

# hoja del mar

Número 101 • Año X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MARZO 1974

**IMPORTANTES DISPOSICIONES  
SOCIALES PARA LOS  
TRABAJADORES DEL MAR**

## LA INDIA: SUS COSTAS



EL PESCADOR  
FRUTO DE LA UNIDAD

## COMO SERA EL FUTURO CANAL DE SUEZ



SERIGRAFIA GALLEGA



# BECAS DE ESTUDIO PARA TRABAJADORES DEL MAR

Para el curso académico 1974-75, el Instituto Social de la Marina anuncia su convocatoria general de becas para afiliados y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, dentro del programa de Acción Formativa, y con arreglo a las siguientes modalidades:

## EDUCACION GENERAL BASICA

Para alumnos que cursen dichos estudios, se convocan cincuenta y siete becas, dotadas con seis mil pesetas (6.000 Ptas.) cada una.

## BACHILLERATO UNIFICADO Y POLIVALENTE

Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan ciento cincuenta becas, dotadas con diez mil pesetas (10.000 Ptas.) cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan treinta becas, dotadas con treinta y ocho mil pesetas (38.000 Ptas.) cada una.

## CURSO DE ORIENTACION UNIVERSITARIA

Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan treinta becas, dotadas con diez mil pesetas (10.000 Ptas.) cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan veinte becas, dotadas con treinta y ocho mil pesetas (38.000 Ptas.) cada una.

## ESTUDIOS DE GRADO MEDIO

Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan cuarenta becas, dotadas con diez mil pesetas (10.000 Ptas.) cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan veinte becas, dotadas con treinta y ocho mil pesetas (38.000 Ptas.) cada una.

## FORMACION PROFESIONAL

Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan setenta becas, dotadas con diez mil pesetas (10.000 Ptas.) cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan veinte becas, dotadas con treinta y ocho mil pesetas (38.000 Ptas.) cada una.

## ESTUDIOS NAUTICOS Y NAUTICO-PESQUEROS

Se convocan sesenta y ocho becas para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, dotadas con diez mil pesetas (10.000 Ptas.) cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan cincuenta becas, dotadas con treinta y ocho mil pesetas (38.000 Ptas.) cada una.

## ESTUDIOS DE GRADO SUPERIOR, UNIVERSITARIA, ESCUELAS ESPECIALES Y ESTUDIOS ASIMILADOS

Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan veinticinco becas, dotadas con quince mil pesetas (15.000 Ptas.) cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan cuarenta becas, dotadas con treinta y ocho mil pesetas (38.000 Ptas.) cada una.

## CARACTER DE LAS BECAS

El disfrute de la beca supondrá la concesión de una cantidad en metálico, en la cuantía expresada para cada modalidad, con la que el beneficiario de la misma hará frente a los gastos de los estudios de que se trate, sin otro compromiso por parte del Instituto.

Quien hubiese disfrutado de beca en el curso anterior, y quiera seguir beneficiándose de la misma, podrá solicitar su prórroga siempre que haya superado, con el aprovechamiento adecuado, las pruebas de aptitud en la convocatoria de junio del curso académico 1972-73.

Cuando no hubiesen estado matriculados en dicho curso 1972-73, deberán acompañar informe del director del centro donde cursen sus estudios, en el que se certifique que el aprovechamiento académico a lo largo del curso 1973-74 es favorable. En todo caso deberán acreditar la insuficiencia de recursos económicos y que el afiliado permanezca en alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

A la vista de la documentación anterior, la Comisión de Becas del Instituto resolverá sobre la procedencia de la prórroga, en última instancia y sin ulterior recurso.

## REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE BECAS

El solicitante deberá reunir los siguientes requisitos:

## OCHOCIENTAS DIEZ NUEVAS BECAS Y PRORROGA DE LAS EXISTENTES

- EDUCACION GENERAL BASICA
- BACHILLERATO UNIFICADO Y POLIVALENTE
- CURSO DE ORIENTACION UNIVERSITARIA
- ESTUDIOS DE GRADO MEDIO
- FORMACION PROFESIONAL
- ESTUDIOS NAUTICOS Y NAUTICO-PESQUEROS
- ESTUDIOS DE GRADO SUPERIOR: UNIVERSITARIOS, ESCUELAS ESPECIALES Y ESTUDIOS ASIMILADOS

a) Ser afiliado o hijo de afiliado o de pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

b) Ser nieto o hermano de afiliado o pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y vivir a sus expensas.

c) Acreditar un período de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, no inferior a setecientos días.

d) Presentar un certificado con las notas obtenidas en los cursos 1971-1972 y 1972-1973, los de nueva solicitud. Los que soliciten prórroga, acompañarán las calificaciones académicas correspondientes al curso 1972-1973 o, en su caso, el certificado de aprovechamiento normal del director del centro donde cursen sus estudios en el presente curso académico, tal y como se expresa en el número anterior.

e) Acreditar la carencia, por parte del solicitante, o la insuficiencia de recursos económicos.

f) No ser titular de ninguna otra beca o ayuda para el estudio.

## PREFERENCIA PARA LA CONCESION DE LAS BECAS

A) Formación Profesional Náutico-Pesquera y carrera de Náutica.

En la concesión de las becas que se soliciten para estos estudios, se atenderá con prioridad a quienes soliciten para los centros del Instituto Social de la Marina y los lugares donde el mismo tenga residencia para estudiantes.

## B) Situaciones especiales.

En los demás casos, dentro de los que reúnan las condiciones exigidas, tendrán preferencia especial, para toda clase de becas convocadas, quienes precisen de reconversión profesional o seguir obligatoriamente cursos para accesos a nuevas titulaciones, y los huérfanos e hijos de los impedidos para el trabajo en sus distintos grados y situaciones.

Quienes aleguen esta preferencia, deberán justificar documentalmente la causa que la motiva.

## FORMA DE SOLICITAR LA BECA

Para solicitar las becas, los aspirantes deberán cumplir con la instancia que les será facilitada en las Delegaciones Provinciales o Locales del Instituto Social de la Marina, o en sus Servicios Centrales. No se dará tramitación a aquellas solicitudes incompletas o que resulten borrosas o ilegibles.

A esta instancia deberán acompañarse los siguientes documentos:

a) Certificado de haberes percibidos últimamente, por todos los conceptos, en su importe mensual y anual, expedido por la empresa donde trabaje el cabeza de familia o quien haga sus veces.

b) Declaración jurada de la totalidad de otros ingresos familiares que puedan provenir de la pesca, agricultura,

ganadería, fincas rústicas o urbanas, negocios comerciales o industriales y valores.

c) Certificado de estudios para los que soliciten por primera vez la beca, con las calificaciones obtenidas en los cursos 1971-72 y 1972-73.

Los que soliciten prórroga de la beca, tal y como anteriormente se determina, acompañarán certificado de estudios con las calificaciones obtenidas en el curso 1972-73.

Caso de no haber cursado estudios en dichos años, acompañarán informe del director del centro donde se encuentren actualmente matriculados, en el que se indique el aprovechamiento académico es el presente curso 1973-74 es favorable.

## LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACION DE LAS INSTANCIAS

Las solicitudes de becas se cursarán, necesariamente, a través de las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina en la costa, y a través de la Sección Delegada de Madrid, para quienes tengan su domicilio en esta capital.

Las Delegaciones Provinciales no tramitarán aquellas instancias que no consignen todos los datos o los consignen confusamente, así como cualquier solicitud con la documentación incompleta.

El plazo de solicitud terminará al próximo día 30 de marzo. Las Delegaciones Provinciales rechazarán toda solicitud que sea presentada fuera de plazo.

## TRAMITACION DE SOLICITUDES

Una vez cubierta por la Delegación la parte superior derecha de las instancias, los delegados provinciales tramitarán las mismas, remitiéndolas, con toda su documentación, al Servicio de Fomento Social, de modo que obren en el mismo antes del 30 de abril próximo. El servicio devolverá todas aquellas solicitudes que se remitan con posterioridad a la indicada fecha.

Las Delegaciones Provinciales enviarán las instancias clasificadas por orden alfabético, dividiéndolas en grupos y según se trate de nuevas adjudicaciones o prórrogas y según las distintas clases o grados de estudios, con el informe del jefe de la Unidad Administrativa de Fomento Social y el visto bueno del delegado provincial.

El delegado provincial informará además a la Comisión Permanente del Consejo Provincial sobre las becas solicitadas y sus características, debiendo la Comisión Provincial adoptar el acuerdo correspondiente de remisión a las solicitudes al Servicio de Fomento Social.

Por resolución del excelentísimo señor presidente del Instituto se designará una Comisión de Becas, a quien corresponde acordar la adjudicación, prórrogas, supresión o denegación de las mismas, en última instancia y sin recurso ulterior posible. Actuará como secretario de esta Comisión, el jefe de la Sección de Acción Formativa del Servicio de Fomento Social.

## COMUNICACION DE LA ADJUDICACION

El servicio de Fomento Social comunicará oportunamente a las Delegaciones Provinciales, simultáneamente con la remisión de las nóminas correspondientes, cuáles son las becas concedidas y prorrogadas.

La Delegación Provincial procederá, a continuación, a modificar a los interesados la concesión o denegación de su solicitud.

## PAGO DEL IMPORTE DE LAS BECAS

El pago del importe correspondiente a cada tipo de beca se efectuará en tres plazos, al principio de cada trimestre escolar.

Para poder percibir el importe de la beca, el alumno se compromete a entregar previamente:

a) En el primer trimestre: Certificación en que se acredite estar matriculado.

b) En los trimestres segundo y tercero se entregarán las evaluaciones y calificaciones correspondientes a los referidos períodos, salvo cuando se trate de estudios en que no exista la evaluación o no se den calificaciones de modo regular.

Las Delegaciones Provinciales no efectuarán abono alguno sin la previa presentación de dichos documentos. Recibidos y ordenados los mismos, los remitirán al Servicio de Fomento Social, junto con las nóminas firmadas, correspondientes a los pagos efectuados.

En todo caso, la omisión de los anteriores requisitos será causa suficiente para que el beneficiario de la beca se considere decaído de su derecho al percibo de la misma, sin posible reclamación ulterior.

Madrid, febrero de 1974



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. Barcelo-  
na: Enrique Serra Navarro. Bil-  
bao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cris-  
tina Chillida. Ceuta: Mario Ote-  
ro Iglesias. Gijón: Raimundo Ro-  
dríguez Morán. Huelva: Juan  
Carlos Chillida. Las Palmas:  
Juan F. Fonte. Lugo: Narciso  
García Fernández. San Carlos de  
la Rápita: Luis Millán Roca. San  
Sebastián: Javier de Aramburu.  
Valencia: Francisco Albert. Vigo:  
Joaquín Rolland. Villagarcía de  
Arosa: Generoso Martín. Colabo-  
radores en los principales puer-  
tos de la costa peninsular e in-  
sular.

En el extranjero: Walvis Bay  
(Sudáfrica): Urbano Velaz. Ra-  
bat: Alberto Míguez. Bonn: An-  
gel Fernández Luengo. Amberes:  
M. A. Peña de la Torre. Nueva  
York: José María Carrascal.  
Saint-Pierre et Miquelon (Amé-  
rica del Norte): José Luis Aler-  
cos. Saint-John's (Terranova):  
Fernando Torre.

Redacción central:

Redactores: José Martínez Fons,  
Mauro Rodríguez Sánchez y An-  
gel Sánchez Harguinday.

Publicidad: Jorge Jiménez  
Smerdou

Secretarías de Redacción: Juanita  
Morillo González y Carmen  
Llorca Giménez

Director:

Joaquín Vidal

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963

12 DE FEBRERO: EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, EN LAS CORTES  
2 DE FEBRERO: EL VICEPRESIDENTE Y MINISTRO DE TRABAJO, EN BALEARES

## DOS DISCURSOS TRASCENDENTALES

EN el mes de febrero se han producido dos actos de trascendental importancia para los trabajadores del mar. Han sido sendos discursos importantes, trascendentales: uno, del presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, ante las Cortes Españolas, y otro, del vicepresidente tercero y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, ante los pescadores de Baleares.

No suponen un comienzo de andadura —lo recorrido, todos lo sabemos, es mucho, de lo cual hay huellas abundantes—, sino una andadura acaso de nuevo estilo. En el fondo, los proyectos y realidades que dimanan de los discursos a los que nos estamos refiriendo no son sino consecuencia de un proceso histórico: la vida nacional se acomoda, una vez más, a sus problemas reales, a los supuestos del momento, a los registros y condicionamientos que caracterizan la dinámica actual.

En el ámbito nacional, don Carlos Arias Navarro ha trazado la línea política del Gobierno en lo que afecta al país. En el ámbito sectorial, don Licinio de la Fuente ha trazado la que afecta a los trabajadores del mar. Ambos discursos constituyen en sí mismos historia porque son el eslabón preciso entre el pasado y el futuro. Seguramente en la fecha en que fueron pronunciados comenzó una etapa nueva en el devenir nacional y en el del mundo laboral marítimo.

Del discurso del presidente del Gobierno conviene subrayar algunos puntos y reproducir algunas frases capitales, porque se trata de un programa que a todos afecta, sea cual fuere la esfera en que cada uno se desenvuelve. He aquí una selección de citas, agrupadas por materias:

**Movimiento.**—“Al Movimiento Nacional corresponde, a tenor del artículo 4 de la Ley Orgánica del Estado, promover la vida política para el mejor servicio de la Patria. Por ello ha de ser permanente la colaboración entre el Gobierno y el Consejo Nacional, representación colegiada del Movimiento”.

**Continuidad.**—“Nada conviene menos con la profunda realidad histórica del Régimen y con el perfil de estadista del Jefe del Estado que el reproche de inmovilismo. El Gobierno asume con honor todo el pasado de nuestro Régimen, desde sus

heroicos y gloriosos momentos augurales, hasta su ayer más inmediato, en un propósito de continuidad perfecta”.

**Franco.**—“En aras de la justicia y la sinceridad, proclamamos que ha sido la personalidad excepcional de Francisco Franco la clave fundante del Régimen (...). En el respeto a su figura han coincidido todas las tendencias concurrentes del Régimen, depoiendo ante su invocación cualquier divergencia”.

**El Príncipe.**—“Todo, en fin, contribuye a poder afirmar —como el Jefe del Estado hizo en su memorable mensaje a los españoles al concluir el año 1972 y ha reiterado en el del pasado año— que don Juan Carlos de Borbón está sobradamente capacitado para ejercer la magistratura soberana que habrá de desempeñar en el día, tan doloroso como inexorable, que Franco falte de nuestro lado”.

**Entidades locales.**—“El nuevo proyecto (de Ley de Régimen Local), que atribuirá a los alcaldes y presidentes de Diputación carácter electivo, corresponde al afán de contemplar, como un todo coherente, el conjunto de los problemas de la vida local...”.

**Incompatibilidades.**—“Anunciamos (...) la remisión a la Cámara de un Proyecto de Ley que contemple y regule el régimen de incompatibilidades para el desempeño de la función parlamentaria”.

**Ley Sindical.**—Idem “la inmediata aceleración del desarrollo de la Ley Sindical”.

**Asociación.**—Idem “el estudio y redacción de un estatuto del derecho de asociación para promover la ordenada concurrencia de criterios”.

**Fuerzas Armadas.**—“... en las Fuerzas Armadas tienen los españoles la más firme garantía última de la independencia de la Patria y de la tutela del orden constitucional”.

**Iglesia-Estado.**—“Las relaciones entre la Iglesia y el Estado han de continuar sobre la base de la mutua independencia y de una sana cooperación manifestada en el respeto recíproco entre ambas potestades”.

**Desarrollo.**—“En una sociedad moderna —y en la española de esta hora se identifican los signos de la modernidad— no es concebible un crecimiento firme y sostenido sin hacer participar a todos en sus frutos mediante la planificación del desarrollo”.

**Desarrollo cultural.**—“... la palanca de promoción social y de desarrollo de nuestro país, que es la educación y la cultura, merece una atención especial”.

**Desarrollo social.**—“Una reforma social auténtica, que aspira a cubrir todas las necesidades y todas las aspiraciones del hombre de hoy, no puede inspirarse en ninguna clase de paternalismo. No podemos pretender que el Estado acuda benéficamente a ayudar, con sus viviendas, sus escuelas, sus hospitales o sus asilos, a quienes menos tienen, sin intentar antes, con todos los medios a nuestro alcance, evitar una menesterosidad y consolidar una estructura social en la que los ciudadanos no impedidos tengan resueltos sus problemas y puedan acceder a los bienes sociales merced a su propio trabajo y en justa correspondencia al esfuerzo que prestan a la elevación económica del país”.

**Relaciones laborales.**—“Nuestros deberes se agudizan e intensifican cuando abordamos el tema de las relaciones laborales, pues no en vano quienes viven de su trabajo personal constituyen la inmensa mayoría del país y son nuestro pueblo, en el más noble y genuino sentido de la palabra”.

**Empleo y formación profesional.**—“El primer gran objetivo del Gobierno (...) es el de mantener y acrecentar el ritmo de creación de puestos de trabajo, y paralelamente el de cuidar con toda atención la formación profesional de quienes los demandan”.

**Seguridad Social.**—“Está igualmente entre nuestros propósitos intensificar y perfeccionar las trascendentales realizaciones de estos años en materia de Seguridad Social, porque este es, precisamente, uno de los más fecundos medios de incrementar la solidaridad y la paz que deben presidir, y queremos que presidan, el orden, la libertad y la paz de España”.

