrupción bajo el óptimo nombre de cabo de Buena Esperanza. Pronto la voz ha conectado con un Sikorsky B-61, helicóptero que tienen a la vista. Este aparato pertenece a la flota con base en Ciudad del Cabo, cuya sola tarea es atender a los superpetroleros. Esta particular misión, de bastantes millas de vuelo, consiste en trasladar marineros a otros petroleros próximos y dejar caer algunas viandas procedentes de tierra firme, como un signo de que no han olvidado que estuvieron enrolados en barcos europeos.

Los helicópteros Courtline tienen la tarea de atender a las necesidades físicas y materiales de las escuadras de petroleros que pasan ante el cabo. Ellos llevan alimentos frescos, caprichos, chucherías, correo, etcétera. Sobrevolando sobre los enormes

buques dejan caer su carga y después vuelven a la playa sin pérdida de tiempo. Algunas veces llevan también un médico que atienda alguna emergencia, y si es necesario, transportan al paciente para que se le trate adecuadamente en algún hospital del continente.

El director general de Courtline, David Todd, señala otra ventaja más de su servicio: al cuidar de los grandes petroleros en el mar, disminuye la contaminación de las playas. Y añade: 'Los marinos de estos buques merecen cualquier cosa que pidan'. ■ ZARDOYA-CAMERA PRESS (AFRICAMERA).

La crisis de energía y también las largas estancias de los buques-tanque en alta mar han hecho incrementar las atenciones a sus tripulantes.





MENOS PROBLEMAS ▲

La crisis de energía obliga a los petroleros a permanecer más tiempo en alta mar, en viaje constante, aprovechando hasta el último segundo de tiempo y hasta la última gota de combustible. Pero a bordo hay una tripulación que necesita descanso y atenciones. Las grandes compañías han reducido este problema con la contratación de servicios de asistencia en alta mar.

OPERACIONES

En la torre de control de la base, Bill Walzer, un veterano de Vietnam, es el responsable de la buena marcha de las operaciones. Mantiene contacto constante entre Capetown, la flota de Courtline y los buques-tanque, y en todo momento posee el dato exacto de dónde están situados los petroleros y los helicópteros, las velocidades de crucero y rumbo de cada uno, los vientos dominantes y estado de la mar, etcétera.

¡ADELANTE!

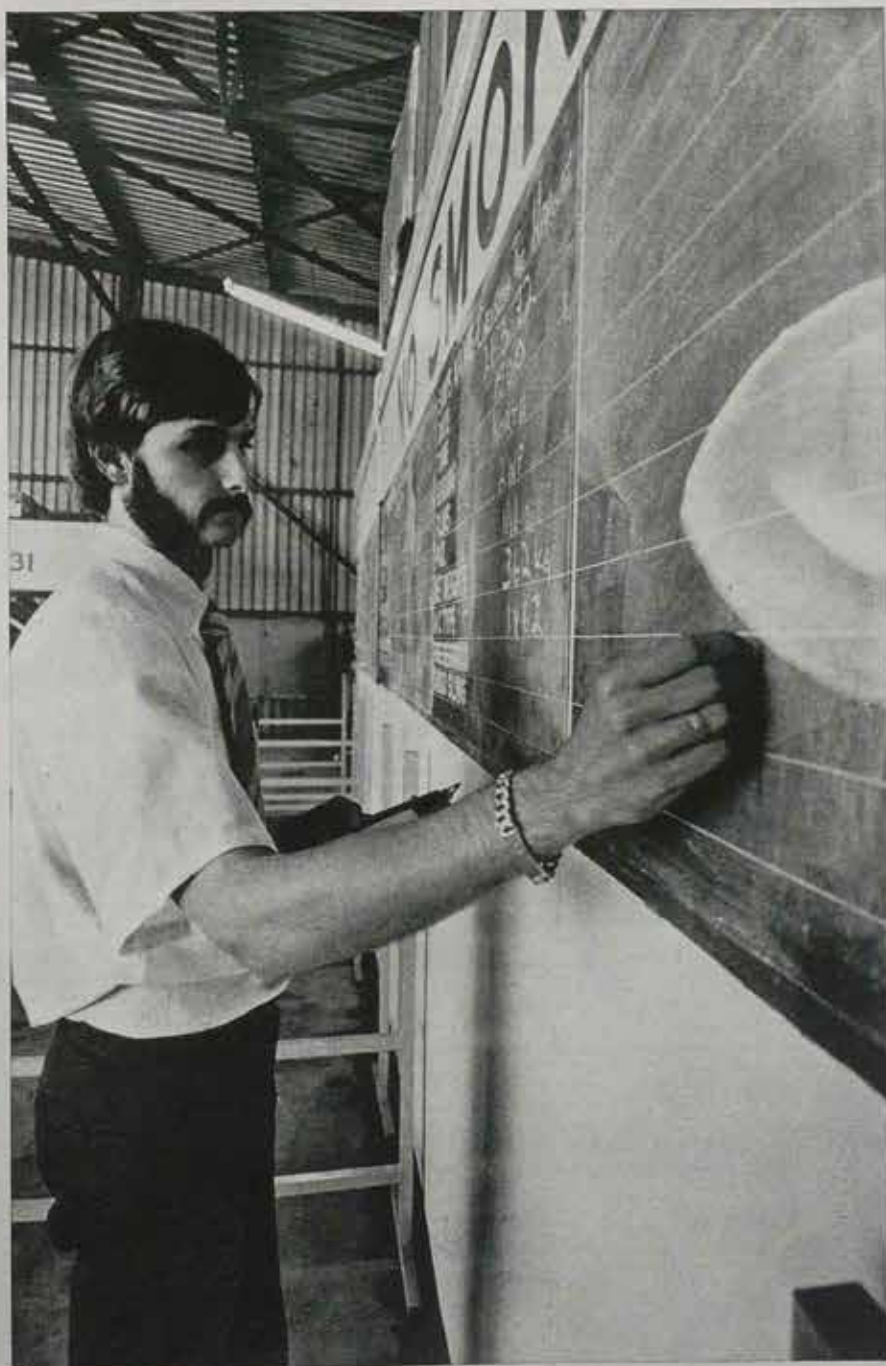
"Helicóptero de Esso Caledonia: entre, por favor. ¡Adelante!".

Por radio, el piloto ha tenido autorización para posarse sobre el petrolero. Va a comenzar un servicio más de la Courtline en su cita diaria con los grandes buques-tanque, cerca del cabo de Buena Esperanza.