**Política salarial.**—“... es precisa una política salarial y laboral realista y progresiva, en la que la actuación del Gobierno, garantizando condiciones mínimas, se complementa y desarrolla en la negociación colectiva sindical, para procurar una participación creciente de las rentas del trabajo en la renta nacional y una mayor elevación de las rentas y niveles de vida de los sectores

(Pasa a la página siguiente)



(Viene de la página anterior)

más retrasados en el progreso nacional, en armonía con las circunstancias del propio desarrollo económico". "Una legislación laboral actualizada y perfeccionada y una representatividad sindical cada vez más viva y potenciada han de ofrecer oportunidades a trabajadores y empresarios, para resolver sus problemas y encontrar soluciones justas a sus conflictos, dentro del Estado de Derecho que con tanto esfuerzo hemos ido construyendo, y que constituye garantía de la convivencia nacional y del ejercicio de los derechos y libertades de todos los españoles".

**Participación en la empresa.**—“Facilitará este objetivo la mayor información y conocimiento de los trabajadores sobre la realidad de la situación de la empresa o el sector donde trabajan, ya que ello contribuirá a incrementar su responsabilidad a la hora de negociar sus condiciones de trabajo y participar en el proceso productivo”.

**Conflictividad laboral.**—“... con serenidad y con firmeza defenderemos los cauces legales y las representaciones legítimas en la negociación y en la vida laboral”.

**Unidad sindical.**—“La Organización Sindical española, cuya unidad es un bien incalculable por el que luchan y hacia el que se encaminan todos los sindicalismos del mundo, no va a poner en juego esa unidad para complacer a quienes, desde el exterior, se empeñan en no valorar los beneficios que ha producido y tendrían gran satisfacción en ver dividido y enfrentado al mundo laboral español. Pero esa misma unidad exige garantizar en cada momento su interior autenticidad y la certeza de que constantemente recoge el sentir verdadero de todos cuantos la integran. El Gobierno no espera del sindicalismo español servilismos ni pasividad; espera sólo —y está seguro de ello— el máximo sentido de la responsabilidad, la clara exposición de sus aspiraciones y el compromiso de que esas aspiraciones nunca estarán en contraposición con los bienes supremos que la comunidad nacional ha conseguido y que tiene el deber de defender por encima y al margen de intereses de grupo o sector”.

**Desarrollo económico.**—“En un plano subordinado del desarrollo se encuentra la economía. El Gobierno proclama que la economía no es un fin, sino un medio”. “Lograr un proceso económico continuado, abierto a la participación de todos e internacionalmente competitivo constituye, por sí mismo, un programa

ambicioso cuando se formula de cara a un futuro económico que tantas incógnitas hacen indeterminado e incierto”.

**Juventud.**—“Tenemos derecho a exigir que las nuevas generaciones comprendan y valoren las significaciones de nuestro pasado reciente; pero debemos abandonar la pretensión paternalista de que sientan como personales vivencias lo que ya son, para ellas, páginas de sus textos de Historia. Tenemos derecho a invocar la incorporación de los nuevos españoles —los españoles cuya edad se cuenta por años de paz— al quehacer común; pero debemos aceptar que tal incorporación responda a una voluntad renovadora y esté animada por una pretensión crítica y no repetitiva”.

## HOMBRES DEL MAR

Por su parte, el ministro de Trabajo, en el inolvidable discurso de Baleares, trazó un vasto programa de realizaciones para los trabajadores del mar que constituye un verdadero relanzamiento de su Régimen Especial de la Seguridad Social y de los fines específicos del ISM, contenidos en su Ley Fundacional de 18 de octubre de 1941. Anunció la satisfacción de una serie de aspiraciones formuladas por el sector que ya han adquirido rango legal mucho antes de que se publiquen estas páginas. E hizo hincapié en la importancia del mundo laboral marítimo-pesquero, “singularmente diferenciado y marcadamente vocacional”, para añadir: “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”.

Ya dijimos en el pasado número, y repetimos en otro lugar de la presente edición, que las mejoras sociales para los trabajadores del mar anunciadas por don Licio de la Fuente en su jornada balear han sido abundantes, sin precedentes en número. Baste con dejar constancia del dato, muy elocuente de por sí. Efectivamente, estamos en una nueva hora que se anuncia fructífera y cuajada de esperanzas. En lo nacional, pero en lo sectorial también. Creemos, sinceramente, que el hombre de la mar puede contemplar con confianza su futuro. ■

# SITUACION DE ALTA EN LA SEGURIDAD SOCIAL A QUIENES SE DESENROLAN PARA HACER CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

## • TENDRAN DERECHO A PRESTACIONES, SIN OBLIGACION DE COTIZAR

El “Boletín Oficial del Estado” de 18 de febrero publicó la Orden del Ministerio de Trabajo de 31 de enero de 1974, por la que se asimila a la de alta, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, la situación de los trabajadores que realicen cursos de Formación Profesional Náutica o Náutico-Pesquera. El texto íntegro de la disposición es el siguiente:

Ilustrísimos señores:

La formación profesional de los trabajadores comprendidos en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se caracteriza, por una parte, por la inexcusable obtención de determinadas titulaciones, como supuesto, para la promoción social de aquellos trabajadores y, por otra, por la incompatibilidad de hecho con el trabajo profesional remunerado, que origina, principalmente en el supuesto de trabajadores modestos que tienen a su cargo una familia, el que no puedan mantener una situación asimilada a la de alta, que implique la obligación de cotizar, ya que se mermaría notablemente el importe de las becas o ayudas sustitutivas del salario que puedan percibir durante la asistencia a cursos. Todo ello aconseja establecer una situación asimilada a la de alta, con plenitud de efectos y sin que el trabajador tenga obligación alguna de cotizar.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de la Seguridad Social, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—1. Se considerarán en situación asimilada a la de alta, para todas las contingencias protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Tra-

bajadores del Mar, los trabajadores incluidos en el campo de aplicación de dicho Régimen Especial que hayan de desentrolarse, con suspensión o extinción de su relación laboral, o que hayan de cesar en el trabajo por cuenta propia como tripulantes de su embarcación para realizar cursos de Formación Profesional Náutica-Pesquera o de Náutica, impartidos en centros oficiales o autorizados para ello, siempre que al iniciar dichos cursos tuviesen acreditados como mínimo ciento ochenta días de cotización al Régimen Especial.

2. La duración de la situación asimilada a la de alta será la misma que la del curso que la haya motivado.

3. Los trabajadores, mientras permanezcan en esta situación, se considerarán incluidos a efectos de prestaciones en el grupo a que pertenecían en el momento de iniciarse aquella y no tendrán obligación de cotizar.

## DISPOSICION FINAL

La Dirección General de la Seguridad Social resolverá cuantas cuestiones puedan plantearse en la aplicación de lo dispuesto en la presente Orden, que tendrá efectos a partir de 1 de enero de 1974.

La tercera disposición anunciada en el discurso del ministro de Trabajo en la jornada de Baleares, que califica como de histórica para los trabajadores del mar, ha visto su luz en el “Boletín Oficial del Estado” de 18 de febrero de 1974. La mejor explicación de su contenido está incluida en el propio preámbulo de la Orden, que publicamos en esta página.

La formación profesional de los trabajadores del mar tiene una nota muy característica, y que como en tantos aspectos de su actividad la singularizan con relación a los trabajadores de tierra. De una parte, para determinados puestos hacen falta ciertas titulaciones, la seguridad de la vida y el trabajo del personal a bordo así lo exigen, pero la exigencia de aquellos conocimientos para una legítima promoción social de los trabajadores impone al mismo tiempo el cese en el trabajo, porque el afiliado del mar no puede sin asistir a los cursos obtener la titulación necesaria, y si asiste a los cursos y prescindiendo del salario, la exigua beca que se concede sólo puede en parte sustituir la falta de retribución, pero no subvenir el coste de la Seguridad Social.

Era un círculo vicioso aparentemente insalvable para promocionarse: los trabajadores más modestos tenían que desentrolarse y perder el salario, y hasta dejar sin protección a la familia, o imponerse un sacrificio prohibitivo pagando las cuotas de la Seguridad Social a su cargo. La consecuencia evidente era que sólo muy pocos y con un extraordinario sacrificio podían acceder a los títulos a que tenían derecho.

La disposición, aparentemente sencilla, permite desde ahora que cualquier trabajador del mar con ciento ochenta días de cotización anteriores pueda seguir en alta a todos los efectos y disfrutar de todas las prestaciones del Régimen Especial mientras realice cursos de Formación Profesional, sin ninguna cotización a su cargo.

Una más generosa política de becas que permita a los trabajadores más modestos o con obligaciones familiares prescindir de la ganancia de su trabajo permitirá, sin injusta discriminación, que todos los que lo merezcan, por su actitud o deseo de mejorar, puedan acceder al conocimiento de las técnicas, cada día más complicadas, de la pesca y la navegación. ■



# PODRAN JUBILARSE LOS PESCADORES MENORES DE SESENTA Y CINCO AÑOS, CON EL PORCENTAJE MAXIMO DE SUS BASES DE COTIZACION

La Ley del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar incluye como una de sus notas características la posibilidad de que los trabajadores del sector obtuvieran su jubilación antes de los sesenta y cinco años si acreditaban que a lo largo de su vida laboral habían realizado trabajos a bordo. Tal reducción se fundaba en la naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa e insalubre del trabajo, así como de la continua y obligada separación familiar y alejamiento del hogar del marino y pescador. Las reducciones establecidas, en forma de coeficientes, iban desde un 0,40 para los trabajos más duros hasta 0,10 de las embarcaciones pesqueras de más de 10 toneladas.

Ello implicaba en la práctica que por cada diez años de navegación en los trabajos más pesados, se reducían cuatro años la edad mínima para la pensión de vejez en el primer caso, y un año en la pesca de las embarcaciones más pequeñas, en las que prácticamente no existía prolongado alejamiento y separación familiar, ni el riesgo tan grave como las otras embarcaciones.

La falta de experiencia sobre la aplicación de estas normas que, más que un privilegio, suponían un reconocimiento en favor de la dureza del trabajo en el mar, obligó prudentemente al Gobierno, cuando se publicó en julio de 1970 el primer Decreto sobre coeficientes reductores, a establecer dos limitaciones que han venido rigiendo hasta el 1 de enero de 1974. De una parte, la exclusión del beneficio de la reducción de edad a los pescadores que en su vida laboral habían cotizado por el llamado Grupo Ordinario Mínimo, y, por otra, la reducción en 50 por 100 del beneficio de la referida limitación de edad a los procedentes de la extinguida Mutualidad Nacional de Previsión Social de los Pescadores de Bajura.

Tanto la reducción como la exclusión aludidas han quedado suprimidas por Orden ministerial de 31 de enero de 1974, cuyo texto fue anunciado por el ministro de Trabajo en el importante discurso que pronunció en Palma de Mallorca con ocasión de la botadura de "El Pescador", el cual se comenta en otras páginas de este número.

En definitiva, con carácter general, los trabajadores del sector marítimo-pesquero podrán obtener las máximas pensiones legales por jubilación sin necesidad de esperar a los sesenta y cinco años, siempre que acrediten ante los órganos de gobierno provinciales —que son los facultados para ello— que a lo largo de su vida laboral han realizado trabajos que motiven una reducción en la edad mínima legal para la jubilación establecida en el sistema de la Seguridad Social española.

Es también muy interesante destacar que, aunque el trabajador pesquero abandone el trabajo en el sector por cambio de actividad, la reducción de edad que hubiera consolidado por razón de su oficio anterior será tenida en cuenta en cualquier entidad gestora a la que puede pertenecer en el momento de jubilarse, ya que —se insiste— la reducción de la edad constituye una valoración del esfuerzo, la dureza y el riesgo del trabajo del mar.

*ORDEN de 31 de enero de 1974, por la que se dejan sin efecto determinadas suspensiones y limitaciones que afectaban a la acción protectora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*

El Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por Decreto 1.867/1970, de 9 de julio, partiendo de la clasificación en grupos que, a efectos de cotización y su consiguiente repercusión en la acción protectora había previsto el artículo 19, número 5 de la referida Ley, estableció ciertas limitaciones en el disfrute de las prestaciones económicas correspondientes a los grupos 2.º y 3.º, al mismo tiempo que facultó al Ministerio de Trabajo para suprimirlas, cuando las circunstancias lo permitieran.

Por otro lado, el Decreto 2.309/1970, de 23 de julio, por el que se desarrolla lo dispuesto en el número 4 del artículo 37 de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, al fijar los coeficientes reductores de la edad de jubilación, establece en sus disposiciones transitorias primera y segunda suspensiones o reducciones de los referidos coeficientes, a la vez que autoriza al Ministerio de Trabajo, en su disposición transitoria cuarta, para que cuando las disponibilidades financieras lo permitan, reduzca o suprima las citadas limitaciones.

El Decreto 1.646/1972, de 23 de junio, para aplicación de la Ley 24/1972, de 21 de junio, en materia de prestaciones del Régimen General de la Seguridad Social, en su disposición adicional segunda, aplicó a los trabajadores del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar comprendidos en el grupo primero del artículo 33 del Decreto 1.876/1970, de 9 de julio, las mejoras y perfeccionamientos introducidos en la Ley 24/1972 en el Régimen General de la Seguridad Social, acentuando con ello, en determinados aspectos, las diferencias de la acción protectora entre los diversos grupos.

El incremento de la cotización en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, completado con las progresivas aportaciones del Estado y la ayuda del Régimen General de la Seguridad Social, permite, sin peligro para la estabilidad económica de este Régimen Especial, por un lado, realizar las mejoras previstas en el Decreto 1.876/1970, de 9 de julio, en el sentido de igualar en todos los grupos del artículo 33 las prestaciones de pago periódico de protección a la familia y, por otro, suprimir las limitaciones de la aplicación de los coeficientes reductores de edad de jubilación establecidas en las disposiciones transitorias primera y segunda del Decreto 2.309/1970, de 23 de julio.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de la Seguridad Social, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º La cuantía de las prestaciones económicas de protección a la familia de pago periódico de los trabajadores incluidos en los grupos 2.º y 3.º del artículo 33 del Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por Decreto 1.867/1970, de 9 de julio, será igual a la que corresponda a los trabajadores integrados en el grupo 1.º del referido artículo.

Artículo 2.º Conforme a lo previsto en la disposición transitoria cuarta del Decreto 2.309/1970, de 23 de julio, por el que se desarrolla lo dispuesto en el artículo 37, número 4, de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, quedan sin efecto la suspensión y limitaciones en la aplicación de los coeficientes reductores de edad de jubilación de los trabajadores del mar, establecidas en las disposiciones transitorias primera y segunda del referido Decreto.

## LAS PRESTACIONES DE PROTECCION A LA FAMILIA DE LOS GRUPOS 2.º Y 3.º, SE EQUIPARAN EN SU CUANTIA A LAS DEL 1.º

El "B. O. E." de 11 de febrero de 1974 publica la Orden del Ministerio de Trabajo del 31 anterior igualando las prestaciones económicas de protección a la familia de los trabajadores de los grupos II y III.

Al igual que con la reducción de la edad de jubilación, en la misma Orden el Ministerio considera superadas las circunstancias que motivaron en su día la reducción de las prestaciones familiares de estos trabajadores, correspondientes a embarcaciones de pesca de menor tonelaje, que en una estricta correspondencia con sus menores cotizaciones veían reducida la prestación familiar a favor de su esposa e hijos menores.

Desde el 1 de enero del corriente año, tal desigualdad desaparece; todos los trabajadores del sector, cualquiera que sea la base de cotización y el grupo a que pertenezcan, percibirán iguales cuantías mensuales por protección familiar de sus esposas e hijos. La medida en sí es extraordinariamente importante, pero lo es mucho más por cuanto supone, como anunció el ministro de Trabajo en su discurso, la ruptura de la "estricta" correspondencia existente hasta hoy entre cotización y prestaciones.

Las progresivas asignaciones de los presupuestos del Estado a favor de un sector deprimido como el de la pesca han permitido ya en este aspecto que los pescadores que cotizaban menos, porque menos podían, sean igualados con sus compañeros de Marina Mercante y pesca de altura, incluidos en el grupo I, sin ningún sacrificio por parte de estos últimos.

*La Orden de 31 de enero de 1974, publicada en el "B. O. del E." de 11 de febrero, deja sin efecto la suspensión y limitaciones en la aplicación de los coeficientes reductores de edad de jubilación de los trabajadores del mar que se establecían en las disposiciones transitorias primera y segunda del Decreto 2.309/1970, de 23 de julio, por el que se desarrolla lo dispuesto en el número 4 del artículo 37 de la Ley 116/1969 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.*

En la disposición transitoria cuarta de este Decreto se autoriza al Ministerio de Trabajo para reducir los plazos de suspensión y las limitaciones en la aplicación de los coeficientes reductores que en el mismo se establecen. Consecuencia de esta facultad es la Orden de 31 de enero de 1974, que se recoge íntegramente en estas páginas.

En el artículo 1.º del referido Decreto de 23 de julio de 1970 se reducía la edad mínima establecida para la percepción de la pensión de vejez, en las actividades relacionadas con la Marina Mercante, pesca y estibadores portuarios, oscilando los referidos coeficientes entre el 0,10 y 0,40.

El artículo 2.º indica el modo de computar las bonificaciones a efectos de la percepción de pensión de vejez, por medio de la multiplicación de la suma de los productos obtenidos al totalizar los periodos de la vida laboral de cada trabajador, según indica en su párrafo 1.º, por el coeficiente respectivo para cada caso.

Igualmente se hace referencia a la situación de los trabajadores que, por cambio de actividad, deba corresponder a la entidad gestora que reconozca su pensión de vejez la reducción de edad que hubiera de efectuarse.