NO SOLO VIVERES

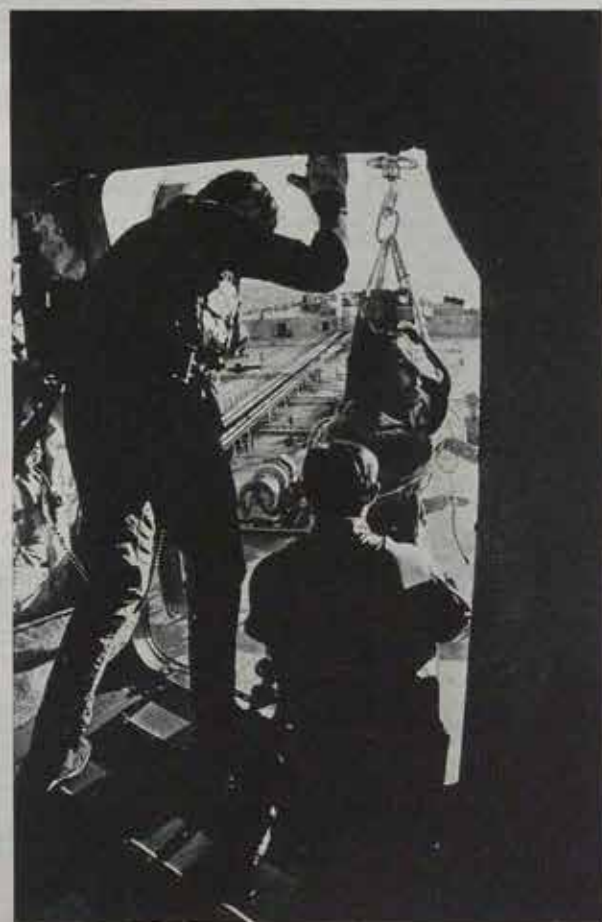
En la terminal hay preparadas expediciones de muy variados contenidos. Son viveres, naturalmente, entre los que no faltan frutos exóticos y manjares seleccionados. Y no sólo viveres, sino también artículos diversos para obsequio de las tripulaciones.

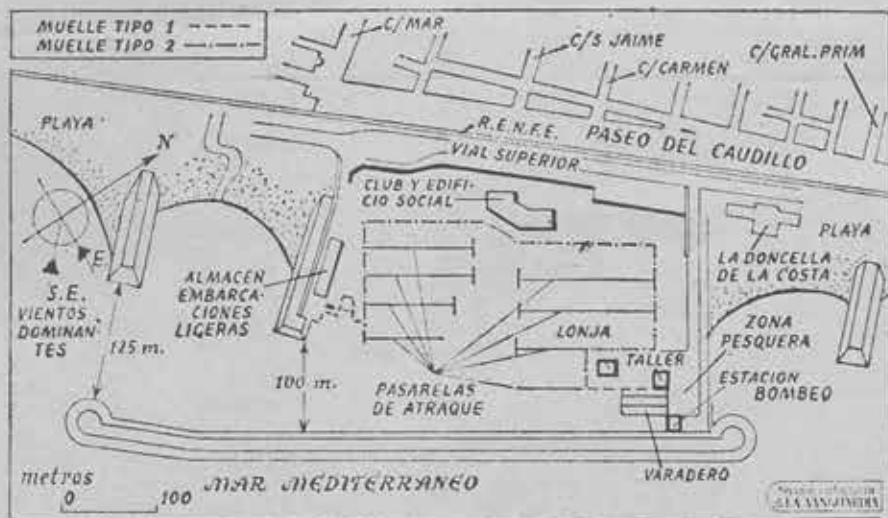




SALVAMENTO

Una de las misiones más importantes del servicio de helicópteros es la evacuación de enfermos y accidentados. Desde la cubierta del helicóptero se iza al tripulante, quien en pocos minutos será transportado a Ciudad del Cabo para recibir la adecuada asistencia sanitaria.





Planta del puerto de Badalona (gráfico publicado en "La Vanguardia", de Barcelona).

PUERTO DEPORTIVO-PESQUERO PARA BADALONA

BADALONA.—Reunido el Pleno municipal en sesión extraordinaria, bajo la presidencia del alcalde, señor Antoja Vigo, y tras aprobar el acta de la sesión anterior, se pasó al dictamen de la Comisión Especial del Puerto de Badalona, que dice lo siguiente: "Dar

AMPLIACION DEL PUERTO DE PALAMOS

GERONA, 25.—Acondicionar las instalaciones existentes en la zona Palamós-Sant Feliu; considerar una sola unidad portuaria a los puertos ubicados en dichas localidades, y la ampliación de la zona de atraque del de Palamós, capacitándolo para la admisión de buques de gran tonelaje, fueron los principales problemas planteados en el curso de una reunión convocada en esta ciudad por la Organización Sindical.

A dicha reunión, que fue presidida por el jefe del Grupo de Puertos de la provincia y el delegado provincial de la Organización Sindical, asistieron el vicepresidente de la Diputación y los representantes del Consejo Provincial de Empresarios, Sindicato Provincial de la Marina Mercante, Cámaras de Comercio e Industria y Polígonos Industriales de la zona.

Los asistentes manifestaron que las entidades a las que representaban estaban dispuestas a colaborar con el Ministerio de Obras Públicas para hacer realidad este viejo proyecto gerundense.

Finalizada la reunión, los representantes fueron recibidos por el gobernador civil de la provincia, señor Anguera Sansó, quien apoyó el proyecto y prometió apoyarlo ante el Ministerio. ■

HOMENAJE A DON MARTIN LASERNA SOLANO

Con motivo de la festividad de San Pedro, la Cofradía de Pescadores de Barcelona y el Sindicato Provincial de la Pesca organizaron varios actos en honor de su Patrón, uno de los cuales consistió en el público homenaje a don Martín Laserna Solano, maestro de la Escuela de Orientación Marítima, que tras treinta años de servicios ininterrumpidos, y llegado a los setenta de edad, cesó en su cargo por jubilación.

Los actos fueron presididos por el jefe del Sector Naval de Cataluña, almirante Cervera Balseyre, quien entregó al homenajeado una placa conmemorativa. ■

cuenta de una resolución del Ministerio de Obras Públicas, aprobando el proyecto de construcción de un puerto de interés local en Badalona, y aceptar las condiciones señaladas por el expresado Ministerio, referente a los plazos para la construcción, explotación del mismo y otros".