Se faculta al Ministerio de Trabajo para aplicar y desarrollar las normas previstas en el Decreto 2.309/1970 (disposición final), y se establece en las disposiciones transitorias el régimen a que estarán sometidos los trabajadores que cotizasen a la entrada en vigor del Decreto por el Grupo Ordinario Mínimo, los que hubiesen efectuado durante cinco o más años cotizaciones reducidas a la Mutualidad Nacional de Previsión Social de los Pescadores de Bajura y que, al mismo tiempo, estaban afectados por los artículos 5 y 154 de la Reglamentación de Trabajo de la Pesca de Cerco. En la disposición transitoria tercera se establecen los límites de tonelaje para la flota pesquera, adecuándola a la ya existente.





**CIA. NAVIERA  
VASCONGADA, S. A.**



**NAVIERA  
BILBAINA, S. A.**

Plaza Alférezes 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.	Modios 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
"Júpiter"	1972	7.396	358.775	10 tons
"Artagan"	1972	7.396	358.775	y 1 pluma real de 35 tons.
"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.

## GUARDERIAS INFANTILES PARA EL SECTOR LABORAL MARITIMO-PESQUERO

Las especiales características del trabajo a bordo impiden la convivencia de marineros y pescadores con sus respectivas familias. No hay posibilidad de alternar la convivencia familiar con el trabajo, como sucede en otros sectores laborales.

La esposa se queda sola durante meses, y los hijos, completamente a su cuidado, teniendo que actuar como cabeza de familia.

Además, en bastantes casos de pescadores y marineros sin cualificación, los ingresos no son suficientes y hacen precisa la ayuda de la esposa a la economía familiar. Así, con mucha frecuencia, la esposa se ve precisada a trabajar, a su vez, fuera del hogar. Pero solo puede hacerlo cuando los hijos ya son mayores o cuando existe la garantía de una persona que quede a su cuidado.

Es, pues, de todo punto necesaria a la gran familia marinera la instalación, en todos los puertos más importantes del país, de guarderías infantiles, bien dotadas y con el personal adecuado para su atención, que puedan acoger a los niños durante las horas en que la madre de familia se ausente de la casa para su trabajo.

El Instituto Social de la Marina, consecuente con esta realidad, ha iniciado ya la programación de las necesidades del sector laboral al respecto. Prontamente saldrá a concurso-subasta la Guardería Infantil de Gurruchía, y se están confeccionando los proyectos de otras en Barbate y en Algeciras. Asimismo está prevista la construcción de dos más en Pasajes de San Pedro.

Estos centros, al igual que los que vayan a proyectar para el resto de la geografía española, tendrán como misión además facilitar a los niños que tengan la edad reglamentaria la educación preescolar en la Ley General de Educación y en sus disposiciones complementarias.

En estos momentos, el ISM podrá contar para toda la labor anterior con la ayuda del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, a tenor de la Orden del Ministerio de Trabajo del 12 de febrero, por la que se dictan normas regulando las Guarderías Infantiles Laborales.

En la introducción de la Orden se fija el criterio por el que el Ministerio de Trabajo ha acometido esta acción asistencial en materia de creación de guarderías infantiles, y que literalmente transcribimos:

"La necesidad, universalmente sentida, de proteger a la madre trabajadora, facilitando su integración en el mundo laboral, aconseja la creación y promoción de instituciones que tomen a su cargo la custodia y, en su caso, la educación de sus hijos menores durante el tiempo en que por exigencias de su actividad deba permanecer alejada del hogar. A tal fin responde la creación de las Guarderías Infantiles Laborales, cuyo establecimiento, sin duda, facilitará la debida asiduidad de la mujer al trabajo y, en general, el cumplimiento de sus obligaciones laborales, en la seguridad de que sus hijos, en su ausencia, disfrutan de la necesaria atención".

En el artículo 1.º de la Orden se encuadra el concepto de las Guarderías Infantiles Laborales, señalando que son tales "las que, sin ánimo de lucro, tengan por finalidad esencial la custodia y cuidado de los hijos de la mujer trabajadora por cuenta ajena, menores de seis años, durante la jornada de trabajo de aquella, y, potestativamente, la educación preescolar de los mismos".



# MEDIDAS EXCEPCIONALES A FAVOR DE LAS FLOTAS PESQUERAS

Por un Decreto de 21 de diciembre de 1973, publicado en el "B. O. del E." de 16 de febrero, se establecen medidas de carácter excepcional a favor de las flotas pesqueras de las regiones Sudatlántica, Sudmediterránea y Levantina. Estas medidas son de carácter económico y laboral, y su entrada en vigor va a imponer una promoción del sector en las zonas mencionadas, que se encontraban en situación difícil por la problemática de las aguas donde habitualmente afectaban sus capturas. El texto íntegro del Decreto es el siguiente:

"Por acuerdo del Consejo de Ministros adoptado el día nueve de mayo de mil novecientos sesenta y nueve se creó una Comisión interministerial con el fin de establecer unas bases para la estructuración de la situación socioeconómica de los pescadores de Barbate de Franco (Cádiz). Posteriormente, dicha Comisión fue ampliada en su composición y funciones, para el estudio y soluciones de la problemática creada en los puertos de las regiones marítimas Sudatlántica, Sudmediterránea y Levante, ante los perjuicios socioeconómicos que vienen sufriendo los pescadores que tradicionalmente faenan a lo largo del litoral marroquí.

La citada Comisión elevó al Gobierno una serie de medidas excepcionales de carácter económico y social, que fueron aprobadas por acuerdo del Consejo de Ministros, en su sesión del día nueve de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

Dichas medidas, fruto de detenidos estudios, van orientadas fundamentalmente a proporcionar a los pescadores afectados de las regiones antes referidas los recursos adecuados para que puedan contar con un instrumento de trabajo que les permita seguir su actividad pesquera, aumentando la movilidad y versatilidad de las actuales embarcaciones que, dada su concepción, ya no resultan rentables. Al propio tiempo, se establecen estímulos para que las embarcaciones en buen uso que por sus características no puedan proseguir su actividad en sus actuales puertos, sean adquiridas por armadores de otras regiones, y de esta forma facilitar también a los mismos la mejora de sus actuales embarcaciones.

En el ámbito laboral, las medidas aprobadas pretenden corregir los efectos que forzosamente han de producirse sobre las tripulaciones, arribándose los remedios que, como consecuencia de la aplicación de las medidas económicas, han de incidir en el desempleo por cese de actividad, así como en materia de perfeccionamiento profesional.

En su virtud, a propuesta de los ministros de Hacienda, de Trabajo, de Industria y de Comercio, previa deliberación del Consejo de Ministros en su sesión del día catorce de diciembre de mil novecientos sesenta y tres,

## DISPONGO:

### CAPÍTULO PRIMERO

#### Medidas de carácter económico

Artículo primero.—Los armadores de buques de pesca que tengan sus bases en las regiones Sudatlántica, Sudmediterránea y Levante tendrán acceso al crédito oficial con destino a las transformaciones y mejoras de aquellas embarcaciones de porte superior a ciento veinticinco TRB, que les permita continuar en servicio pescando en caladeros más alejados. Tales mejoras podrán consistir en la sustitución de equipos, máquinas propulsoras, instalaciones frigoríficas y, en general, cuantas modificaciones se consideren precisas para incrementar su autonomía y eficacia.

La cuantía de estos créditos alcanzará como máximo el ochenta por ciento de la valoración oficial de la obra a realizar, y el plazo de amortización no será superior a ocho años.

Para optar a estas ayudas, habrá de acreditarse cumplidamente que la embarcación que se desea reformar o transformar tiene su base en algún puerto de las referidas regiones y que habitualmente ejerce la pesca en aguas situadas a lo largo del litoral marroquí, en todo caso, con posterioridad al uno de enero de mil novecientos sesenta y dos.

Que su edad no sea superior a diez años. No obstante, excepciones de dicha edad se estudiará en cada caso la posibilidad de la financiación de la transformación, según las condiciones de la embarcación, a juicio de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Artículo segundo.—Los armadores nacionales de otras regiones distintas de las que se mencionan en el artículo primero de esta disposición, tendrán acceso al crédito oficial para financiar la compra de embarcaciones afectadas, en buen uso, con el fin de que dejen de faenar en los actuales caladeros.

La cuantía de estos créditos podrá alcanzar hasta el ochenta por ciento de la valoración oficial de la embarcación, incluidos los pertrechos, y el plazo máximo de amortización será de ocho años a partir de la concesión del crédito. En el caso de que los

## SE PROPORCIONARA A LOS PESCADORES AFECTADOS LOS RECURSOS NECESARIOS PARA QUE CONTINUEN SU ACTIVIDAD PESQUERA.

peticionarios fuesen Cofradías o Cooperativas de Pescadores, el plazo máximo de amortización podrá llegar a nueve años, pudiendo quedar exentos los dos primeros de la amortización del principal.

Las condiciones que habrán de concurrir para aspirar a estos créditos serán las siguientes:

Acreditar cumplidamente que la embarcación que se desea adquirir tiene su base en algún puerto de las regiones afectadas, y ejercía habitualmente la pesca en las citadas aguas, en todo caso, con posterioridad al uno de enero de mil novecientos sesenta y dos.

Que el porte de la misma sea menor de doscientos TRB.

Que su edad no sea superior a diez años.

Compromiso formal de no ejercer con la embarcación adquirida actividad pesquera en las regiones y aguas ya mencionadas.

Artículo tercero.—Los armadores de las embarcaciones afectadas podrán gozar del crédito oficial, individualmente o agrupados con otros armadores, en las condiciones siguientes:

a) Crédito oficial a favor de los que vendan embarcaciones:

a) Uno. Para buques de nueva construcción.

La cuantía del crédito alcanzará como máximo el ochenta por ciento del valor oficial de la construcción, una vez deducida la prima a la construcción naval y la desgravación fiscal, y el plazo de amortización, como máximo, será de doce años, a partir de la entrega del buque, pudiendo quedar exentos los dos primeros de la amortización del principal.

a) Dos. Para compra de buque usado.

La cuantía del crédito, cuando se trate de adquisición de un buque usado, de procedencia nacional o extranjera, siempre que se halle en buen estado y no rebase los cinco años desde su entrada en servicio, alcanzará igualmente como máximo el ochenta por ciento de la valoración oficial de la embarcación. El plazo de amortización no rebasará los diez años.

b) Crédito oficial a favor de los que desguacen embarcaciones:

b) Uno. Para buques de nueva construcción.

La cuantía del crédito podrá alcanzar hasta el cien por cien del valor oficial de la construcción naval y la desgravación fiscal, y el plazo de amortización será como máximo de doce años, a partir de la entrega del buque, pudiendo quedar exentos los dos primeros de la amortización del principal.

b) Dos. Para compra de buque usado.

La cuantía del crédito, cuando se trate de adquisición de buque usado, de procedencia nacional o extranjera, siempre que se halle en buen estado y no rebase los cinco años desde su entrada en servicio, podrá alcanzar como máximo el noventa por ciento de la valoración oficial de la embarcación. Gozarán, además, del beneficio de una prima especial del diez por ciento de dicha valoración, y asimismo de otra prima especial del cuatro por ciento en concepto de ayuda para los gastos derivados de la transmisión de la propiedad del buque. El plazo de amortización será como máximo de diez años.

Artículo cuarto.—Se considerará como excepción a efectos de lo establecido en el artículo segundo del Decreto trescientos ochenta y cuatro mil novecientos sesenta y tres, de veintidós de febrero, la financiación por el crédito oficial de los buques en uso de procedencia extranjera.

Artículo quinto.—Para aspirar a los beneficios establecidos en el artículo tercero habrán de concurrir las siguientes condiciones:

Las embarcaciones de nueva construcción o en uso habrán de poseer un porte igual o superior a trescientos TRB, cuando se trate de buques de arrastre, y de doscientos cincuenta TRB,

(Pasa a la página siguiente)

## CEUTA, ANTE EL DECRETO DE RENOVACION DE LA FLOTA

### PUEDE FALLAR EL FACTOR HUMANO

CEUTA (De nuestro corresponsal).—La reciente publicación del Decreto de la Presidencia del Gobierno por el que se establecen medidas de carácter excepcional a favor de las flotas pesqueras de las regiones Sudatlántica, Sudmediterránea y Levante, nos lleva a preguntarnos sobre la repercusión que va a tener para la flota pesquera ceuti.

La flota de Ceuta está compuesta por noventa y cinco embarcaciones, de las cuales ninguna supera las 150 toneladas de registro bruto, y todas ellas tienen el casco de madera. Sin llegar a calificarse de artesana, como se ha hecho en más de una ocasión, los datos anteriores nos ponen de manifiesto la necesidad de ir a una rápida reestructuración de esta flota. Ahora bien, pensar en la reestructuración es pensar en los medios necesarios para llevarla a cabo tanto materiales como humanos. Los medios materiales, a la vista del Decreto, no parece que vaya a haber gran dificultad en conseguirlos; pero, ¿ocurre lo mismo con los humanos?

Un estudio llevado a cabo entre el colectivo de pescadores de Ceuta, en el año 1973, nos daba la siguiente división por edades:

Hasta 20	20-30	30-40	45-50	50-55	55-60	Más de 60
1,4	8,82	22,23	18,80	14,24	12,57	22,24

Partiendo de la base de que en toda sociedad en plena expansión existe un continuo trasvase de la población activa de unos a otros sectores de producción, trasvase que puede ser "directo", activo de un sector a activo de otro sector, o "indirecto", los hijos de activos de un sector, en lugar de incorporarse al mismo sector del que dependen, se incorporan a otro sector diferente, a la vista del cuadro anterior podemos obtener algunas conclusiones: Por una parte vemos que la pirámide de la población activa tiene una cúspide excesivamente ancha, lo cual nos demuestra que existe un elevado índice de envejecimiento; por otra parte, el bajo porcentaje de trabajadores menores de treinta años parece indicar que existe, desde hace años, una continua emigración tanto directa como indirecta.

Llegados a este punto, consideramos que es el momento de examinar las posibles repercusiones que para la flota pesquera de Ceuta va a tener el presente Decreto.

Como hemos visto a través de este ligero análisis del colectivo de pescadores de Ceuta, los más jóvenes, los más audaces, los más emprendedores, han emigrado en estos últimos años, bien a otras flotas, buscando salarios más altos, bien a otros sectores de producción, y el vacío dejado con su marcha dudamos mucho que pueda ser cubierto con normas legales.

■ MARIO OTERO IGLESIAS.



# MEDIDAS EXCEPCIONALES

(Viene de la página anterior)  
como mínimo, cuando sea de superficie. En ambos casos deberán contar con instalaciones frigoríficas para la conservación o congelación de las capturas.

Los peticionarios habrán de ofrecer la baja (por desguace o venta) de no menos del cien por cien del tonelaje de la embarcación a adquirir, bien sea de nueva construcción o en uso, estando dichas bajas referidas a embarcaciones de porte inferior a doscientas TRB, que habitualmente ejercían la pesca en las ya referidas aguas, y, en todo caso, con posterioridad al uno de enero de mil novecientos setenta y dos.

Artículo sexto.—Los créditos para la financiación de obras de mejora o compra de embarcaciones a que se refieren los artículos primero y segundo se concederán por el Crédito Social Pesquero.

Cuando se trate de la construcción o compra de embarcaciones acogidos a lo dispuesto en el artículo tercero, la entidad competente para la financiación del crédito será el Banco de Crédito a la Construcción.

No obstante, cuando se dé el supuesto de existencia de un crédito oficial anterior, el nuevo crédito deberá solicitarse de la entidad oficial que concedió el primitivo.

La primera aplicación del nuevo crédito ha de ser la de cancelación de los créditos anteriores.

En el caso de adquisición de embarcación usada el valor de la misma será estimado por el Banco que conceda el crédito, a la vista de la valoración oficial que le asigne la Subsecretaría de la Marina Mercante.

## CAPÍTULO II

### Medidas de carácter laboral

Artículo séptimo.—Los ceses de personal que se produzcan como consecuencia de la aplicación de las medidas económicas que se establecen en el capítulo primero de esta disposición serán autorizados, en todo caso, por la autoridad laboral competente y se someterán a los procedimientos legales que rijan en la materia. Previamente a la iniciación del expediente deberá justificarse por medio de la autoridad competente que la embarcación se encuentra acogida a los beneficios establecidos en dicho capítulo.

Los trabajadores afectados podrán percibir los beneficios establecidos en los siguientes artículos, siempre que estén comprendidos en las resoluciones que apruebe la autoridad laboral en cada caso, al respecto.

Artículo octavo.—Los trabajadores que estén cotizando a la contingencia de desempleo se beneficiarán del Subsidio de Desempleo con cargo a dicho Régimen, por un período de seis meses prorrogables, siempre que continúe su situación de paro, por los prórrogas de tres meses cada una.

Artículo noveno.—Los trabajadores que no coticen a la contingencia de desempleo podrán beneficiarse por el mismo tiempo a que se refiere el párrafo anterior, de un auxilio extraordinario por inactividad, consistente en el setenta y cinco por ciento del salario mínimo interprofesional, que será sufragado por el Tesoro, a cuyo efecto se habilitarán los créditos necesarios a tal fin, que serán puestos a disposición del Instituto Social de la Marina, quien controlará, vigilará y abonará materialmente a los beneficiarios este auxilio extraordinario.

Artículo décimo.—Los trabajadores que hayan alcanzado la edad laboral de jubilación, teniendo en cuenta los coeficientes correctores, y sean afectados por las medidas económicas que se establecen en el capítulo primero de esta disposición, se jubilarán reglamentariamente en su Mutualidad.

Artículo undécimo.—Los trabajadores a quienes les falten cinco años como máximo, aplicándose los coeficientes reductores, para poder alcanzar la jubilación reglamentaria, podrán beneficiarse de la jubilación anticipada, para lo cual el Fondo Nacional de Protección al Trabajo aportará el cincuenta por ciento de esos cinco años, como máximo, siendo aportado el resto por las empresas donde presten servicios los mismos, si bien en los casos en que justificadamente no puedan aportar las empresas esa cuantía, se les concederá un préstamo por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo por el otro cincuenta por ciento, por un plazo máximo de cinco años prorrogables por otros cinco años y con el interés legal que corresponda.

Artículo duodécimo.—Se facilitará al máximo, con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo, la formación profesional y el perfeccionamiento de cuantos deseen continuar capacitándose en las profesiones marítimo-pesqueras, así como la de cuantos de entre aquellos deseen orientar sus vidas hacia otras profesiones, de quedarse sin puesto de trabajo en la flota.

Artículo decimotercero.—Los trabajadores que como consecuencia del cambio de base de su barco tengan que trasladarse a otra zona, podrán beneficiarse de las ayudas que por migraciones interiores tienen establecidas para esta clase de operaciones el Ministerio de Trabajo a través del Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

## DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—El plazo para acogerse a los beneficios establecidos en el capítulo primero de esta disposición tendrá una vigencia de un año, a partir de la publicación de la misma.

Segunda.—Las embarcaciones de pesca de arrastre mayores de treinta y cinco TRB bajo cubierta, que compran los armadores de la región canaria, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo segundo, podrán seguir ejerciendo la misma clase de pesca en la citada región.

Tercera.—Las empresas cuyas embarcaciones tengan su base en Barbate de Franco pueden optar para acogerse a los beneficios de la presente disposición o continuar disfrutando los de la Orden ministerial de once de junio de mil novecientos setenta y uno.

## DISPOSICIÓN FINAL

Los ministros de Hacienda, Trabajo, Industria y Comercio, dentro de sus respectivas competencias, podrán dictar las normas que estimen convenientes para el mejor cumplimiento de este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y tres.

FRANCISCO FRANCO"

## HUELVA

# EXISTEN PROBLEMAS PARA LA RECONVERSION DE LA FLOTA

## LOS ASTILLEROS NACIONALES TIENEN CUBIERTOS SUS CUPOS DE TRABAJO PARA LOS PROXIMOS AÑOS.

HUELVA, 24.—La problemática que afecta en la actualidad a las flotas pesqueras españolas y la futura reconversión de las mismas han sido los principales temas tratados en el curso de una reunión de los patrones mayores de las Cofradías de Pescadores de Ayamonte, Isla Cristina, Punta Umbría y Huelva, celebrada bajo la presidencia del titular del Sindicato Provincial de la Pesca, don Rafael Girón, y los delegados provinciales de Sindicatos y de Trabajo, don José Núñez de Castro y don Emilio Calero, respectivamente.

El señor Girón abordó la problemática planteada por la extensión, por parte marroquí, de las aguas jurisdiccionales y la repercusión que ha tenido en las actividades pesqueras de la flota onubense. Asimismo informó sobre la serie de reuniones celebradas en este sentido, a escala nacional, entre representantes de las provincias más directamente afectadas y autoridades de la Administración y de la Organización Sindical.

Por su parte, don Emilio Calero hizo un detenido análisis de los distintos puntos del futuro Decreto sobre la reconversión de la flota pesquera del litoral onubense, exponiendo al mismo tiempo las dificultades de esta reconversión, toda vez que —dijo— los astilleros nacionales tienen prácticamente cubiertos sus cupos de trabajo durante los próximos años.

Igualmente se refirió a la conveniencia de que se celebren cursos de capacitación y perfeccionamiento para los hombres de la flota, con objeto de que adquieran práctica en relación con las nuevas técnicas que la citada reconversión habrá de traer consigo.

Intervino por último el señor Núñez de Castro, quien, tras mostrar su complacencia por esta reunión, a la que calificó como acto de convivencia y hermandad entre los pescadores del litoral onubense, definió la formación y preparación de los hombres del mar como uno de los fines más importantes a conseguir por todos y hacia el que deben dirigirse los esfuerzos aunados de cada uno.

Aludió al interés mostrado por el señor Calero en este sentido y se mostró de acuerdo con su idea de que la reconversión habrá de exigir a todos nuevos conocimientos y también nuevos medios económicos. ■ CIFRA

JOSÉ  
SIBÓN PANTOJA

ARMADOR DE BUQUES DE  
PESCA  
EXPORTADOR DE PESCADO

Muelle Pesquero  
Caseta 10  
Tel. 23 36 30

CADIZ

# MEDIDAS ECONOMICAS Y LABORALES

El "Boletín Oficial del Estado" del 16 de febrero ha publicado el Decreto de 21 de diciembre anterior con las medidas excepcionales a favor de las flotas pesqueras de las regiones Sudatlántica, Sudmediterránea y Levante.

El Decreto citado constituye la sanción por el Gobierno de la nación de las propuestas formuladas por la Comisión que estudió la problemática de los pescadores que tradicionalmente lababan a lo largo del litoral marroquí.

En una breve síntesis, el Decreto articula, en dos capítulos separados, medidas de carácter econó-

mico, fundamentalmente orientadas a la concesión de créditos que aumenten la movilidad de embarcaciones que ya no resulten rentables para sustituir las por otras más adecuadas, y medidas de carácter laboral para atenuar las consecuencias que en la economía familiar de los pescadores derivan de aquella situación. Fundamentalmente, se establecen ayudas por desempleo casi equivalentes al subsidio del Régimen General, que serán sufragadas por el Tesoro sin ninguna cotización de empresas ni trabajadores de los grupos II y III, anticipos de hasta cinco años en la edad de

jubilación con ayudas también sustanciales del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, para que los pescadores de edad más avanzada obtengan, sin llegar a la edad legal, las pensiones que le hubieran correspondido de continuar su actividad normal, y, finalmente, intensificación de la formación profesional y ayudas para migraciones interiores con el fin de facilitar una actividad profesional fuera del trabajo en la flota para los pescadores de edades más jóvenes que voluntariamente deseen capacitarse perfeccionándose en la actividad marítimo-pesquera u orientarse a otras profesiones.



CONVOCADA POR LA FEDERACION ESPAÑOLA SINDICAL DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA Y EL SINDICATO NACIONAL DE LA PESCA

# I ASAMBLEA NACIONAL DE PESCA DE ARRASTRE

**D**URANTE los días 6, 7 y 8 de febrero ha tenido lugar en Madrid, en la sede de la Organización Sindical, la I Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre, promovida y organizada por la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca y el Sindicato Nacional de la Pesca.

En esta Asamblea se discutieron y estudiaron los principales problemas que el sector empresarial pesquero tiene planteados en este momento. Alguno de ellos pueden ser calificados de "coyunturales", es decir, del momento actual; otros, probablemente los más serios y de mayores consecuencias, son estructurales.

Al acto inaugural asistieron el secretario general de la Organización Sindical, don Manuel Hernández Sánchez; el presidente del ISM, almirante Fontán; el director general de Pesca Marítima, señor Piniés; los presidentes de los Sindicatos Nacionales de Pesca y Marina Mercante, señores Bárcena y Azcárraga, respectivamente, y el presidente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca, señor Gutiérrez Moreno.

Hablaron el gerente de la Federación, don Angel Fernández, quien, en breves palabras, comentó las ponencias y los temas por ellos estudiados, que serían tratados en los tres días de la Asamblea. A continuación lo hizo el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, señor Bárcena, quien, tras agradecer la presencia de las autoridades, puso de manifiesto la gravedad de la situación actual en lo que al sector pesquero se refiere, señalando la satisfacción que le producía el ver reunidos en esta Asamblea a los empresarios de pesca de arrastre para trabajar y estudiar los problemas del sector, con la confianza de que lo harían serena y eficazmente.

Cerró el acto don Manuel Hernández Sánchez, secretario general de la Organización Sindical, con unas palabras de aliento para los allí reunidos, a quienes dijo que "la Organización Sindical está junto a vosotros para prestaros toda nuestra ayuda. Tenemos plena confianza en vuestro sentido de la responsabilidad", aludiendo después a la importancia del temario que las ponencias tratarían, para terminar su intervención declarando, en nombre del ministro, inaugurada la Asamblea.

## SESIONES Y PONENCIAS

Una hora después del acto inaugural del día 6 comenzaron las sesiones de trabajo de la I Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre, en un programa apretado y denso.

El primer día se trataron las siguientes ponencias, cuyas conclusiones definitivas se publican en otro lugar de este número de "Hoja del Mar":

- Ponencia primera: "Análisis de la coyuntura de la flota pesquera de arrastre", a cargo de don Alvaro Gil Varela.
- Ponencia segunda: "Problemas internacionales sobre extensión de aguas", actuando como ponente don Antonio Serrats Urquiza.
- Ponencia tercera: "Normas económicas protectoras a la flota pesquera", titulada "Analogía con el Mercado Común"; ponente: don Constante Frire Vila.
- Ponencia cuarta: "Puertos pesqueros", siendo ponente don Félix Bragado Mayol.
- Ponencia quinta: "Construcción naval y tecnología aplicada"; ponente: don Alberto Barreras Barreras.

**«NO BASTA CON DECIR QUE ESTAMOS SENSIBILIZADOS; LO QUE IMPORTA ES PLANTEAMOS LA RESOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS PESQUEROS»**

(Ministro de Comercio en el acto de clausura.)

- Ponencia sexta: "Política comercial de la pesca de arrastre"; ponente: don José María Serrats Urquiza.

- Ponencia séptima: "La pesca ante la Administración y la Organización Sindical", actuando como ponente don José González Sama.

Temas que, como se puede apreciar por su simple enumeración, acogen prácticamente todos los aspectos de la problemática del sector, desde un punto de vista empresarial, pues se estudian aspectos económicos, tecnológicos, de estructura portuaria, de Derecho Internacional y políticos (relación con la Administración y el Sindicato).

Quizá sea oportuno destacar la calidad de los estudios presentados por todas y cada una de las ponencias para justificar razonadamente las conclusiones que serían propuestas a la Asamblea, conclusiones que prácticamente no fueron modificadas, si acaso en alguna ocasión se amplió su contenido, lo que demuestra la identificación de los armadores con la situación actual, que es casi decir lo mismo que con los problemas actuales.

## TRES MINISTROS

El acto de clausura se celebró el día 8, y al mismo asistieron tres ministros (de la Organización Sindical, de Comercio y de Planificación y Desarrollo), lo que da buena medida del interés que el Gobierno prestó a estas deliberaciones de los empresarios pesqueros. Ocupaban la presidencia junto con los ministros citados el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco; el secretario general de la Organización Sindical, señor Fernández Sánchez; el director general de Pesca Marítima, señor Piniés; el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, señor Bárcena, y otras autoridades.

Comenzó el acto con la lectura resumida de las conclusiones definitivas que acordó la Asamblea durante los tres días de reuniones. A continuación habló don Angel Fernández, gerente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca, quien puso de manifiesto las causas que movían a los allí reunidos a pedir lo que las conclusiones indicaban, incidiendo una vez más en los problemas que aquejan al sector.

Tras él habló don Domingo Rodríguez Moreno, presidente de la Federación, quien agradeció la presencia de los ministros y demás autoridades, cediendo la palabra a don Agustín Bárcena, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, quien resaltó la responsabilidad y eficacia de los allí reunidos, destacando el sentido de unidad que presidió en las reuniones. Finalizó su intervención recordando a los marineros fallecidos durante el último año y ofreciendo los resultados y buena marcha de la Asamblea al Jefe del Estado.

A continuación se hizo entrega de los Anzuelos de Plata a don Alejandro Fernández Sordo, ministro de Relaciones Sindicales; a don Nemesio Fernández Cuesta, ministro de Comercio; a don Joaquín Gutiérrez Cano, ministro de Planificación y Desarrollo; al almirante Amador Franco, subsecretario de la Marina Mercante, y a don Manuel Hernández Sánchez, secretario general de la Organización Sindical.

Seguidamente habló el ministro de Planificación y Desarrollo, quien hizo referencia a las conclusiones elevadas por la Asamblea, sobre todo aquellas que tenían relación con su Ministerio. "Se ha hablado de la necesidad de reestructurar el sector -dijo-. No cabe duda que ello tiene importancia y urgencia suficiente para darle prioridad. Sabed que el Ministerio, las Comisiones del Plan de Desarrollo y el ministro están a vuestra entera disposición".

## "LA PESCA HA DE SER CONSIDERADA COMO MAYOR DE EDAD"

Intervino a continuación el ministro de Comercio, don Nemesio Fernández Cuesta, quien, tras agradecer a la Organización Sindical el haber sido invitado a la clausura de la Asamblea, puso de relieve el agrado que sentía al tomar contacto con los hombres del mar y sus problemas. "La situación presente -comentó- es compleja y difícil, pero a la vez es momento oportuno para recoger ese otro afán: la necesidad de un mayor protagonismo de los hombres en la pesca. El armador es un empresario y, por lo tanto, acepta unos riesgos que no conjugan con la petición de tutela que aquí se hace a la Administración. La pesca, como sector económico, ha de ser considerada como mayor de edad. Pero también es cierto que tiene derecho a un tratamiento de apoyo, a tenor de la importancia que posee, y ello es algo que corresponde a la Administración el dárselo". Añadió más adelante: "No basta decir que estamos sensibilizados ante los problemas de la pesca, lo que importa de verdad es plantearnos de una vez su resolución. Quisiera dejar bien sentado que todas las conclusiones serán ponderadas, meditadas y debatidas a nivel de una colaboración estrecha y directa con el Ministerio de Comercio a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante. No queremos que existan fosos entre la Administración y los protagonistas del sector. Quien os habla os quiere decir que tiene mucho interés por identificarse cada vez más con vuestros problemas. Lo que pido es que me ayudeis a buscar las soluciones más racionales y adecuadas".

Terminó su intervención aludiendo a la Ley de Ordenación de la Pesca, en la que en la actualidad se encuentra en fase de estudio y trabajo por parte de la Administración. "Queremos vuestra colaboración -comentó-, y de ahí el agradecimiento por vuestras peticiones razonadas".

## "CREO EN EL DIALOGO"

Finalizó el acto con la intervención de don Alejandro Fernández Sordo, ministro de Relaciones Sindicales, quien manifestó su confianza en "el diálogo auténtico, aquel que necesita de dos partes para no convertirse en monólogo o griterío, y estas dos partes, en este caso, son la Organización Sindical y el Estado". Comentó a continuación las cuatro reglas de que debe constituirse un diálogo: sinceridad, realismo, participación y esfuerzo, señalando que todas y cada una de ellas se habían cumplido con generosidad en el transcurso de la Asamblea. Agradeció la presencia de los ministros y asambleístas, dando por clausurada la reunión.



# AGUAS INTERNACIONALES, DEFENSA DE LOS INTERESES PESQUEROS ESPAÑOLES Y LA LEY DE PESCA

Es un momento importante para la pesca, que por una serie de circunstancias, pudiera verse abocada a un desastre.

Con estas palabras de don Angel Fernández, gerente de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca, comenzaba una rueda de prensa convocada por dicha Federación y el Sindicato Nacional de la Pesca el día antes del comienzo de la Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre.

Existen varios datos a tener en cuenta a la hora de valorar las peticiones, e incluso el desarrollo de la Asamblea. De una parte, los datos cuantitativos del sector pesquero en general, de los que la mitad, aproximadamente, pueden ser aplicados a la pesca de arrastre: 110.000 hombres que en ella trabajan, 38.000 millones de pesetas de primera venta de las capturas, 3.000 embarcaciones cuyo coste aproximado puede evaluarse en 50.000 millones de pesetas. Cifras de por sí espectaculares, máxime si se concreta que se refieren a la actividad pesquera de 1973.

De otra parte, esta Asamblea, que es la primera que se celebra después de treinta y cuatro años, constituye un exponente claro de la preocupación del sector ante un porvenir que se presenta incierto. Se puede afirmar que el mero hecho de reunirse es todo un síntoma. Señalemos por último que ha sido convocada por la Federación de Armadores, es decir, por la parte empresarial, lo que en buena ley equivale a afirmar que los problemas y cuestiones planteados afectan muy en primer lugar a dicha parte, y en segundo lugar a los trabajadores. Es verdad que sin armadores, y por tanto sin pesca, no hay trabajo, pero también es cierto que estos tienen unos problemas específicos (jornadas laborales, carácter de "fijo" en la empresa, relación sueldo-primas, vacaciones, etcétera), que apenas se han tratado en estas jornadas.

Por lo que a las conclusiones de las diferentes ponencias se refiere, que se publican íntegras en estas páginas, podrían ser agrupadas en tres grandes apartados: Necesidades de estudios e investigación en lo referente a la pesca, entendida ésta como un proceso productivo que va desde la construcción de barcos a su posterior comercialización desde los puertos pesqueros. Un segundo grupo en el que se englobaría toda la problemática de derecho marítimo, sobre todo en lo que a internacional se refiere, y un tercer apartado de mayor tutela e interés por parte de la Administración al sector pesquero.

En lo que a estudios e investigación se refiere, en esta Asamblea se ha dejado claro las preocupaciones del sector empresarial. Existen peligros de sobreexplotación que solamente pueden ser combatidos con una racionalización de la fase extractiva, una modernización de los barcos y equipos a emplear y una política de construcción naval acorde con estas necesidades. Se pide una construcción naval tipificada y en serie para abaratar los costes por unidad y racionalizar la construcción. Lo importante es poseer una flota moderna y adecuada a los lugares en los que se va a faenar, y ello por encima de unas estadísticas más o menos triunfalistas sobre la producción de nuestros astilleros. En varias ponencias se habla de la necesidad de que el Instituto de Investigación Pesquera actúe a modo de asesor científico de los armadores, a la vez que forme técnicos en la materia.