Dada la importancia de la obra, el alcalde pronunció unas palabras sobre la trascendencia que ha tenido para Badalona el hecho de que el Gobierno haya aprobado, en su totalidad, el proyecto del puerto deportivo-pesquero, ya que ello representa una gran mejora en todos los aspectos, en especial para los amantes del deporte náutico y para la industria de pesca, y de una manera muy particular para la Cofradía de Pescadores, a los que permitirá desarrollar más ampliamente su labor, sin tener que desplazarse a otras localidades para la venta de su mercancía. Su superficie será de 81.440 metros cuadrados de agua abrigada y 47.200 metros cuadrados de superficie útil de tierra.

Los accesos al mismo serán por un paso bajo el ferrocarril de la Renfe, por la calle San Ignacio de Loyola; paso igualmente inferior por la calle General Sanjurjo; paso a nivel por la Riera Canyadó, paso a nivel por la calle de Mar, y un posible paso inferior, actualmente en estudio, por la avenida Martín Pujol. El presupuesto total de las obras portuarias, accesos, edificaciones y saneamientos asciende a 374.203.066 pesetas. Su zona de construcción será paralela al paseo del Caudillo.

OPERACION DE CREDITO PARA FINANCIAR EL PUERTO

Tras las palabras de la Presidencia, se siguió el orden del día con dictámenes de trámite de la Comisión de Urbanismo. Posteriormente se entró en el dictamen presentado por la Comisión de Hacienda para la cual se autorizó al alcalde para iniciar la tramitación correspondiente al presupuesto extraordinario y operación de crédito para financiar la ejecución del proyecto de construcción de un puerto de interés local en Badalona, trámite que se considera corto, por cuanto una de las condiciones fijadas para su aprobación es que las obras correspondientes deberán iniciarse antes de seis meses. ■

BARCO PARA PROSPECCIONES SUBMARINAS

MAR CASPIO.—Este barco, equipado con una serie de aparatos especiales, se dispone a efectuar unas prospecciones submarinas sin explosiones con un nuevo método a base de aire comprimido que se usa en la Unión Soviética, en donde las explosiones para las prospecciones están prohibidas desde 1967. (EUROPA PRESS.)

PESQUERIAS DEL ATUN ATLANTICO

ICCAT CELEBRO, EN TERCERA REUNION O

Bajo la presidencia de M. J. Touya, la Comisión de ICCAT celebró su III Reunión Ordinaria en el Centro de Conferencias Internacionales, en París. Además de las delegaciones de los países miembros de la Comisión, asistieron observadores de otros doce países, así como representantes de varias organizaciones internacionales interesados en las pesquerías del atún atlántico.

La reunión ordinaria de la Comisión fue precedida de otras reuniones de carácter científico y técnico. Se pusieron de manifiesto los progresos que se han logrado en la conservación de los túnidos del Atlántico. En relación con la regulación sobre la talla mínima del rabil y la tolerancia concedida a la captura incidental de peces de una talla inferior a la reglamentada, se expusieron las dificultades halladas a la hora de calcular el 15 por 100 del número de peces por desembarco. La Comisión acordó que cada país podrá elegir la manera de calcular esta tolerancia, bien sea sobre la base del 15 por 100 del número de peces o bien sobre la base de un porcentaje equivalente al peso de los peces desembarcados.

La Comisión decidió, asimismo, que se prosiga intensamente el estudio de los aspectos biológicos y técnicos de diversas posibles medidas de conservación. La Comisión, si bien reconoció que se ha adelantado mucho en la recogida y mejora de las estadísticas, así como en los estudios sobre dinámica de poblaciones, decidió continuar sus esfuerzos en estos campos y prestar más atención a otras especies de túnidos además del rabil.

NUEVOS CARGOS PARA EL PROXIMO PERIODO BIENAL

Comisión

Presidente: doctor I. Malick Dia (Senegal).
Vicepresidente 1.º: Brasil.
Vicepresidente 2.º: Corea.

Comité Permanente de Finanzas y Administración

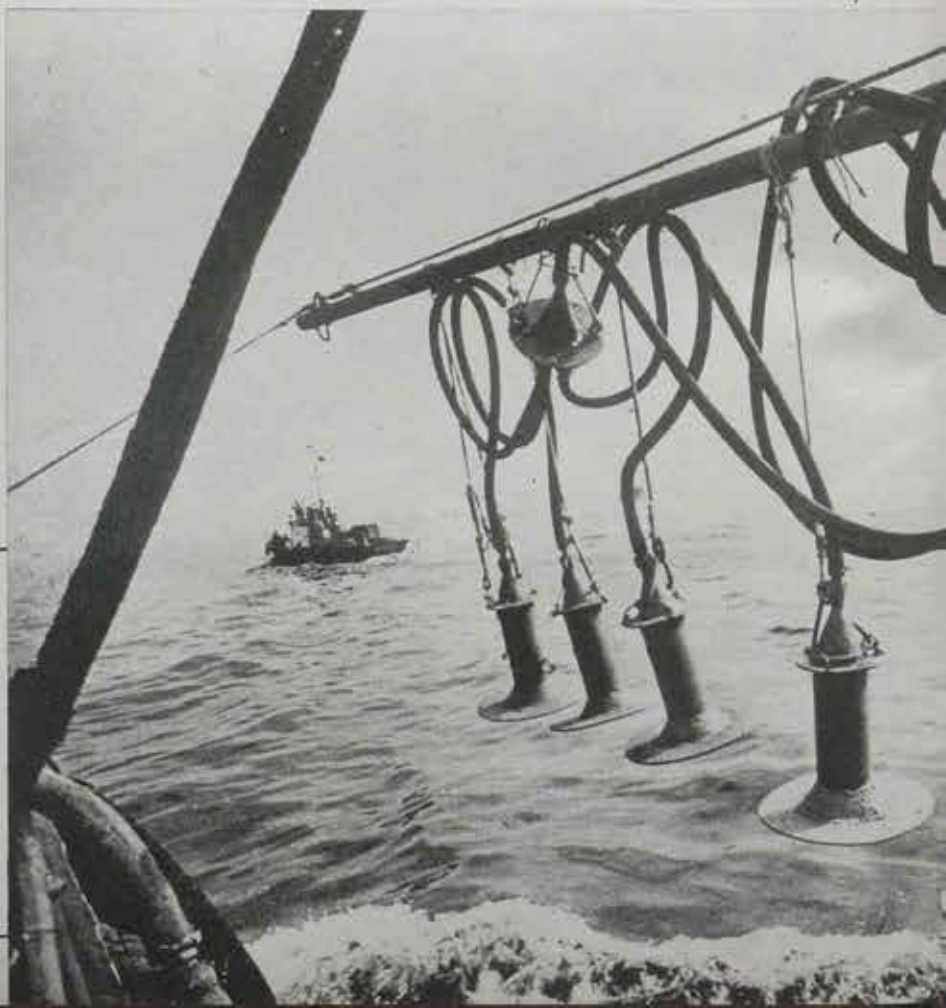
Presidente: Mr. Yonezawa (Japón).

RESUMEN DE ESTADISTICAS DE 1972

Resumen de capturas (1.000 toneladas métricas) de túnidos y especies afines en el Atlántico y mares adyacentes, 1972

	E S P E C I E S									
	Rabil	Atún	Albacora	Patudo	Listado	Bonito	Melva	Carita	Pez espada	Martin
TOTAL	97,3	24,5	74,0	33,8	76,4	13,2	11,1	4,8	10,2	6,5
Palangre	30,1	6,5	39,6	31,7	0,5	—	—	—	2,8	6,5
Almadras	—	0,2	—	—	0,1	0,1	0,4	—	—	—
Superficie	67,1	7,3	34,3	2,1	75,8	6,8	1,5	—	0,2	—
Sin clasificar	0,1	10,3	0,1	—	—	6,3	9,2	4,8	7,2	—

N. B. Algunas cifras son aún preliminares.



PARIS, SU RDINARIA

Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas

Presidente: Doctor B. J. Rothschild (Estados Unidos).

Coordinador del Subcomité de Estadísticas: M. A. Fonteneau (Costa de Marfil).

Subcomisiones

Subcomisión 1.ª, presidente: Estados Unidos.

Subcomisión 2.ª, presidente: Marruecos.

Subcomisión 3.ª, presidente: Japón.

Subcomisión 4.ª, presidente: España.

Grupo de Trabajo sobre Inspección Internacional

Presidente: Mr. V. Valdez (Portugal).

Grupo de Trabajo para la Regulación del Rabil

Presidente: Mr. E. B. Young (Canadá).

ACTAS DE LAS REUNIONES

Se enviaron a los participantes para su aprobación final a primeros de enero.

PUBLICACIONES DE LA COMISIÓN

Se han publicado recientemente los siguientes volúmenes:

"Informe Bienal 1972-73", primera parte.

"Boletín Estadístico", volumen III.

"Colección de Datos", volúmenes I y II.

"Colección de Documentos Científicos", volumen I.

Las personas que deseen recibir ejemplares de dichas publicaciones, pueden solicitarlo dirigiéndose a Secretaría. ■



DON LUIS MAYANS JOFRE, DIRECTOR GENERAL DE NAVEGACION

MADRID.—Por el ministro de Comercio ha sido designado director general de Navegación don Luis Mayans Jofre. Nació en Ibiza (Balears) en 1915. Cursó estudios en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona. En nuestra guerra de Liberación fue voluntario, alcanzando el grado de alférez provisional. Ingresó en la Escuela Naval Militar y es actualmente capitán de Fragata de la Armada, habiendo estado destinado en la Comandancia de Marina de Barcelona. Durante varios años se dedicó a actividades privadas industriales. En octubre de 1973 fue nombrado secretario general de la Subsecretaría de la Marina Mercante, cargo que ocupaba en la actualidad. ■

"ARRISCADO", PRIMER BACALADERO DE UNA SERIE ENCARGADA POR PEBSA

LA CORUÑA, 19.—Hoy llegó a La Coruña el bacaladero "Arriscado", primer barco de una serie de seis que la factoría Pebsa tiene encargados a unos astilleros asturianos.

El "Arriscado", de 1.460 toneladas de registro bruto, tiene un motor de 3.000 caballos y va equipado con los más modernos sistemas, tanto de navegación como de pesca.

El buque es factoría, con una producción diaria de 24 toneladas de congelado, 10 toneladas de harina de pescado y 800 kilos de aceite de hígado de bacalao.

El barco lleva dos bodegas de conservación de congelado de 850 metros cúbicos cada una y una bodega de salado de 550 metros cúbicos. A bordo, y automáticamente, se filetea, despelleja, abre, lava y seca las especies capturadas.

Todo el mando de pesca se dirige desde el puente. ■

CERTIFICADO DE CONTROL DE TRAFICO MARITIMO

MADRID, 26.—Se establecen como integrantes del plan de carrera de náutica de la Marina Mercante en sus tres ramas —puente, máquinas y radioelectricidad— los programas que figuran como anexo a la Orden del Ministerio de Comercio que publica hoy el "Boletín Oficial del Estado".

A partir del 1 de enero de 1976 será condición precisa para ser admitido a examen de capitán de la Marina Mercante, maquinista naval jefe y radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase, la presentación del certificado expedido por las Escuelas Oficiales de Náutica (según el modelo que se acompaña como anexo) de haber aprobado las materias de control de tráfico marítimo.

Desde el 1 de enero de 1980 será preciso a los capitanes de la Marina Mercante acreditar la posesión del citado certificado para poder ejercer mando de buque. ■

BIDONES CON SUSTANCIAS PELIGROSAS, A LA DERIVA

BILBAO, 22.—Aproximadamente 1.500 bidones de peróxido de carbono y 112 bidones —petaca con cloroformo— se encuentran flotando esparcidos por el Cantábrico, desde el pasado 5 de enero, cuando el buque argentino "Marlinda" perdió parte de su carga almacenada en cubierta.

La pérdida de los bidones tuvo lugar en medio de un violento vendaval de viento y lluvia, y cuando el "Marlinda" procedía al rescate de los marineros de un buque de bandera de Oriente Medio que se hallaba a la deriva.

Escasos bidones pudieron ser recuperados y ha sido esta la razón por la que la Comandancia de Marina cursó, hace unos días, un llamamiento de que cualquier buque que aviste estos bidones debe dar rápido aviso a dicha Comandancia. El peróxido de carbono y el cloroformo son sustancias peligrosas, debido a su alto grado de combustibilidad y al veneno que contienen. ■

OLAS GIGANTES

Olas gigantes están azotando la costa de Hawái, a consecuencia de las fuertes tormentas marinas. Algunos puntos de la costa han sufrido inundaciones.



DOS TRABAJADORES DE ASTILLEROS MUERTOS EN ACCIDENTE

HUELVA, 18.—Dos trabajadores de la empresa Aislamientos del Sur, S. A., han resultado muertos en un accidente laboral ocurrido en la factoría que la firma constructora naval Astilleros de Huelva, S. A., tiene establecida en la zona portuaria.

Los dos obreros, Juan Manuel Barriga Martín, de diecinueve años, y Francisco Domínguez Ruiz, de treinta y uno, trabajaban en el montaje de un barco cuando se rompió el cable de una grúa que cargaba listones de madera, cayendo sobre ambos parte de este cargamento.