## LAS AGUAS INTERNACIONALES DE PESCA

Este tema puede ser calificado sin tremendo como el principal problema que a corto plazo se le presenta al sector. Desde que hace unos diez años Ecuador y Perú extendieron su jurisdicción en aguas de pesca a 200 millas, hasta nuestros días, han sido más de 30 países los que en igual o menor proporción ampliaron sus aguas. Esta postura conlleva innumerables problemas para las flotas de los países que tradicionalmente faenaban por estas latitudes, planteando a los armadores la obligatoriedad de buscar nuevos caladeros con el consiguiente perjuicio que ello causa a tripulaciones y empresarios.

De la importancia y magnitud del problema da buena prueba el hecho de que la ONU convocara para el próximo mes de junio una Conferencia Internacional de Derecho del Mar, a celebrar en Caracas, y en la que se discutirá con indudable prioridad todo lo relacionado con las diferentes políticas nacionales sobre extensión de aguas. Los armadores reunidos en Madrid piden al Gobierno una postura decidida ante el problema, postura en la que sin duda habrán de tenerse en cuenta los intereses de la flota nacional.

A modo de una proyección de las inquietudes empresariales por el problema puede entenderse la petición de "agregados pesqueros" integrados en las diferentes Embajadas de España situadas en aquellos países en los que exista una base de la flota pesquera.

La Conferencia de Caracas puede ser base de partida para la solución de este problema, o bien base de partida para una mayor dificultad de pescar en los caladeros tradicionalmente conocidos y trabajados. Todo depende de las conclusiones que allí se adopten.

## LA PESCA Y LA ADMINISTRACIÓN

Tema importante como lo demuestra el hecho de que prácticamente en todas las ponencias, y sus consiguientes conclusiones, abordaran algún aspecto u organismo de la Administración.

De una parte se pide una política gubernamental de construcción de barcos y puertos especialmente pensados para la industria pesquera. De otra, una mayor tutela de los intereses nacionales frente a la industria de otros países, que o bien faenan en nuestro banco sahariano, o bien exportan sus productos a nuestro país.

Importante es la petición de garantía a los precios de las capturas, de referencia y de retirada, incluida en la ponencia que trató de la analogía con el Mercado Común. Ello supondría una tranquilidad para armadores y trabajadores pues se verían libres de la incertidumbre que producen las fluctuaciones del valor de lo pescado, en la lonja. Igualmente importante es la conclusión de la ponencia "Puertos Pesqueros" en la que se solicita que el impuesto que paga la pesca descargada en puerto se fije en función del "peso" y no del "valor" que alcance en la venta. Aquí podría hacerse un inciso sobre las "primas" de pesca que se pagan a las tripulaciones, abogando porque se paguen en función del "valor" y no del "peso", es decir, invirtiendo los términos.

## MAYOR RANGO PARA LA PESCA

En la ponencia séptima, la que trata sobre "La Pesca ante la Administración y la Organización Sindical", se pide un órgano administrativo de mayor rango que la actual Dirección General de Pesca Marítima, y ello en función de la notable complejidad y desarrollo del sector, que exige por el volumen económico de su producción y por las implicaciones internacionales, una Subsecretaría o Ministerio específico del mismo, con los consiguientes equipos de técnicos y especialistas en la materia. Para nadie es un secreto que la pesca desde la posguerra a nuestros días ha pasado de ser un sector relativamente poco importante a mover cifras rayanas a los 40.000 millones de pesetas anuales.

Por lo que respecta a la Organización Sindical, se pide una mayor representatividad al sector de la fase extractiva, principal protagonista de la producción.

A lo largo de las diferentes sesiones se hizo referencia casi constante a la necesidad de promulgar la Ley de Pesca, ley en la que se incluyen varias de las peticiones formuladas en esta I Asamblea de Pesca de Arrastre y cuya función ordenadora se hace necesaria con urgencia.

Discusiones, ponencias, problemas y conclusiones, todo ello dentro de un espíritu de unidad indudable, como demuestra el hecho de que las conclusiones se aprobaran por unanimidad. El sector empresarial pesquero ha dejado en claro sus peticiones, y lo ha hecho basándose en datos, estudios y análisis perfectamente documentados y rigurosos. Los problemas existen y habrá que buscar las mejores soluciones. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY.

# CONCLUSIONES DEFINITIVAS D

## I Ponencia

## MAS ESTUDIOS ECONOMICOS Y DE INVESTIGACION PESQUERA

**Primera.**—Imperiosa necesidad de llevar a cabo, en el seno de la Organización Sindical, estudios profundos de carácter económico sobre cada sector de flota, a fin de adecuar medios y procedimientos que permitan alcanzar la mayor rentabilidad de la explotación pesquera. A tal efecto, se constituirá una Comisión Permanente de expertos, integrada por representantes de las diferentes actividades de la pesca industrial.

**Segunda.**—Se hace imprescindible intensificar la investigación pesquera de nuestras plataformas marítimas, para conocer los posibles rendimientos y proponer a la Administración la Reglamentación pertinente para la racional explotación, que permita la conservación de sus recursos al máximo nivel, de una manera continuada.

La acción investigadora deberá aplicarse también a todas aquellas áreas que se consideren de interés para nuestra flota pesquera.

**Tercera.**—De una forma genérica deben establecerse las mayores exenciones de impuestos y derechos que pesen sobre la actividad pesquera, así como desgravaciones aduaneras en la importación de elementos y material requerible para la industria, dando así a ésta protección fiscal.

**Cuarta.**—Mientras duren las dificultades presentes que impiden un normal suministro de gasoil en puertos extranjeros, así como las subidas incesantes de precios que está experimentando el carburante, se organiza, dentro del Sindicato Nacional de la Pesca, una Comisión Especial de la que formen parte representantes de las distintas actividades pesqueras de alta mar, con objeto de proponer a la Administración un plan racional de abastecimiento a la flota. Asimismo, se otorguen subvenciones estatales para compensar a los empresarios del exceso de precio que se ven obligados a abonar en los puertos extranjeros.

**Quinta.**—El sector pesquero deja constancia de su grave preocupación por la situación actual de carácter internacional en las pesquerías, tendentes a la limitación del ejercicio de la actividad, control de los países ribereños y, en definitiva, una situación de hecho y de derecho, que cumplirá analizarse en la próxima III Conferencia del Derecho del Mar de 1974 y Ponencia complementaria, con el título de "Problemas internacionales sobre extensión de aguas", ante la Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre.

## PESCA DE FRESCO

A.1. Es indispensable el perfeccionamiento y calidad tecnológica de nuestra flota pesquera de fresco, que debe contar con buques de la más alta modernidad y de tonelejas adecuadas, tanto para trabajar con positivos resultados en los actuales caladeros, como en nuevas áreas operativas, especialmente en las de mayores profundidades.

A.2. Los estudios para llevar a cabo la reestructuración de esta flota deben declararse de carácter preferente y de suma urgencia, por cuanto ello redundará en defensa de la conservación de la propia pesquería y de la productividad para alcanzar un nivel óptimo de las explotaciones. Estos estudios deben ser realizados por la Comisión de Expertos cuya creación se postula en la conclusión primera de esta Ponencia en un plazo máximo de seis meses. En el interín, y para evitar mayor deterioro de la situación, se recomienda que no se autoricen nuevas construcciones de barcos para la pesca en fresco ni aumentos de potencia en los ya existentes.

A.3. Proclamamos la conveniencia de ir en lo posible a una mayor integración industrial de las empresas pesqueras, a fin de tratar de absorber el minifundio existente, convirtiendo esta actividad empresarial en antes de mayor dimensión económica y funcional.

## PESCA DE BACALAO

- B.1. **Grandes "trollers"**—Es necesario estudiar el rendimiento de los viejos "trollers", bacaladeros y de las nuevas factorías dotadas de las más modernas técnicas, antes de autorizar nuevas construcciones.
- B.2. **Parejas**—Es asimismo necesario considerar la crisis de este sector y detener la construcción de nuevas unidades, mientras no se establezcan los problemas que le afectan al sector.
- B.3. La Comisión, cuya creación se propone en la primera conclusión, emitirá informe sobre la necesidad de nuevas construcciones de flota bacaladera.

## PESCA CONGELADA

- C.1. Es de todo punto necesario que se restablezcan los aranceles que venían regulando las importaciones de merluza congelada y que, desde noviembre de 1972, están suspendidos a fin de no ocasionar a los armadores graves perjuicios que se les irroga.
- C.2. En cuanto al marisco, es necesario se ponga freno a las importaciones, no debiendo permitirse aquellas cuyo precio declarado en la solicitud de licencia queden muy por debajo de los precios del marisco de procedencia nacional.
- C.3. Para asegurar la supervivencia del sector marisquero es imprescindible el más rápido restablecimiento, en cuantía sustancial, de los derechos reguladores de las importaciones.
- C.4. Interín duren las actuales circunstancias de saturación del mercado de mariscos, y teniendo en cuenta el número de unidades pesqueras en servicio, más las actualmente en construcción, se solicita no se concedan más permisos de construcción de embarcaciones pesqueras que deseen dedicarse a la pesca del marisco, utilizando como sistema de conservación la congelación. La Comisión, cuya creación se propone en la primera conclusión, emitirá informe sobre la necesidad de nuevas construcciones de flota bacaladera.
- C.5. En cuanto a la pesca de cefalópodos, deberá extremarse la atención en orden a la evolución que experimenta esta pesquería por el número de unidades congeladoras que, procedentes de otras pesques (merluza y marisco), se está pasando a esta actividad, lo que se traduce en un descenso unitario en las capturas, cada vez más acusado.
- C.6. Que se establezca un riguroso control y una seria vigilancia de los barcos de las flotas extranjeras que trabajan en el banco sahariano, y en especial de aquellos que capturan cefalópodos, por las numerosas incursiones que se producen dentro de la faja de las 12 millas.
- C.7. Que se controle en forma especial la llegada de pescado congelado y fresco desde Canarias y procedente de capturas de la flota extranjera, ya que debido al número importante de almacenes frigoríficos y de transbordos realizados en puerto, puede encerrar operaciones irregulares que en todo caso pueden perjudicar a la producción nacional.

## PESCA DE TUNIDOS

Debe procederse sin demora alguna a una intensa revisión de las construcciones de atuneros congeladores, así como a un cambio en la política crediticia que hasta ahora ha mantenido la Administración a favor de esta clase de construcciones, que evite lo que previsiblemente ha de acontecer en un futuro próximo, es decir, evitar que la flota atunera de alta mar, por su incierto porvenir, encuentre dificultades para poder trabajar.



# LA I ASAMBLEA NACIONAL DE PESCA DE ARRASTRE

## II Ponencia

### PROBLEMAS INTERNACIONALES DE EXTENSION DE AGUAS

### ACTUACION DECIDIDA DEL GOBIERNO

**Primera.**—Por conducto de la Organización Sindical, el sector armador pesquero español pide al Gobierno una actuación decidida sobre los problemas pesqueros a debatir en la III Conferencia de Derechos del Mar para salvaguarda de los intereses nacionales.

A tal efecto se constituirá, con carácter urgente, una Comisión Especial Permanente con la participación de representantes de los sectores de congeladores de blanco, marisqueros y cefalópodos; bacaladeros, pesca fresca, atuneros y harineros, para lo que se solicitará del Ministerio de Asuntos Exteriores el carácter de Comisión Especial Colaboradora y Asesora.

**Segunda.**—Proseguir o iniciar gestiones con los Gobiernos cuyas zonas pesqueras sean de interés para la flota española, con el fin de concertar acuerdos bilaterales que permitan el trabajo de nuestros buques, dentro del marco de la exposición contenida como previa a las presentes conclusiones.

Que en la negociación y formalización de posibles acuerdos bilaterales se utilice el conocimiento y relaciones existentes entre los armadores españoles y representantes de la Administración de otros países, que por interés mutuo concertaron mancomunidad o puedan concertarla en el futuro (así como sociedades mixtas amparadas en intercambios, o aportación de capitales, barcos, técnicos, etcétera, que permitan el trabajo en las zonas pesqueras habituales). Esta colaboración previa y a escala empresarial se establecerá con el concurso de las Embajadas o representantes oficiales designados para este menester, en los casos que se precisaren.

**Tercera.**—Con el fin de tener una mayor facilidad a la hora de la negociación con otros países, se estima que España debe utilizar no sólo como materia de negociación la pesca, sino otros aspectos económicos, culturales, tecnológicos y asistenciales que permitan o coadyuven a facilitar el logro de las soluciones.

**Cuarta.**—Para el mejor asesoramiento y representación en los países que por su importancia pesquera pueden interesar a España, debe crearse o designarse con urgencia agregados pesqueros a las Embajadas correspondientes.

**Quinta.**—Se debe llevar a cabo con urgencia un plan intenso de investigación y prospección de aguas de nuestras plataformas continentales, y también de zonas oceánicas, y tomar serias medidas para detener la sobrepesca, en las que la industria debe colaborar.

## III Ponencia

### NORMAS ECONOMICAS

### QUE SE GARANTICEN UNOS PRECIOS MINIMOS PARA LA PESCA

**Primera.**—Que, en analogía con los países europeos del Mercado Común, se establezcan con urgencia, y previe el estudio necesario, precios de garantía, de retirada y de referencia, y otros apoyos económicos para toda la producción pesquera española, y que se ordene el comercio de importación de productos pesqueros en defensa de la producción nacional.

**Segunda.**—Que se establezcan, asimismo, normas protectoras de carácter económico para compensar a los armadores españoles de todos los daños y perjuicios que se deriven de apresamientos, incautaciones, sanciones y demás actos de fuerza que se vienen cometiendo contra barcos de nuestra bandera en diversas áreas del mundo, en oposición al Derecho Internacional.

**Tercera.**—Que se creen en los puertos asociaciones de productores para que se pueda disponer de un elemento especial de representatividad indiscutible que exponga y avale en todo momento las peticiones de la industria pesquera, en los aspectos comerciales recogidos en la primera de estas conclusiones.

**Cuarta.**—Que se desarrollen campañas de prospección y exploración en áreas oceánicas a determinar, buscando nuevos caladeros que no se hallen en fricción con las extensiones de aguas jurisdiccionales. Estas campañas deben ser subvencionadas por el Estado, al igual que otras, como la búsqueda de minerales, aguas, etcétera.

**Quinta.**—Que siendo indiscutible que la industria pesquera precisa del adecuado apoyo técnico-práctico de la ciencia, se solicita con carácter de urgencia se disponga la construcción de los buques de investigación suficientes para atender las principales zonas de acción de la pesca de nuestro país. A fin de que dichas unidades puedan prestar el servicio que la industria precisa es necesario que las mismas sean capaces no sólo de desarrollar estudios biológicos, sino muy especialmente investigar y evaluar la posibilidad de nuevas áreas de pesca, así como impulsar las más modernas tecnologías especialmente aplicadas a la captura. La creación de tales unidades lleva conexas la correspondiente ampliación de personal científico, sin la cual resultarían totalmente ineficaces. Mientras no se armen buques de asistencia a naves y tripulaciones, estas unidades podrían prestar a la flota pesquera servicios de auxilio y apoyo.

## IV Ponencia

### PUERTOS PESQUEROS

### MENOS IMPUESTOS

**Primera.**—Se propone la creación de una Comisión en el seno de la Organización Sindical, integrada por representantes de la Administración y los usuarios de los puertos pesqueros, para llevar a cabo el estudio y propuesta de la planificación, ordenación, mecanización y desarrollo de los puertos pesqueros españoles y sus instalaciones.

Asimismo, esta Comisión estudiará y propondrá a la Administración la posibilidad de señas geográficamente, en nuestro litoral, aquellos puertos que deban ser dotados de todos los medios necesarios para el mejor desarrollo de las actividades pesqueras sin menoscabo de atender, en lo fundamental, a los ya existentes y proceder a la revisión de su actual ordenamiento y clasificación.

**Segunda.**—El puerto pesquero, por la especialidad de sus instalaciones, singularidad de su tráfico y otras peculiaridades características, debe ser considerado por la Administración como un servicio público totalmente diferente de los puertos comerciales, y por ello debe ser objeto de un tratamiento económico y administrativo independiente.

**Tercera.**—La Asamblea ratifica el principio de que la administración y explotación de los puertos pesqueros debe concederse, en régimen de concesión administrativa, a la agrupación mayoritaria de usuarios.

La dirección del puerto pesquero estará a cargo de la Junta del Puerto Pesquero, que a este efecto se creará con independencia absoluta, económica y administrativa de las actuales Juntas de puertos comerciales. La representación privada básica de esta Junta estará compuesta por los armadores.

En tanto no se creen estas Juntas de Puertos Pesqueros, formarán parte de las Comisiones permanentes de las actuales Juntas al menos un armador de cada puerto, para la mejor defensa de los intereses portuarios del sector pesquero.

**Cuarta.**—En razón a las condiciones peculiares del pescado, que obligan a una manipulación especial, y a la existencia de sistemas de retribu-

ción peculiares para los trabajadores portuarios pesqueros, los puertos pesqueros deben disponer de personal especializado y totalmente independiente de la Sección de Trabajos Portuarios de los puertos comerciales.

**Quinta.**—Que a través de los Planes de Desarrollo se consignen las dotaciones suficientes para cubrir las necesidades de los puertos pesqueros, de forma similar a como se ha llevado a cabo para el desarrollo de la flota pesquera.