Rápidamente fueron trasladados los dos trabajadores al Hospital Provincial onubense, pero Juan Manuel falleció antes de ingresar y Francisco Domínguez, que había

sufrido heridas gravísimas, falleció también una hora más tarde.

Con permiso de la empresa los compañeros de los fallecidos en la factoría han interrumpido su jornada de trabajo en señal de duelo. ■

ARREBATADO POR UN GOLPE DE MAR, EN GRAN SOL

LA CORUÑA, 18.—Jesús Rama Botana, soltero, natural de Malpica, falleció ahogado al ser arrebatado por un golpe de mar, cuando en aguas del Gran Sol se encontraba faenando a bordo del pesquero con base en La Coruña "Pescera Arcade".

Pese a los esfuerzos realizados, el cuerpo del marinero no ha sido encontrado. ■

FALLECE UN TRIPULANTE DEL "FRANCISCO Y ANDREA"

El pasado día 21 de enero falleció, en accidente de trabajo, el pescador Antonio Domínguez Martín, tripulante del motopesquero "Francisco y Andrea", con base en Santa Pola (Alicante), cuando faenaba en el banco sahariano. Antonio Domínguez cayó al mar y pereció ahogado. Fue enterrado en Villa Cisneros. ■

EMBARRANCO EN PUNTA GALEA

Esta gabarra, que, procedente de Avilés, traía 3.800 toneladas de hierro, embarrancó en las peñas de Punta Galea, a la entrada del puerto de Santurce, hundándose poco después. (Telefoto: CIFRA GRAFICA.)



LOS NAUFRAGOS MUEREN ANTES POR MIEDO QUE POR ESCASEZ DE ALIMENTOS ("PRAVDA")

Un grupo de científicos y deportistas rusos tienen en proyecto un viaje en esquí al Polo Norte para descubrir por qué algunas personas mueren de miedo, informa "Pravda".

Un equipo de investigadores médicos estudiará las reacciones de los participantes ante las situaciones de peligro, a fin de una mejor comprensión del porqué la mente y el organismo humano entran a veces en colapso, sometidos a un sentimiento de terror.

Los supervivientes de las lanchas de salvamento extraviadas en los casos de hundimiento, a menudo mueren en pleno océano en los tres primeros días más de temor que de escasez de alimentos y agua, añade el periódico ruso "Pravda".

Al poner de relieve que muchos de los supervivientes del buque hundido "Titanic" fueron hallados muertos o perdida la razón en sus balsas salvavidas menos de cuatro horas después de que el buque chocara contra un iceberg, el periódico comenta que "el factor psicológico" será un aspecto importante del viaje en esquí proyectado al Polo. ■



NAUTICAL
Luis Arbulu, S. I.

INSTRUMENTOS NAUTICOS Y APARATOS DE NAVEGACION

Presidente Alvear, 49-52

Teléfonos 26 18 24 - 26 84 16 - 26 95 16

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

VIGO



VAPORES SUARDIAZ, S. A.
ARMADORES Y CONSIGNATARIOS

LINEA REGULAR SEVILLA/CANARIAS

**Servicio semanal. Fletamentos. Cargas,
descargas, estibas y desestibas**

Avda. 3 de Mayo, 8
P. O. B. 426
Santa Cruz de Tenerife

Teléfonos 24 37 87 (5 líneas)
Telex: 92178
Cables: VASUARDIAZ TENERIFE



REMOLCADORES IBAIZABAL

BILBAO

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

FLOTA PROPIA

"Ibaizabal Uno"	4.500 HP.
"Ibaizabal Dos"	4.500 HP.
"Ibaizabal Tres"	4.500 HP.
"Aznar, J. L."	2.200 HP.
"Moncete"	1.400 HP.
"Silvia Segundo"	1.300 HP.
"Erandio"	1.040 HP.
"Rocío"	900 HP.
"Santurce"	700 HP.
"Zorroza"	700 HP.
"Arin"	550 HP.
"Ayeta"	550 HP.
"Raposin"	510 HP.
"Aitsu"	450 HP.
"Auntz"	280 HP.
"Ibarzabal I", barcaza-aljibe	200 tons.
"Sigio", barcaza-aljibe	300 tons. carga útil

EN PROYECTO:

OTRO REMOLCADOR DE 4.500 HP.

SOLICITUD DE SERVICIOS:

Teléfonos: 25 36 23 y 25 30 41. Portugalete

SERVICIO DE TELEFONIA:

UHF - CANAL 4

Servicio permanente día y noche

DIRECCION:

Plaza Alféreces Provisionales, 2
Teléfonos: 21 69 20 y 21 43 80. BILBAO

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARITIMAS

LA última reorganización de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, integrada en el Ministerio de Obras Públicas, se ha llevado a cabo mediante el Decreto de 1 de febrero de 1968 que ratificó la existencia de la Subdirección General de Puertos (creada en 1962) y estableció un Gabinete Técnico y siete Jefaturas de Costas y Puertos.

De conformidad con la Orden de 8 de abril de 1968, la citada Subdirección General se divide en seis Secciones que son las siguientes:

Planes y Desarrollo.—Tiene a su cargo los estudios financieros y de resultados; previsión de necesidades; desarrollo de inventarios; autorización, programación y control de los planes y proyectos de desarrollo y conservación; coordinación de trámites e informes relacionados con la construcción y explotación portuaria.

Técnicas de explotación.—Interviene en los estudios, dictámenes y propuestas sobre tarificación portuaria; reglamentos de explotación y policía; mejora, unificación y racionalización de instalaciones y armamentos; maquinaria y material flotante, instalación y conservación de faros y señales marítimas; gestión técnica de adquisiciones, análisis de costes, sistemas de contabilidad y organización de explotaciones portuarias.

Concesiones.—Tiene a su cargo el estudio, tramitación y propuesta de los expedientes de concesiones, autorizaciones y deslindes.

Ordenación de costas y playas.—Le corresponden los planes de ordenación de costas y playas y zonas de servicio de los puertos, así como el estudio, coordinación y control del desarrollo de las obras de ordenación, defensa y saneamiento de los mismos y de los trabajos de dragado en los puertos y rías, y demás obras de competencia de la Dirección General.

Proyectos.—Tiene a su cargo el examen y revisión de los anteproyectos y proyectos de obras e instalaciones.

Contratación y Actuación Administrativa.—Le corresponde principalmente la tramitación de subastas, concursos y contrataciones, referentes a obras y adquisiciones.

El Gabinete Técnico es el órgano de asistencia directa del director general.

En cuanto a las Jefaturas de Costas y Puertos, y sin perjuicio de su relación funcional con la Dirección General, están adscritas administrativamente a las respectivas Delegaciones Provinciales del Ministerio.