**Sexta.**—La Asamblea solicita del Gobierno:

A) Que en aplicación de la Ley núm. 1/66, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, se pongan en vigor la Tarifa G, Cuatro, Pesca, establecida en el artículo 8.º, en relación con el artículo 10, a), en el inciso atinentes, que autoriza a gravar conforme a clase y peso de la pesca desembarcada o transbordada, previo estudio y estructuración de los conceptos y tipos impositivos, con audiencia de la representación legal de los intereses directamente afectados, dejando sin efecto el régimen transitorio introducido por la Orden de 23 de diciembre de 1966 ("Boletín Oficial del Estado" del 27-1-67), artículo 4.º.

B) Que al mismo tiempo, y por vía de aclaración, se declare que la aplicación de la Tarifa G, Cuatro, Pesca, por lo que se refiere a cuantas operaciones o servicios se incluyan nominativamente en su texto, excluye la exacción simultánea de las restantes Tarifas G del artículo 8.º, dado el carácter especialísimo y omnicompreensivo de la misma respecto a las operaciones y servicios que gravan respecto al tráfico general del puerto las otras tarifas.

Asimismo, la Asamblea se permite postular que, a efectos estadísticos y económicos, se restablezca en las Memorias anuales de las Juntas de Puertos la publicación de las cifras de recaudación correspondientes a las tarifas aplicables al tráfico pesquero, así como estas concesiones administrativas otorgadas a empresas del mismo sector, con especificación del tipo de canon aplicado en cada caso.



El secretario general de la Organización Sindical, don Manuel Hernández Sánchez, presidió el acto de apertura de la I Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre.



# CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA PESQUERA

## V Ponencia: CONSTRUCCION NAVAL MAYOR ESPECIALIZACION

**Primera.**—Que se recabe del Ministerio de Industria una clasificación de astilleros para lograr una mayor especialidad. Al construir en serie se abaratarían los costos de cada tipo. Se debe reservar un volumen de grada para las necesarias características y renovación de la flota pesquera nacional, en vista de que son autorizadas importaciones del extranjero, salvo regímenes especiales.

**Segunda.**—Que se tipifique la construcción de pesqueros buscando una mayor eficacia en el trabajo y un menor costo en la explotación, extremando el apoyo estatal a estos buques tipificados.

**Tercera.**—Es imprescindible la urgente puesta en marcha de al menos un canal de experiencias hidrodinámicas exclusivamente dedicado a pesqueros. Asimismo es necesario disponer de túneles de experiencias para ensayos de artes.

**Cuarta.**—Que se acentúe la preparación especial a quienes han de manejar el costoso equipo electrónico de un buque moderno.

**Quinta.**—Se debe disponer de buques especiales adscritos a la Inspección General de Enseñanzas Náuticas Pesqueras y Escuelas para Instrucción y Adiestramiento de alumnos, experiencias constantes de nuevos artes, rastreo a grandes profundidades y desarrollo especial de la pesca pelágica al arrastre.

**Sexta.**—Que de forma análoga a lo que ha organizado, con otros fines, el Ejército de Tierra, se desarrollen por la Marina de guerra cursillos de adiestramiento técnico pesquero para el personal de marinería.

**Séptima.**—Que los centros de investigación y tecnología pesquera den una mayor divulgación a través de la Organización Sindical, de toda la información científica, tecnológica y económica que tengan con otros países y con la FAO.

**Octava.**—Que se den facilidades a los astilleros que actualmente construyen buques de madera, para que puedan acceder a la construcción de buques de acero del mismo tonelaje.

El presidente del Sindicato Nacional de la Pesca somete a la consideración de la Asamblea, y ésta aprobó por unanimidad la siguiente:

### MOCION

Que por el Ministerio de Planificación del Desarrollo se restablezca la Comisión de Pesca Marítima que estuvo funcionando en los anteriores Planes de Desarrollo, en razón a la importancia económica-social que el sector pesquero tiene dentro del conjunto de la economía nacional.

## VII Ponencia: RELACIONES PESCA-ADMINISTRACION CREACION DE UN ORGANO ADMINISTRATIVO RECTOR DE MAYOR RANGO QUE LA ACTUAL DIRECCION GENERAL DE PESCA

**Primera.**—Que ante el desarrollo, volumen y problemas que presenta la pesca marítima en el momento actual y su proyección para un futuro próximo, consideramos excesivamente limitado el marco actual en la Administración Pública de una Dirección General, por lo que debe estudiarse la creación de un órgano administrativo rector de la pesca de mayor rango.

**Segunda.**—Que dicho órgano rector debe concentrar todas las actividades y competencias de la política pesquera, hoy dispersas en distintos Departamentos ministeriales.

**Tercera.**—Que, finalmente, a este órgano rector se le dote de un cuerpo técnico que contemple las especialidades de Economía, Biología, Tecnología, Derecho marítimo, aplicable a la pesca, etcétera.

**Cuarta.**—Que a fin de contar con una permanente gestión, información y constante influencia en los medios pesqueros

## VI Ponencia: POLITICA COMERCIAL DE LA PESCA DEFENSA DE LOS INTERESES PESQUEROS ESPAÑÓLES FRENTE A LOS DE PAISES EXTRANJEROS

**Primera.**—Debe crearse un *Órgano Permanente Mixto* del mayor rango posible, con representantes del Ministerio de Comercio y de las Agrupaciones Sindicales directamente interesadas, que estudie y articule programas, fijos o coyunturales, que si bien atiendan a las innumerables necesidades del abastecimiento nacional, no perturben o perjudiquen innecesariamente a los también indispensables intereses de la producción.

**Segunda.**—Dada la agresividad comercial de determinados países pesqueros, que no dudan en recurrir a prácticas internacionales prescritas, con la mayor urgencia posible debe el Ministerio de Comercio crear un *Órgano Consultivo* en el que se encuentren representadas las Agrupaciones Sindicales Pesqueras interesadas, que estudie y sugiera las medidas que sirvan de contraréplica y defensa de los hoy amenazados intereses pesqueros españoles.

**Tercera.**—Ante la angustiosa y creciente necesidad de recursos proteicos, se hace menester estimular las capturas de determinadas especies empleadas en la fabricación de harina con destino al consumo animal. Para ello debe realizarse previamente un *amplio estudio* en el que se contemple preferentemente el aspecto biológico que evite la depauperación de los bancos pesqueros y atienda en la medida posible aquellas necesidades.

**Cuarta.**—Que, conforme previene el artículo 8.º del Decreto-Ley 12/73, sobre márgenes comerciales de distribución y comercialización, se establezcan con arreglo a un criterio racional aquellos márgenes que soslayan actitudes lamentablemente discriminatorias, que atentan contra los naturales cauces comerciales de los diversos productos pesqueros.

**Quinta.**—La transparencia del comercio internacional del bacalao cuya influencia impide toda injustificada alza de los precios en el mercado nacional, permitió, con reco-

nocido y comprobado éxito, se le incluyese entre los productos sometidos a precios "declarados".

Es, en consecuencia, por lo que, conjurado aquel riesgo, y en la conveniencia de lograr la debida fluidez comercial en el extenso número de tamaños y calidades, se solicita del Gobierno que, en uso de la facultad que le confiere el apartado b) del artículo 1.º del Decreto-Ley 12/73, excluya al bacalao del anexo I, dejándolo como de precio libre o, cuando menos, se le traspaese del anexo II, es decir, se le someta al régimen de "vigilancia especial".

**Sexta.**—Con el propósito de evitar competencias desleales y el fraude a los consumidores suministrándoles productos de origen extranjero cuya calidad es inferior en muchos casos a los de origen nacional, se solicita que se establezca la obligatoriedad de que, en los puestos de venta al público, se exprese ostensiblemente la nacionalidad de origen del producto pesquero cuando éste sea extranjero.

**Séptima.**—Es necesario que en las grandes capitales y ciudades de gran concentración humana se modernicen los Mercados Centrales de pescado, para el mejor desarrollo de las operaciones de manipulación, vigilancia sanitaria y demás aspectos que son necesarios para un comercio correcto de este producto alimenticio.

**Octava.**—Conforme fue solicitado en la Conclusión 3.ª de la Ponencia "Normas económicas protectoras a la flota pesquera", no debe demorarse la creación de Asociaciones de Productores que han de intervenir desde los puestos, imprimiendo una mayor actividad y vigilancia al tráfico comercial pesquero. Estas Asociaciones recibirán del Estado los apoyos económicos necesarios para el mejor desenvolvimiento de la producción y del comercio.

**Novena.**—Con el fin de que todos los armadores tengan acceso a las ventajas que las Cartas Sectoriales proporcionan a los exportadores, y se eviten las dificultades que actualmente aquellas imponen, tanto en orden al establecimiento de elevada garantía como a los volúmenes indispensables de mercancía a exportar para su ingreso en las mismas, se solicita que se arbitre una fórmula adecuada para que en los Estatutos de las mencionadas Cartas Sectoriales se salven los inconvenientes señalados.

**Décima.**—Que se dicten normas complementarias que desarrollen el Decreto 1.221, del 23 de noviembre de 1972, para evitar que por falta de cauce legal se sigan admitiendo importaciones masivas de pescado congelado de baja calidad, en especial de marisco, que nada beneficia al consumo nacional y, en cambio, está perjudicando gravemente a nuestras empresas armadoras. Dichas normas deberán comprender las exigencias mínimas de precio, sanidad y calidad que deben poseer las distintas clases de pescado objeto de importación.

**Undécima.**—Que para el debido control se refuerce la intervención del SOIVRE, con objeto de fiscalizar la calidad del pescado importado, rechazando aquellas partidas que no se ajustan a las normas establecidas para el producto nacional.

## INTENSIFICAR LA DIVULGACION DE LA PROBLEMÁTICA PESQUERA

A propuesta de los señores Rodríguez Arias, Par-Andrade y Aiemany se presenta a la Asamblea la siguiente:

### MOCION ADICIONAL

Cada día son mayores tanto la cantidad como la complejidad de la información especializada que sobre la prospección de los recursos de la mar, técnicas para su mejor explotación, medidas para su conservación y utilización, etcétera, se producen en el mundo. En la misma medida es creciente la necesidad de incorporar un caudal tan fecundo de conocimientos, debidamente seleccionado, al bagaje cultural utilizable, así por la Administración, en cuanto interviene la vida del sector, como por el profesional pesquero, comenzando por el empresario de la fase extractiva, continuando por los demás relacionados con la industria matriz, o incluyendo a la valerosa legión de los profesionales, técnicos y trabajadores, implicados en el mismo proceso productivo. Y comprendiendo tanto al personal navegante como al de tierra.

El problema indirectamente abarca también el de la formación de una mayor conciencia del destino marítimo irrevocable de España, el del mantenimiento de su alta jerarquía en la escala mundial del sector, el del equilibrio y balance cualitativo de la dieta nacional, el del fomento de irradiaciones para formar la plana mayor de esta rama de la producción y mantenerla no sólo al día en sus conocimientos, sino a la altura de los países más avanzados en la materia.

A fin de que con mayor eficacia pueda orientarse dentro del campo que dejamos esbozado, así la acción estatal o de organismos parastatales, como la de las propias unidades corporativas o empresariales del sector pesquero español, los ponentes se permiten proponer a la Asamblea la adopción de las siguientes conclusiones:

**Primera.**—Así en las Facultades de Derecho y Economía, como en las Escuelas de Comercio o instituciones afines, y aparte de la labor que realizarán con igual o parecido alcance las Escuelas de Náutica o las Náutico-Pesqueras, deben crearse cátedras de Derecho marítimo y Economía aplicadas a las pesquerías, debiendo organizarse cursos de especialización para posgraduados y de divulgación en los puertos, seminarios sobre determinados temas, etcétera, que amplíen y mantengan al día la gama de conocimientos sobre esta rama en desarrollo del saber humano.

**Segunda.**—Dentro de los mismos principios, se considera como necesidad urgente la de intensificar la divulgación en el país de la vida, la problemática y la cultura pesqueras y los frutos de la investigación científica.

A) Con una mayor contribución a tal tarea de los medios audiovisuales del Estado, divulgando la alta calidad de nuestra producción de recursos comestibles marinos, su alto valor alimenticio, etcétera, así como organizando emisiones especiales periódicas orientadas más al consumidor y otras a las tripulaciones en alta mar, agotando en tal sentido las posibilidades técnicas de transmisión, labor que asimismo debiera secundar la gran prensa nacional en la medida posible.

B) Intensificando la lectura de las revistas especializadas, extractos de divulgación tecnológica y publicaciones sobre el resultado de la investigación nacional y extranjera aplicable al mejoramiento del trabajo a bordo, el mayor éxito de las capturas, el respeto a las medidas de conservación de los recursos, la adopción de inventos que mejoren la productividad o reduzcan el esfuerzo humano, etcétera, debiendo declararse obligatoria la provisión de este material de información en cada empresa de pesca industrial o a bordo de sus buques, en la medida que se juzgue pertinente, así como en los organismos sindicales portuarios del sector.

C) Extensión de análoga labor orientativa e informativa a las industrias conexas o derivadas de la matriz, como las de comercialización o transformación de sus productos, la naval-pesquera y la suministradora de equipos de administración de faenas de a bordo, orientación náutica, electrónica de dotación de barcos y ayuda a la navegación, etcétera, hasta lograr una mayor compenetración y constante puesta al día de los conocimientos que impulsan el desarrollo del sector y puedan mantenerlo en vanguardia.



# SE CELEBRO LA ASAMBLEA REGIONAL DE CATALUÑA Y BALEARES

MADRID (Especial para "Hoja del Mar").—Los días 31 de enero y 1 de febrero se han reunido en la sede de la Delegación Provincial de Sindicatos de Tarragona los vocales nacionales y provinciales de las Agrupaciones que integran la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, para celebrar la Asamblea Regional de Cataluña y Baleares, bajo la presidencia de don Antonio Maqueda Noé, presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

Esta Asamblea, cuya actuación se divide en dos partes, tiene por objeto fundamental el estudio de los problemas que las distintas actividades que integran el Sindicato Nacional de la Marina Mercante tienen planteados. A ella asisten representantes sindicales de los puertos de la región catalana y balear, Girona, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca y los de algunas Agrupaciones de Madrid, y los presidentes de las Agrupaciones Nacionales.

En las reuniones de las Agrupaciones que se celebraron el día 31 de enero se estudiaron los siguientes puntos:

## AGRUPACION DE JUNTAS DE PUERTOS

El tema fundamental de la reunión fue la actualización y revisión de su Ordenanza, dedicándose particular atención al régimen económico. También se ocupó de la actualización de las plantillas para terminar con el problema de la eventualidad.

Respecto a la negociación colectiva, y dada la dificultad que los trabajadores de esta Agrupación tienen para concertar convenios, se estudió la posibilidad de que en la revisión de la Ordenanza se establezca una norma que actualice las retribuciones anualmente, en función del índice oficial del coste de vida.

Por último se trató de la constitución del Jurado de Empresa en esta actividad, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto que regula el régimen de las Organizaciones Profesionales Sindicales.

## AGRUPACION DE EMPLEADOS DE EMPRESAS NAVIERAS

El presidente de la Agrupación dio a conocer a los asistentes que después de las reuniones de la

Comisión Mixta Asesora que estudió la revisión de la Ordenanza, por la Dirección General de Trabajo se está dando fin a la redacción de la nueva Ordenanza.

También se estudió la posibilidad del establecimiento de convenios colectivos a nivel regional,

**FUE PRESIDIDA POR DON ANTONIO MAQUEDA NOE,  
PRESIDENTE DE LA UNION, Y SE ESTUDIARON IMPOR-  
TANTES TEMAS DE LAS RESPECTIVAS AGRUPACIONES**

de acuerdo con la nueva normativa que a estos efectos ha sido aprobada recientemente.

## AGRUPACION DE EMPLEADOS DE AGENCIAS MARITIMAS

Se dio a conocer a la Junta que ha sido convocada la Comisión Mixta Asesora que estudiará la revisión de la Ordenanza.

En dicha Comisión habrán de estar representadas las diversas actividades que integran esta Agrupación.

También estudió la posibilidad de hacer un convenio colectivo que afecte a todo el sector de agencias marítimas de las provincias que participan en la Asamblea y que incluso afecte a las actividades de agentes de Aduanas, que recientemente se han integrado en la Agrupación, que corresponde a las actividades de aeropuertos y fronteras de la zona.

## AGRUPACIONES DE MARINA MERCANTE

Las Agrupaciones de Oficiales, Titulados y Trabajadores del Mar, afectados por una misma Ordenanza, estudiaron diversos problemas que les son comunes, destacando como más importante las nuevas titulaciones de electricistas, modificación del artículo 86 de la Ordenanza sobre permisos para asistir a cursos que algunos titulados han de realizar obligatoriamente



Presidencia de la Asamblea Regional de Cataluña y Baleares, celebrada en Tarragona.

## AGRUPACION DE ESTIBADORES PORTUARIOS

Se reunió el Comité Ejecutivo de la Agrupación, con los representantes de las provincias que asisten a la Asamblea.

Se aprobó el Plan de reuniones por zonas para el presente ejercicio y se ocupó también de la revisión de la Ordenanza, que está a punto de finalizar.

Se trataron problemas relacionados con los trabajadores de incapacidad disminuida, para los cuales habrá de arbitrase un sistema que pueda permitirles ocupar un puesto de trabajo adecuado a sus posibilidades físicas.

También se trató del incumplimiento de la Ordenanza en algunos de los puertos de la zona.

## ASAMBLEA REGIONAL

La Asamblea Regional se celebró el día siguiente, con la participación de la totalidad de los vocales que habían asistido a las anteriores reuniones, exponiéndose por el presidente de la Unión Nacional la labor realizada en el año anterior, en el que se han logrado revisar varias Ordenanzas (Marina Mercante y Tráfico Interior de Puertos), se ha estudiado la de Estibadores Portuarios y Empresas Navieras y estando a punto de finalizar la de Junta de Puertos y Agencias Marítimas, con lo cual espera cerrar el ciclo de revisiones emprendido el año anterior y terminar la segunda revisión de todas las Ordenanzas que afectan a los trabajadores que pertenecen a la Unión.