A estas Jefaturas corresponden, entre otras, las siguientes funciones:

El estudio y previsión de las necesidades regionales provinciales y locales en relación con los puertos, costas y playas, así como los referentes a las plataformas costeras, oleajes, vertidos, defensas de costas, ordenación de las mismas, desecación y cultivo de marismas, etcétera.

Tramitar e informar los proyectos redactados por las Juntas de Obras, Servicios de las Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos, Corporaciones y concesionarios.

El estudio, redacción e informes de los proyectos de señalización y balizamientos marítimos, así como la dirección, inspección, conservación y explotación de radiofaros, balizas y sirenas, salvo algunas excepciones.

Tramitar e informar los expedientes de concesión en las zonas marítimas terrestres.

Toda la Península e islas se encuentra, como anteriormente mencionamos, dividida en siete Jefaturas, que son: Cataluña, Levante, Sur, Galicia, Norte, Baleares y Canarias.

Por último, y adscritas a la Dirección General, rigiéndose por su legislación específica y con el carácter de entidades estatales autónomas, figuran las Comisiones Administrativas de Puertos o de Grupos de Puertos, y las Juntas de Obras y Servicios de Puertos.

DISPOSICIONES OFICIALES

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Orden de 12-12-73 ("B. O. del E." de 18-12, núm. 302), por la que se amplía la de 31-7-72, sobre financiación del crédito para la construcción y renovación de la flota pesquera.

MINISTERIO DE COMERCIO

Decreto de 23-11-73 ("B. O. del E." de 1-12, núm. 288), por el que se dispone el cese como director general de Pesca de don Fernando Marcitllach Guazo.

Otro de igual fecha nombrando para dicho cargo a don Jaime Manuel y Piniés.

Ordenes de 14-11-73 ("B. O. del E." de 5-12, núm. 291), autorizando a la Cofradía Sindical de Pescadores de Miño (Coruña) para explotación marisquera de la especie almeja y navaja, distrito marítimo de Sada, con una superficie de 138.000 metros cuadrados, y explotación marisquera de las especies almeja, navaja, ostras y berberecho en el mismo distrito, con una superficie de 2.469.500 metros cuadrados.

Orden de 7-12-73 ("B. O. del E." de 13-12, núm. 298), por la que se aprueba el procedimiento para efectuar las importaciones temporales de los materiales y elementos incorporados a los buques de exportación.

Orden de 17-11-73 ("B. O. del E." de 24-12, núm. 307), por la que se modifica la de 14 de diciembre de 1971, reguladora de la pesca en el área de la zona sometida

al Convenio Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste (ICNAF).

Orden de 30-11-73 ("B. O. del E." de 26-12, núm. 309), por la que se autoriza el cambio de dominio de 47 viveros flotantes de mejillones.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 25-10-73 ("B. O. del E." de 5-12, núm. 291), convocando concurso-oposición libre para la provisión de cátedras vacantes en Escuelas Oficiales de Náutica.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 24-11-73 ("B. O. del E." de 5-12, núm. 291), por la que se convocan los exámenes para capitán de la Marina Mercante correspondientes a 1974.

MINISTERIO DE TRABAJO

Orden de 29-11-73 ("B. O. del E." de 11-12, núm. 296), dando normas para el desarrollo del Decreto de 17 de agosto de 1973, sobre ordenación del salario.

Resolución de la Presidencia del Instituto Social de la Marina de 31-10-73 ("B. O. del E." de 18-12, núm. 304), convocando pruebas selectivas para proveer plazas de ordenanzas de segunda del Cuerpo Subalterno.

Resolución de la Presidencia del Instituto Social de la Marina de 13-11-73 ("B. O. del E." de 20-12, núm. 304), convocando pruebas selectivas para proveer plazas de técnicos de tercera de la Escala General del Cuerpo Técnico.

BOLSA DE TRABAJO

DEMANDAS

● Marinero con experiencia en buques españoles, alemanes, noruegos e ingleses y conocimientos de inglés solicita colocación en barco español. Preferiblemente para trabajo en cubierta, que es su especialidad, aunque también ha trabajado en máquinas y eventualmente como camarero.

Dirigirse a don José Ruiz Castellano.

Estrella de la Mañana, 1, 3.º-C. Sevilla-13.

● Pescador solicita empleo en barco. Dirigirse a Juan Alonso Garrido. Capitana, 51. Almería.

OFERTAS

Precisamos: Primer oficial de puente. Jefe de máquinas. Informes: Marítima Astur, Sociedad Anónima. Teléfono 34 17 00. Gijón.

Vda. de
**Francisco
Pérez Vilela**

INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA
CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

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



"EL DEMONIO DEL MAR": UNA BUENA PELICULA

El sábado día 8 de diciembre, Televisión Española nos ofreció, en su programa "Sesión de tarde", un estupendo film de aventuras en el que la mar era centro y tema. "El demonio del mar", película de 1949, dirigida por Henry Hathaway e interpretada por Richard Widmark, Lionel Barrymore y Dean Stockwell, entra de lleno en la reducida lista de películas sobre el mar en el que éste no resulta algo empalagoso, falso o excesivamente manipulado.

Hathaway es uno de los directores clave de Hollywood. En él, y en otros como él —Ford, Walsh, etcétera—, basa el cine norteamericano su tradición de eficacia y talento narrativo. Son directores en los que la acción priva sobre el resto de los componentes de un guión. Recordemos otra película de Hathaway a modo de demostración de lo aquí apuntado: "Hatari", de reciente reposición. Y si la acción es lo que mejor describen, no es de extrañar que sean los films de aventuras en los que se encuentren más a gusto. "El demonio del mar" trata de un velero del XIX dedicado a la caza de ballenas. En él viajan y trabajan tres hombres prototipos de tres posturas vitales. El viejo capitán Bering, uno de los más expertos y en el que se condensa el saber y la tradición de muchas generaciones; hombre sabio que todo lo aprendió en el trabajo y que desconfía de los libros y lo que ellos enseñan. Es un viejo lobo de mar en todos los sentidos. De otra parte, Richard Widmark, joven capitán con amplios conocimientos científicos, que estudió en varias escuelas y que cree más en la ciencia que en el saber cotidiano y tradicional. Entre ambos está el sobrino del viejo capitán, un niño que se forma a bordo y en el que influirán las dos personalidades descritas. Tradición y ciencia, síntesis fructífera.