También se trató del problema de la negociación colectiva y las restricciones que el Decreto sobre medidas coyunturales de política económica se dictó por el Gobierno en 30 de noviembre del pasado año y que condiciona y limita la negociación.

No obstante, la Unión continuará su política, que es la de extender la negociación colectiva a aquellos sectores que todavía no han podido acceder a ella, teniendo en cuenta que la nueva Ley de Convenios Colectivos y normas que la desarrollan posibilitarán esta labor, extendiéndose a convenios de carácter regional e incluso por sectores de actividades en ámbitos más amplios.

La Asamblea se inició por el delegado provincial de Sindicatos de Tarragona, que agradeció que se celebrara en aquella provincia una Asamblea de la importancia de la de Marina Mercante, cuyos trabajos esperan se desarrollen satisfactoriamente, congratulándose del éxito de la misma.

Se clausuró por el presidente de la misma, señor Maqueda Noé, que agradeció a los reunidos sus desvelos e interés por el mayor éxito de sus trabajos y logro de las metas que se había impuesto, rogándoles continúen en la línea de colaboración que le vienen prestando para hacer posible alcanzar sus aspiraciones. ■ VICENTE JIMENEZ F. NESPRAL.

## CONVENIOS ESPECIALES PARA MARINOS ESPAÑOLES EN BUQUES EXTRANJEROS

Queremos insistir una vez más a propósito de la Orden ministerial sobre aplicación de los beneficios de la Seguridad Social a trabajadores españoles emigrantes dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena, de 13 de julio de 1971, que se publicó en el "Boletín Oficial del Estado" de 16 de julio del mismo año.

Según dicha Orden, los referidos trabajadores pueden disfrutar de los beneficios referentes a pensiones y asistencia sanitaria mediante convenio especial.

Las solicitudes habrán de presentarse en España, una vez contratados para el extranjero y antes de marchar, en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración y en las Embajadas, en caso de hallarse en el extranjero.

Se remitirá información completa al respecto a quienes lo soliciten de los Servicios Generales de Seguridad Social (Vicesecretaría Técnica del Instituto Social de la Marina), del Servicio de Fomento del mismo organismo o del servicio de consultorio de HOJA DEL MAR.



# SE MODIFICA LA ORDENANZA DE TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE

El "B. O. del E." de 4 de febrero publicó la Orden de 30 de enero de 1974 por la que se modifica la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante de 20 de mayo de 1969. Dice así, a partir del preámbulo:

La Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante queda modificada en los siguientes términos:

Primero.—El apartado A-b) del párrafo A) del artículo 5.º de la citada Ordenanza queda redactado en los siguientes términos:

"A-b) **Formación profesional náutico-pesquera.**—Comprende los servicios siguientes:

Puente y cubierta:

Patrón mayor de cabotaje. Patrón de cabotaje.

Máquinas:

Mecánico naval mayor. Mecánico naval de primera clase (vapor y motor). Mecánico naval de segunda clase (vapor y motor). Electricista naval mayor. Electricista naval de primera. Electricista naval de segunda.

Radiotelefonía:

Radiotelefonista naval."

Segundo.—El párrafo B) del artículo 5.º queda redactado en los siguientes términos:

"B) **Maestranza.**—Se considera como tal todo aquel personal que ejerce funciones o realiza trabajos a bordo que exigen una acusada competencia práctica o especialización. Comprende los servicios siguientes:

Puente y cubierta:

Contramaestre. Carpintero de cubierta. Pañolero de cubierta.

Máquinas:

Contramaestre de máquinas o calderero. Bombero de buque-tanque. Pañolero de máquinas. Contramaestre electricista.

Fonda:

Mayordomo. Jefe de cocina. Cocinero (primero y segundo). Repostero. Primer dispensero o gambucero. Primer panadero. Carnicero. Ropero o lencero. Carpintero de cámara.

Servicios especiales:

Músico. Encargado de información e intérprete."

Tercero.—El apartado "Máquinas" del artículo 24 queda redactado en los siguientes términos:

"Máquinas:

Contramaestre de máquinas o calderero: Es el que a las órdenes del jefe de máquinas u oficial de guardia de máquinas dirige al personal subalterno de dichos servicios, vigilando toda clase de trabajos que en el mismo se efectúan, tanto de limpieza como de conservación; distribuirá el trabajo equitativamente y vigilará su más exacta ejecución, de acuerdo con las órdenes recibidas.

Bombero de buque-tanque: Es el que adscrito al servicio de máquinas, en cuanto a reparaciones y responsabilidad del material se refiere, estará, sin embargo, a las órdenes del primer oficial y demás oficiales de cubierta en lo referente a la carga y descarga, lastre, deslastre y trasiego. Estará encargado del manejo de las bombas de carga y descarga, así como de las tuberías de las mismas y del buen estado y conservación de las conducciones de cubierta y tanque, como así mismo herramientas pertenecientes al inventario del cuarto de bombas.

Pañolero de máquinas: Es el que tiene a su cargo el pañol de máquinas; cuidado y custodia del mismo, así como de la buena conservación de las herramientas, pinturas y demás pertrechos que en él se encuentren almacenados.

Contramaestre electricista: Es el que a las órdenes del jefe de máquinas u oficial de máquinas dirige al personal subalterno del servicio de electricidad del buque, vigilando los trabajos y distribuyéndolos de acuerdo con las órdenes recibidas."

Cuarto.—La norma quinta del artículo 28 queda redactada en los siguientes términos:

"Quinta.—Los alumnos de Náutica, de Máquinas y de Radiotelegrafía, únicamente a efectos de trato a bordo, están considerados como oficiales, figurarán a continuación del último de éstos y por el orden de departamentos o servicios que señala el párrafo anterior."

Quinto.—Los párrafos primero y segundo del artículo 85 quedan redactados en los siguientes términos:

"Los alumnos de Náutica, Máquinas y radiotelegrafistas embarcarán en los buques mercantes nacionales que por su tonelaje y potencia de máquinas les corresponda llevar alumnos embarcados.

Durante el período de embarco, los alumnos de Náutica estarán a las órdenes directas del primer oficial, los alumnos de Máquinas a las del jefe de máquinas y los alumnos radiotelegrafistas a las del jefe de la estación radiotelegráfica, gozando unos y otros de la consideración de oficiales y siendo sus misiones a bordo, además de las que les corresponden en el plan de ejercicios generales del buque, la realización de las prácticas fijadas en la legislación vigente."

Sexto.—El apartado 1 del artículo 86 queda redactado en los siguientes términos:

"Con objeto de que los pilotos, oficiales de máquinas, patronos, mecánicos navales y demás personal profesional puedan concurrir a los exámenes que periódicamente se celebran para la obtención de títulos de superior categoría a la que ostentan y demás cursos de perfeccionamiento técnico-profesional que por disposición de la Administración se exigen para el ejercicio de los cargos de mandos y jefaturas de departamentos, los armadores vendrán obligados a conceder permisos en la forma que se determina en esta Ordenanza."

Séptimo.—El apartado 2 del artículo 111 queda redactado en los siguientes términos:

"2. **Alumnos.**—Los de Náutica, así como los de Máquinas y los radiotelegrafistas percibirán de las empresas, durante el tiempo de prácticas a bordo, la gratificación que figura en el anexo número 3 de esta Ordenanza.

Dichos alumnos tendrán derecho al percibo de las gratificaciones de 18 de julio y Navidad, plus de navegación por participación en el sobordo, por transporte de mercancías peligrosas, servicios del golfo de Guinea o por navegación por zonas insalubres y epidémicas, gastos de viaje y dietas e indemnización, si procede, por pérdida de equipaje."

Octavo.—El artículo 141 queda redactado en los siguientes términos:

"Art. 141. **Alumnos.**—Los alumnos de Náutica, Máquinas y Radiotelegrafistas, durante sus prácticas reglamentarias a bordo de buques, estarán sometidos al régimen de jornada establecido en la Ordenanza para los Oficiales de los Servicios a que aquéllos se encuentren adscritos, abonándoseles las horas extraordinarias que puedan efectuar y que deberán limitarse a las indispensables para su formación profesional."

Noveno.—El artículo 169 queda redactado en los siguientes términos:

"Art. 169. **Otras obligaciones del armador.**—1. Al iniciarse la prestación de asistencia sanitaria por la Seguridad Social y durante el período de tiempo en que el tripulante enfermo perciba la prestación económica de la misma por incapacidad laboral transitoria, el empresario o armador vendrá obligado a abonarle el 25 por 100 del plus de navegación que viniese percibiendo el tiempo de estar embarcado y las cantidades que le correspondan por pagas extraordinarias de 18 de julio y de Navidad. Cuando la base de cotización de la Seguridad Social por el tripulante fuese inferior a su retribución real por aplicación de los topes que rijan sobre la base complementaria individual, el abono del expresado 25 por 100 del plus de navegación se elevará hasta un 50 por 100 durante el primer mes y un 40 por 100 a partir del segundo mes.

2. Cuando el tripulante carezca de derecho a la prestación de incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad común con cargo a la Seguridad Social, será de cuenta del armador, durante un mes a partir de la fecha de restitución al domicilio, el abono íntegro del salario, salvo en lo relativo al plus de navegación, respecto al cual se limitará al 50 por 100 de su importe.

Transcurrido dicho mes, el armador sólo vendrá obligado mientras dure la situación de incapacidad laboral transitoria y siguiera el interesado careciendo del derecho a percibir con cargo a la Seguridad Social la prestación correspondiente a dicha situación al abono del 40 por 100 del plus de navegación más las partes proporcionales de las pagas extraordinarias reglamentariamente establecidas, con una duración limitada hasta dieciocho meses."

Décimo.—Los apartados II y III del anexo número 1, "Tabla de salarios base inicial" de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, quedan redactados en los siguientes términos:

Grupo y categoría	Salario inicial		
	Mensual	Diario	
II. <b>Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera:</b>			
Primera categoría . . . . .	6.894	229,80	Patrón mayor de cabotaje, mecánico naval mayor, electricista naval mayor.
Segunda categoría . . . . .	6.690	223,00	Patrón de cabotaje, mecánico naval de primera clase, electricista naval de primera.
Tercera categoría . . . . .	6.489	216,30	Mecánico naval de segunda clase, electricista naval de segunda clase.
III. <b>Maestranza:</b>			
Primera categoría . . . . .	6.438	214,60	Contramaestre primero, contramaestre de máquinas o calderero, contramaestre electricista, bombero de buque-tanque, mayordomo, jefe de cocina.
Segunda categoría . . . . .	6.288	209,60	Contramaestre segundo, cocinero primero, músico, encargado de información, intérprete.
Tercera categoría . . . . .	6.138	204,60	Contramaestre tercero, carpintero de cubierta, pañolero de cubierta, pañolero de máquinas, carpintero de cámara, cocinero segundo, repostero, dispensero o gambucero primero, panadero primero, carnicero, ropero o lencero.



# BALEARES



Don Licio de la Fuente desembarca de "El Pescador", después de haber recorrido su interior detenidamente. (Foto: INIGO.)

## LA JORNADA DEL MINISTRO DE TRABAJO

**E**l pasado 2 de febrero (ver "Hoja del Mar" número 100), el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, visitó Palma de Mallorca acompañado de su esposa.

Doña Asunción Asprón de De la Fuente fue madrina de la botadura de "El Pescador", buque pesquero polivalente experimental de la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares.

Después del acto de bendición del barco, el ministro y su esposa, acompañados de las autoridades, visitaron detenidamente su interior. Seguidamente, en la lonja de contratación del pescado, el señor De la Fuente pronunció un discurso cuyo texto íntegro publicamos en nuestra anterior edición. Fue un discurso importante; un discurso cuyo contenido supuso un relanzamiento, a fondo, de la política social de su Departamento en favor de los trabajadores del mar. Anunció una serie de disposiciones de vital importancia para los pescadores, que aparecieron en el "Boletín Oficial del Estado" sólo unos días después, y de las que hemos hecho cumplida referencia en páginas anteriores. El ministro fue aclamado —auténticamente aclamado— por los trabajadores del mar. Decíamos en crónica de urgencia, que se tituló "Una jornada histórica", que pocas veces les habían llegado a los pescadores, en tal cantidad y de una sola vez, tantas mejoras sociales. No fueron promesas a largo plazo: la realidad de su cumplimiento —insistimos— llegó sólo unos días más tarde. También anunció el ministro un ambicioso plan de construcciones —Casas del Mar, establecimientos sanitarios, viviendas, etcétera— que llevará a cabo el Instituto Social de la Marina.

El acto se había iniciado con un discurso, bello y emotivo, del delegado provincial del ISM en Baleares, don Luis Ventura González. El señor Ventura recordó la primera visita del ministro a las islas, su entrevista con una comisión de patrones mayores de Cofradías de Pescadores, los planteamientos primeros del buque "El Pescador", la ayuda que para su construcción concedió el Ministerio de Trabajo. Seguidamente, el secretario de la Federación de Cofradías de Baleares, don Monserrate Vich Seguí, leyó el acta por la cual se nombra presidente de honor de las Cofradías Sindicales de Pescadores de Baleares a don Licio de la Fuente y de la Fuente. Luego hizo uso de la palabra el presidente de la Federación, don Martín Domingo Torrandell, quien agradeció al ministro la ayuda recibida para que el proyecto de "El Pescador" llegará a ser una realidad, así como las aportaciones de todo orden por parte del Instituto Social de la Marina, y también del Instituto Español de Oceanografía, Comandancia Militar de Marina, Instituto Nacional del Frio y los astilleros que construyeron el barco. Por el señor Domingo Torrandell, en nombre de todos los trabajadores del mar de Baleares, le fue entregado al señor De la Fuente el pergamino con el nombramiento de presidente de honor de las Cofradías y la maqueta de "El Pescador". A continuación, el ministro de Trabajo pronunció su discurso. Con él concluyó, prácticamente, la jornada balear de don Licio de la Fuente. Fue una jornada intensa y de resonancias amplias. Cuando se haga recuento de la política social del Gobierno en el sector marítimo-pesquero, esta fecha del 2 de febrero de 1974 habrá de señalarse como fundamental.



# LA JORNADA BALEAR DEL MINISTRO



El ministro de Trabajo y señora de De la Fuente cambian impresiones con el presidente del ISM, almirante Fontán Lobé.



Don Licio de la Fuente, durante su discurso.



Doña Asunción Asprón de De la Fuente descubre una imagen de la Virgen del Carmen, entronizada a bordo de "El Pescador".



PALMA DE MALLORCA (Especial para "Hoja del Mar").—El proyecto de "El Pescador" nació en el seno de la Junta Provincial de Pesca. Varios componentes de ella, en estrecha colaboración y con un entusiasmo nada frecuente por los problemas de la pesca en las costas y fondos balearicos y por su incidencia económico-social y laboral en el pescador de estas islas, fueron resumiendo la importancia de estos problemas y encasillándolos en sus diversas vertientes, hasta centrar un estado de necesidades urgentes para concretar en una acción conjunta.

Ante problemas como el agotamiento de zonas de pesca, bajo rendimiento de caladeros fijos, falta de experimentación de nuevos sistemas y nuevas artes y aparejos, falta de apoyo y unidad, escasez cada vez mayor de trabajadores y de titulados sin práctica de técnicas nuevas por falta de material idóneo, etcétera, urgen soluciones de prospección e investigación de nuevas zonas marinas, de adquisición y pruebas de nuevos sistemas, artes y redes, sin que estos cuantiosos gastos recayeran en los propios armadores; automatización y mecanización de faenas; control y difusión de experiencias y enseñanzas. En fin, una serie de meditadas medidas que fueran poco a poco estabilizando el signo decadente de nuestra industria de la pesca, y lograda esta primera fase, intentar conseguir metas más ambiciosas: nuevas construcciones de pesqueros ya de utilidad y armamento comprobado, nuevas zonas de pesca y variada clase de pescado; organización de cooperativas de consumo, etcétera.

Por todo ello se llegó a la conclusión, en el seno de esta pequeña comisión de personas enamoradas del mar y preocupadas por los problemas pesqueros y la promoción de sus trabajadores, de que se podría intentar resolver con la construcción de un barco pesquero experimental polivalente.

Aprovechando la primera visita a estas islas del ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, se le expusieron estos proyectos, irrealizables para la comisión en una protección y ayuda económica, dada la impotencia en este aspecto de la mayoría de las Cofradías de Baleares.

El ministro percibió rápidamente nuestra inquietud y la posibilidad y rentabilidad de nuestro proyecto, alentándonos firmemente y prometiéndonos la ayuda de su Departamento.

## FINALIDADES

Las finalidades del buque, denominado "El Pescador", son las siguientes:

● **Pescas experimentales.**—Dada la polivalencia del barco, se efectuarán periódicamente estudios de los fondos de pesca en explotación, prospección de nuevos fondos y demostraciones experimentales de nuevas artes y aparejos de pesca.

● **Campañas de prospección pesquera.**—Se organizarán campañas biológico-pesqueras centradas en un estudio que a lo largo del año se haya planificado sobre un problema de inte-

# "EL P FRUTO DE POLIVALENT

res general para la industria pesquera de la región.

● **Pescas comerciales.**—Se realizarán para conseguir su autofinanciación, así como para el mantenimiento del barco y personal de su tripulación. Dichas pescas serán controladas por personal técnico obteniendo información estadística, meteorológica e incluso algunos datos hidrográficos simples de las zonas habituales de pesca.

● **Comunicación y avisos a la flota.**—Actuando como centro de enlace, así como prestaciones de ayuda, socorro y remolque.