Mas todo ello nos es mostrado con la habilidad cinematográfica de Hathaway, quien sabe medir el ritmo de las imágenes como pocos. La prueba de ello es que la película nunca cansa o aburre y casi toda la acción transcurre a bordo de un ballenero, con poco espacio físico por el que manejar las cámaras. Resulta inevitable hacer referencia a otro gran film, probablemente el mejor de todos ellos: "Moby Dick", de John Huston, pues trata también de un ballenero del XIX, si bien es cierto que se basa en una excelente novela de igual título, cuyo autor fue un clásico de las narraciones de aventuras: Melville. En "El demonio del mar" vemos dos posturas aparentemente antagónicas que se fundirán en un nuevo hombre —el niño—. En "Moby Dick", Huston y Melville nos muestran la lucha imposible de un capitán (Ahab) y una ballena blanca que algunos ven como el demonio. En ambas obras existen elementos para la reflexión voluntaria y una estupenda descripción del ambiente de los balleneros. Sin canciones al atardecer, sin embellecimientos falsos de un trabajo duro, muy duro. ■ A. B.

SUSCRIPCION A «HOJA DEL MAR»

Según anunciamos oportunamente, el 31 de enero pasado se cerró el plazo de suscripción a "Hoja del Mar". Rogamos a nuestros lectores que no envíen en lo sucesivo peticiones de suscripción, pues, lamentándolo mucho, no podrán ser atendidas. Al propio tiempo advertimos que "Hoja del Mar" no mantendrá ningún tipo de correspondencia sobre este tema.

CAMBIO DE DOMICILIO

Los suscriptores que cambien de domicilio habrán de advertirlo a la Administración si desean continuar recibiendo la revista. Para ello deberán comunicarnos el nuevo domicilio y también el antiguo. Este dato es imprescindible para poder efectuar la sustitución de ficha.



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



**NAVIERA
BILBAINA, S. A.**

Plaza Alférez Provisionales, 2.
BILBAO-I. Teléfonos 23 47 47-24 07 47
Alcalá, 54. MADRID-14
Teléfonos 221 46 21/3

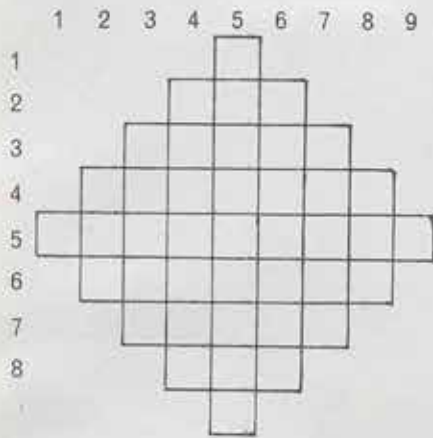
Telex: 32310 NABIL E-32312 NAVAS E
Telg: NABILSA-ABASOLO
Telex: 27543 UZARA E
Telg: ZUZARA-MADRID.

FLOTA CARGA SECA

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

PASATIEMPOS

Por EL GRUMETE



PALABRAS CRUZADAS

HORIZONTALES.—1: Consonante. 2: Río. 3: Río y región de Alemania. 4: En sentido figurado, échalo. 5: Golpe de espalda. 6: Conocimiento de las cosas. 7: Al revés, mortal. 8: Con plazo de tiempo, en plural. 9: Punto cardinal.

VERTICALES.—1: Consonante. 2: Al revés, planta. 3: Al revés, llanas. 4: Escribes cartas. 5: Velero de dos palos. 6: Responde, confiesa. 7: Envuélvele. 8: Poesía. 9: Vocal.

MAREJADILLA DE LETRAS Por RAMON

En este cuadro de letras están los nombres de NUEVE embarcaciones; se leen de derecha a izquierda, de izquierda a derecha, de arriba abajo, de abajo arriba y en diagonal. Trazando una línea alrededor de cada nombre, procure localizar todos, teniendo en cuenta que una letra puede formar parte de dos o más nombres por cruzarse éstos.

A C O F I J H M E N F B C K P E M N C S C
E I G H G B N J O C A U O R S O Z P S A E
H M A O J T Z C A X E A B U U P Y G R Z A
M O L I L R U A B R C D E F K C U W M B V
P B E B H E A F E G I H Z V O E E R U I S
I A O D F J T J H O M B V N Y P D R Z V D
D E N F I S X A M B H J H F X P Z N O I E
R O T C U R T S E D L A R H B N T E Y O T
Z X Y U A O B D G K O A K N B M U G D S O
T D G H R D G T Y U G B C D E G A T R E R
V C J N D A C U G A J N B V F G T T F G P
P G B K N N B C T O L K N B V R E R T S E
A S W E D I J A N M O E M I H N B O G B D
G R Y U B M T G H M K R C S E B R Y U E E
Z S E D C F R F C A S C J H N T O H N L R
A D F C R S T U A H C N A L P E C U S V O
S D V B M K C N G D E F G U P M P B R C F

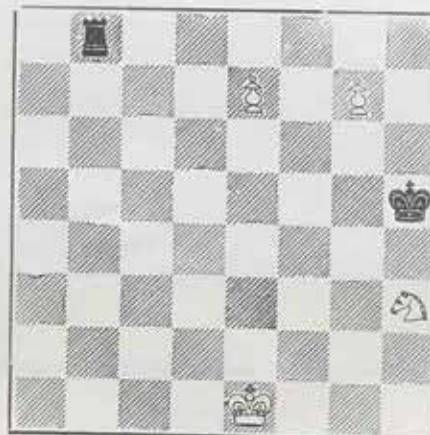
(NUEVE EMBARCACIONES)

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.—1: Barco de guerra. 2: Rutas del aire para aviones. 3: Real Orden. Al revés, nombre de mujer abreviado. Al revés, matrícula española de coche. 4: Labre. Al revés, personaje bíblico. Al revés, loco. 5: Hija de Testio y Guritemis. Al revés, tiro. 6: Levantar la caza. Ves. 7: Joya, al revés. Utilizas. 8: Pecado. Todavía, al revés. Consonante plural, al revés. 9: Siglas comerciales. Armado para pescar. Símbolo químico. 10: Esculpíola. 11: Cabo marinero para sujetar un racamento.

VERTICALES.—1: El que persuade con falacia. 2: Que cubre la oreja. 3: Dios egipcio. Retención de líquidos en los tejidos. Matrícula española de coche. 4: Abreviatura de nombre. Vocal repetida. Emperador. 5: Voz que se emplea con las caballerías. Al revés, asociación. 6: Promesa. Mofa. 7: Nombre ruso. Al revés, charca. 8: Al revés, nombre de varón. Escucháis. Interjección. 9: Símbolo químico. Al revés, sedimento. Desinencia verbal. 10: Tuviesen aversión. 11: En plural, se dice de los aparatos que perfeccionan la función del oído, al revés.

«Schachmatnoje Obozrenije» 1911



Juegan blancas y ganan.

SOLUCIONES

(Pasatiempos publicados en el número 98)

SOLUCION A LA MAREJADILLA DE LETRAS

A C O F I J H M E N F B C K P E M N C S C
E I G H G B N J O C A U O R S O Z P S A E
H M A O J T Z C A X E A B U U P Y G R Z A
M O L I L R U A B R C D E F K C U W M B V
P B E B H E A F E G I H Z V O E E R U I S
I A O D F J T J H O M B V N Y P D R Z V D
D E N F I S X A M B H J H F X P Z N O I E
R O T C U R T S E D L A R H B N T E Y O T
Z X Y U A O B D G K O A K N B M U G D S O
T D G H R D G T Y U G B C D E G A T R E R
V C J N D A C U G A J N B V F G T T F G P
P G B K N N B C T O L K N B V R E R T S E
A S W E D I J A N M O E M I H N B O G B D
G R Y U B M T G H M K R C S E B R Y U E E
Z S E D C F R F C A S C J H N T O H N L R
A D F C R S T U A H C N A L P E C U S V O
S D V B M K C N G D E F G U P M P B R C F

CRUCIGRAMA: Horizontales.—1: Trafalgar. 2: Pipas. 3: Pl. Roa. Ba. 4: Nao. Eme. 5: Quid. Luna. 6: Usa. Era. 7: Ea. Iza. Ar. 8: Cromo. 9: Escorarse. Verticales.—1: Trinquete. 2: Pausa. 3: Pa. Oía. Cc. 4: Fía. Ori. 5: Popa. Azor. 6: Lar. Ama. 7: Gs. Ene. Ro. 8: Amura. 9: Rebelarse.

PALABRAS CRUZADAS:

DAS: Horizontales: G. Jal. Sabia. Nevasca. Berta. Ara. A. Verticales: N. Sem. Javea. Garra. Lista. Aca. A.

JEROGLIFICO: A barlovento.

PROBLEMA DE AJE: DREZ: 1. P7A. T4AD. 2. T1T+. R5C. 3. T1AD. T×T. 4. C4R+. R4A. 5. C3AD. Ganan.



M. A. R.

- Explotación buques pesca.

CORDELERIAS M. A. R., S. A.

- Fábrica de redes, cuerdas, cables, etcétera.

FACTORIA M. A. R., S. A.

- Cámaras frigoríficas.
- Exportación bacalao, pescado congelado, etcétera.

MUTUA
ARMADORES REUNIDOS

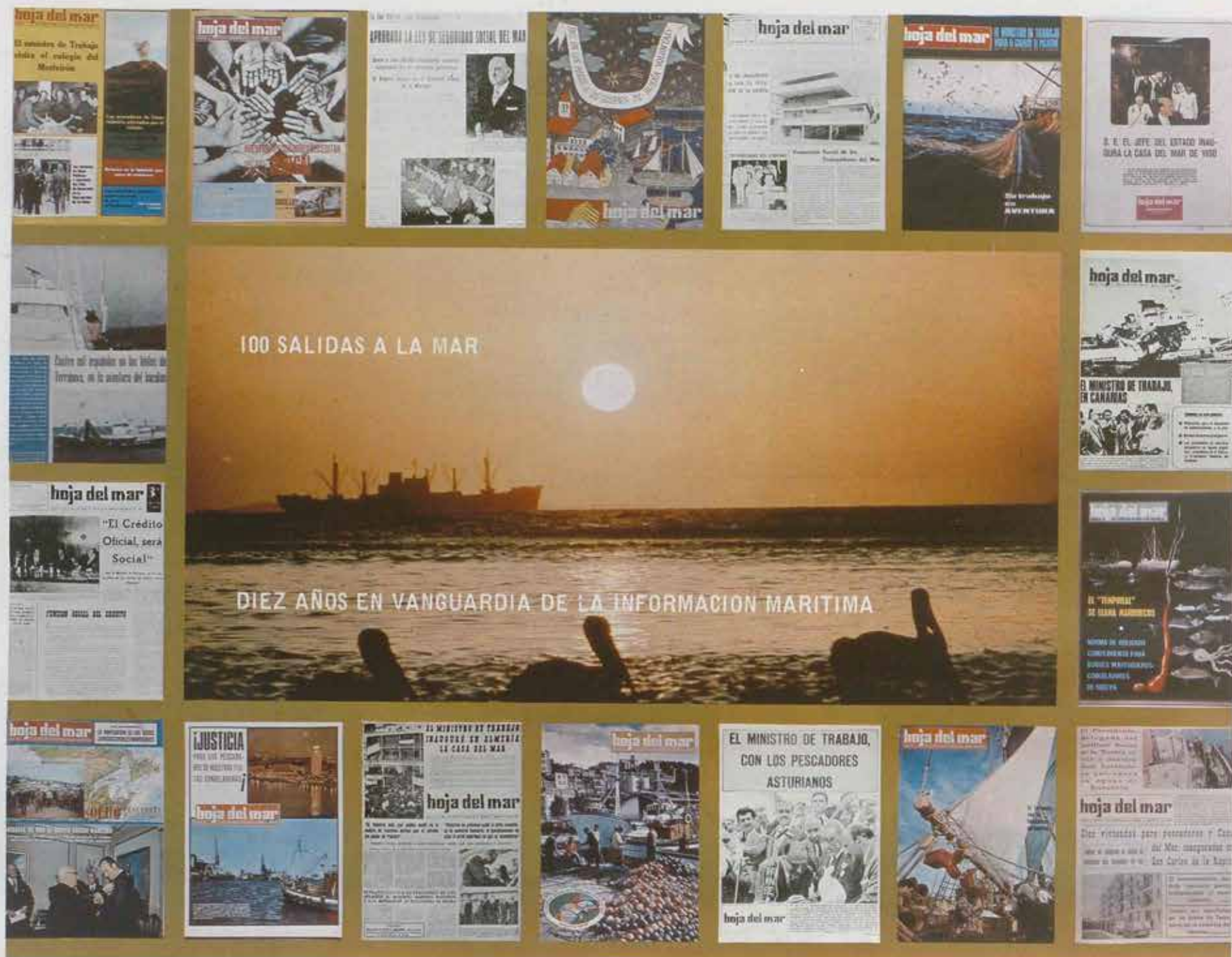
- Seguro marítimo de buques de pesca.



Apartado 1.534

Teléfonos 21 35 13 y 27 15 07

VIGO



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.º

Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA

Apartado 2053

Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64-4.º C.

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16