Comunicaciones radiotelefónicas al resto de la flota sobre nuevos fondos, rendimientos actuales de los en explotación y avisos sobre movimientos de los bancos de peces pelágicos.

Comunicaciones al resto de la flota sobre nuevos fondos, pesquerías, así como demostraciones y resultados de nuevas artes o aparejos utilizados con resultados positivos.

● **Barco escuela.**—Para patronos y motoristas navales, completando de una manera perfecta la formación moderna de las nuevas generaciones de pescadores que reciben en los cursos de formación profesional que imparte el Instituto Social de la Marina como escuelas filiales del Ministerio de Trabajo.

## CARACTERÍSTICAS GENERALES

Construida esta embarcación de conformidad con las reglas de construcción fijadas por la Inspección de Buques y Construcción Naval y por el Bureau Veritas, con certificación de visita de éstos número y AG 179-72.

Casco: Quilla, roda y codaste en madera de roble. La sobrequilla, de teca.

Los forros son de doble contrachapado marino o doble forro diagonal en placas de madera de Guinnea, con cola fenólica y tornillos de acero galvanizados, evitando con ello calafateados y proporcionando mayor facilidad de reparar golpes o colisiones.

El casco va revestido hasta su línea de cubierta con material de poliéster y fibra de vidrio en un espesor de seis milímetros.

Las formas del casco son hidroconicas, con





Al ministro de Trabajo le fue impuesta la Langosta de Oro de la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares, una vez terminados los actos oficiales que se describen en estas páginas. Miembros de la Federación y autoridades que participaron en la creación de "El Pescador" se fotografían junto a don Licio de la Fuente.



# EL PESCADOR

## LA UNIDAD, UN BARCO DE AMPLIA PROYECCION

dobles pantoque y su popa es de espejo. La orla de popa lleva un dispositivo que permite abatirla para facilitar el embarque del copo.

	Metros
Eslera total	22,50
Eslera entre p. p.	20,00
Puntal de construcción	3,00
Manga f. f.	6,15

### MOTORES

Propulsor: Diesel 400/440 CV a 400 r. p. m., con embrague hidráulico y hélice de paso reversible. Marca BURMEISTER AND WAIN-ALPHA, construido en España.  
Velocidad crucero, 11/12 nudos.  
Autonomía, 1.200 millas.  
— Grupo fijo compresor.  
— Grupo auxiliar compuesto de motor de 12 CV, compresor, alternador y bombas.  
— Grupo auxiliar electrógeno Perkins, modelo 4203.  
— Tendidos de instalación eléctrica independientes a 24 V., 125 y 220 V., con sus correspondientes cuadros eléctricos de distribución y con cuadro rectificador de corriente.

### EQUIPO RADIOTELEFONICO

CERES, tipo A 548-WF, especialmente diseñado para comunicaciones en banda lateral única, en el margen de frecuencias comprendido entre 1.605 a 3.950 Kc/s., con capacidad para 22 canales, disponiendo además de todos los complementos exigidos por la legislación, tanto para la salvaguarda de la vida humana en el mar, en dichas frecuencias, con circuitos totalmente transistorizados. Certificado de validez extendido por la Subsecretaría de la Mar y el Comercio.

### APARATOS MECANICOS FREXU PARA LA PESCA

En la cubierta principal van instaladas tres maquinillas hidráulicas. Las mismas tienen la siguiente aplicación: la central o principal dispone de dos amplios carretes que enrollan las

maletas y bandas del arte de arrastre. Un poco más a popa, una a babor y otra a estribor, van instaladas otras maquinillas, cada una con carretel para los alambres de artes y cabirón, para las maniobras. Estas maquinillas disponen de mandos a distancia y son manejadas desde el puente de mando por el patrón.

### PUENTE O PESCANTE HIDRAULICOS

Construido bajo patente Frexu, va situado a popa y dispone de todos los elementos necesarios para fargar y chorrar el arte. Este aparato es hidráulico, tiene sus mandos en el puente y, al igual que las tres maquinillas, son todos ellos manejados directamente por el patrón.

### ASTILLEROS

Ha sido construido en Astilleros Xufre, Matró (Barcelona).

### CARACTERISTICAS ESPECIALES

Dotado de aparatos modernísimos de prospección pesquera, a saber:

Ecosondador KONDEN SRM-871 A.  
Equipo de sonar WESMAR 85-150.  
Equipo de radar TEN MD-808 D.  
Monitor de red KONDEN NM-850.  
Corredora tipo BEN AMPHITRITE.

- 1. Instalación de equipo frigorífico especial, con su grupo auxiliar electrógeno.
- 2. Instalación de laboratorio adecuado para investigación, experimentación y estadísticas que se utilizará por técnicos del Instituto Español de Oceanografía en sus campañas.
- 3. Acondicionamiento de su habitabilidad. Ha sido estudiado y realizado cuidadosamente este importante aspecto en la embarcación. Basados en la realidad que afirma la cantidad de horas y días que su tripulación y personal investigador conviven dentro del barco, que lo asimila en mucho a la propia vivienda a la vez que lugar de trabajo, se hace necesario dotar a éste de unas condiciones mínimas de confort y ambiente grato, proveyéndoles de lo necesario

para lograr un alegre bienestar a bordo, que les compense del duro esfuerzo laboral y el alejamiento de las comodidades de su propio hogar.

Por ello, se ha dotado al barco de tres camarotes dobles y uno sencillo en puente para el patrón, con sus correspondientes literas con colchones de espuma, mantas, sábanas y colchas, en consecuencia.

Calefacción por radiadores eléctricos, repartidos idóneamente.

Servicios sanitarios suficientes y amplios. Ducha, lavabos, etcétera.

Cocina eléctrica con horno, fregadero y pilas de acero inoxidable, extractor de humos, etcétera.

Salita de estar-comedor.

Biblioteca surtida de 100 volúmenes elegidos, cedida por el Instituto Social de la Marina.

Equipo de sonido con magnetófono Philips a cassette, con amplificador transistorizado y altavoces elípticos debidamente situados, altavoz reentrante bocina, "cassettes", etcétera.

Teléfono de puente a sala de máquinas.

Reglamento y seguridad. Protección accidentes. Como es natural, se han cumplido todas las normas y exigencias del Reglamento de Seguridad en el Mar, llevando dos botes salvavidas, un bote auxiliar, salvavidas luminosos, etcétera.

Se ha insistido en supervisar la construcción, en evitación de accidentes laborales, en escaleras, suelos de goma, esquinas romas, tapado de salientes, cierres de seguridad, aireación total, salida de gases, etcétera.

### PROPIEDAD, FINANCIACION Y RENTABILIDAD

La propiedad del barco, "El Pescador", corresponde a la Federación de Cofradías de Baleares. Estas son catorce, y su parte en la propiedad está en relación directa al número de asociados que cada una de ellas tenía en la fecha en que se mancomunaron para realizar el proyecto. También en relación a dicho número responden en el pago de su coste.

Todo el equipo electrónico del ecosondador, sonar, radar, monitor de red, propiedad del Instituto Español de Oceanografía, ha sido cedido e instalado por cuenta de este organismo.

Asimismo, el equipo frigorífico especial, en colaboración con el Instituto Nacional del Frío, que lo diseñó.

Financiación.—El Ministerio de Trabajo, a través de su Dirección General de Protección al Trabajo, dio una subvención por cada asociado de Cofradía. El Crédito Social Pesquero tiene concedido un crédito para adquisición de motores, artes y redes, cuya póliza-contrato está a punto de formalizarse. El resto ha sido o será aportado por las Cofradías de Pescadores de Baleares, en la proporción antedicha. El valor real del barco hoy será de unos catorce millones aproximadamente, según valoraciones de técnicos navales.

Rentabilidad.—Nos preguntamos si no es aventurado dar una respuesta satisfactoria y rotunda a esta pregunta. Necesariamente hemos de estimarla bajo variados puntos de vista.

Si esta embarcación se dedicara exclusivamente a pescar, como una empresa más, teniendo como armador la Federación de Cofradías, debe afirmarse sin lugar a dudas que sus campañas serían notoriamente rentables, dada su superioridad en medios técnicos con las demás y su escaso personal de maniobra y faena por su perfecto automatismo (un patrón, un mecánico, dos marineros).

Ahora bien, "El Pescador" no se ha construido con criterio de empresa mercantil. Su verdadera rentabilidad estriba en ayudar y favorecer el desarrollo de la flota pesquera de Baleares y, por tanto, de sus Cofradías de Pescadores y asociados.

Su primordial y fundamental misión es la de hacer frente con valentía a los muchos y graves problemas con que a la larga se está enfrentando la industria de la pesca y no únicamente en esta región balear, e ir adelantando soluciones con el exclusivo fin no sólo de mejorar y ayudar el desarrollo de la industria, sino su mejor rendimiento económico y, por tanto, la mejor situación, en todo aspecto, de sus trabajadores.

Sus campañas que no sean mercantiles, es claro que han de costar dinero y que alguien debe atenderlas económicamente. De ello ya se ha preocupado la comisión y con muy buen porvenir, pues hemos de pensar que también la prospección e investigación es propia y favorece a diversos organismos. Estamos seguros de contar con las ayudas necesarias ante una actuación del barco, con proyección de futuro.

Por otra parte, en las épocas dedicadas a la pesca rentable, sus beneficios ayudarán —cómo no— a autofinanciarse, y aún esperamos y somos optimistas al extremo de considerar unos beneficios anuales una vez amortizado su coste) que revertirán a las Cofradías para sus propios fines benéfico-sociales y educativos o de progreso.

### EPILOGO SUGERENTE

Si bien "El Pescador" como barco experimental y de prospección e investigación, ha sido construido por y para las Cofradías de Pescadores de Baleares, no quisiéramos decir, y me hago portavoz autorizado de su Federación, que solamente se preocupe en este su trabajo más importante de las costas de las islas Baleares.

Siempre al proyectar sus campañas, en el seno de la Federación, se trató de poner el barco a disposición de otras Cofradías del Mediterráneo, litoral peninsular, siempre que lo solicitaran o fuera conveniente alguna campaña determinada o debidamente estudiada, con el ánimo de favorecer en un todo de unión y hermandad los intereses de las Cofradías de Pescadores del Mediterráneo. **LUIS VENTURA GONZALEZ**, Delegado provincial del ISM en Baleares.



# IMPORTANTE EXPERIMENTACION Y CONTROL BIOLOGICO

## DE LAS PESQUERIAS

Por MIGUEL MASSUTI

Siendo el objeto de las pescas experimentales averiguar cuál es la capacidad de captura de los diferentes equipos de pesca, calculada con arreglo a determinadas divisiones de los peces y a determinadas condiciones particulares que determinan la eficacia del arte empleado en capturarlos, se pensó, al iniciar la construcción del barco, en un equipo que permitiera una amplia gama de especialidades de investigación, dentro siempre del campo de la biología pesquera.

Muy amplias son las posibilidades que ofrece un barco de este tipo aplicado a la investigación: estudios de distribución de los recursos marinos, estudios de partes de los recursos totales, pescas exploratorias, límites de distribución de especies de interés comercial, estudios batimétricos, experimentación de artes y aparejos, etcétera, serán posibles.

La potencia pesquera de los barcos puede deducirse aproximadamente de las estadísticas de las operaciones de pesca comercial; si se conocen las capturas por unidad de esfuerzo —es decir, por hora de pesca, por CV., por equipo de pesca, etcétera, datos que, gracias a

la inestimable colaboración de las Cofradías de Baleares, el Laboratorio Oceanográfico ha ido obteniendo y estudiando a través de las estadísticas de captura. Pero indudablemente se obtienen datos más precisos y más valiosos, y aun de mayor valor informativo, con pescas experimentales comparativas, trabajando en zonas previamente seleccionadas o en las habituales de la flota comercial, pero realizando un plan de trabajos racionalmente previstos y sobre un análisis detallado de las capturas.

Mediante la utilización de un barco polivalente y automático o automatizado, se pueden conseguir varias finalidades: efectuar comparaciones entre dos o más tipos de artes de pesca, y aun modalidades de pesca, para poder así aplicar los resultados a la normalización de los esfuerzos de pesca, o mejor, de las estadísticas del esfuerzo de pesca. Por otra parte, se puede estudiar el detalle del funcio-

namiento de un determinado equipo pesquero. Mediante este sistema se puede conseguir deducir satisfactoriamente para cada tipo de pesca y para cada región pesquera el tipo de arte o aparejo más adecuado, así como la realización de la relación entre las características específicas del material pesquero, las capturas y las poblaciones existentes en los caladeros.

Para ello, "El Pescador", ha sido equipado con artes de pesca modernos, así como de aparejos actuales, experimentales; partiendo ya del primer objetivo, que era el sistema de pesca, totalmente nuevo y automatizado, que en nada se parece al modo convencional de pesca en el Mediterráneo.

Otros elementos que nos proporcionan datos valiosísimos son todos aquellos instrumentos, quizá no rentables en pequeños barcos de empresas individuales, pero que nos permitirán observar directamente el funcionamiento del equipo

pesquero, y a la vez la obtención de una información sobre las pesquerías y desplazamiento de peces pelágicos para información propia y de la flota comercial.

Sin embargo, aunque todos estos aparatos —de que hablaremos más adelante— son importantísimos, son solamente accesorios a la labor principal de nuestro trabajo. La medida definitiva del equipo pesquero es la cantidad de peces que puede capturar, la del recurso, la captura que de él se puede obtener.

También debemos tener en cuenta la exploración y la pesca experimental, como partes integrantes de la biología pesquera. El objeto de ellas es el estudio de la explotación por el hombre de los recursos vivos y la forma en que éstos responden. En las fases iniciales de este estudio, la simple observación, principalmente cualitativa, de los hechos naturales, ampliada con un muestreo sistemático de las capturas con la obtención de

análisis cuantitativos sobre poblaciones explotadas, debe ser ampliada al hacerse evidente y definirse claramente los problemas existentes en cada zona o región pesquera.

Ello nos llevará a formular hipótesis —nos ha llevado ya a formular estas hipótesis con datos obtenidos de las flotas comerciales, datos valiosísimos, pero incompletos a veces y obtenidos siempre sobre una base económica, no científica.

Al llegar a esta situación —la actual— para el equipo de investigación pesquera del Instituto Español de Oceanografía y para el mar balear, la posibilidad de disponer de un barco de las características de "El Pescador" se hacía prácticamente indispensable.

También entra en las posibilidades de este barco lo que podríamos llamar *pescas de demostración*, en las cuales la hipótesis de un nuevo arte o una modificación en un aparejo o modo de pescar, la explotación de una nueva población o de un nuevo caladero de pesca, efectuadas por un barco y por unas tripulaciones seleccionadas, incitará sin duda a los demás a tratar de eliminar el erróneo

concepto de "secreto" o "propiedad privada" de un determinado caladero, que por casualidad encontraron, o de la modificación de un arte de pesca que les dio buen resultado.

### CARACTERISTICAS PESQUERAS

#### PROSPECCION PESQUERA

La importancia de los ecosondadores en la pesca moderna es tan aparente que incluso cualquier barco medianamente equipado dispone ya de ellos. Los ecosondadores, en sus diferentes tipos, son fundamentales para la detección de peces, bancos de pesca y fondos de arrastre; por ello, se ha creído fundamental dotar al barco por parte del IEO con una serie de aparatos de prospección pesquera muy superior a la que pueda llevar el pesquero mejor equipado.

**Ecosondador RODEN SRM-871A**, con aplicación de fondo y sistema de registro multi-stylus, con marcaciones perfectas hasta las 750 brazas.

**Equipo de sonar WESMAR SS 150**, indispensable para la pesca pelágica y de gran utilidad para

(Pasa a la página 23)

En las fotografías en color que ilustran estas páginas, "El Pescador", en el puerto de Arenys de Mar, y el ministro de Trabajo saludando a los pescadores durante los actos que se celebraron en Palma de Mallorca. Abajo, un científico toma las muestras de pescado en ambiente estéril por rayos ultravioleta y vista parcial del puente del barco, en la que pueden apreciarse, de derecha a izquierda: Ecosondador multi-stylus, mandos de máquinas, molinete de anclas, tablero de control, sonar y radar.

• EN «EL PESCADOR» YA SE HA REFRIGERADO PESCADO PELÁGICO CON AGUA DE MAR, Y ENTRE MARZO Y JULIO SE HARÁN CAMPAÑAS DE PROSPECCION EN EL GOLFO DE MAZARRÓN Y MAR DE ALBORÁN







"El Pescador"





# NUEVA LEY DE COOPERATIVAS

Entre las directrices del III Plan de Desarrollo Económico y Social figura la que establece que "se elaborará una nueva Ley de Cooperativas que potencie y perfeccione dichas empresas comunitarias, en armonía con las directrices dominantes en la Comunidad Económica Europea, y que facilite su participación en la vida económica actual. Ello deberá llevarse a cabo de acuerdo con su capacidad para un funcionamiento cooperativo autónomo y garantizando el logro de sus objetivos sociales".

El mandato imperativo fue cumplimentado por el ministro de Trabajo, quien, tras ser elaborado el texto que constituye el proyecto de lo que habrá de ser la Ley, lo sometió a la aprobación del Gobierno, y una vez conseguido esto, ha llegado hasta las Cortes, supremo órgano legislativo del país, que, tras publicarlo en su "Boletín Oficial" del pasado día 23 de enero, lo ha puesto a disposición de la Comisión de Trabajo, donde será sometido a los debates reglamentarios. Y, finalmente, llegará al Pleno antes de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

La Ley de 1942 y su Reglamento del año siguiente rigieron el cooperativismo con aciertos, pero si bien la norma era excelente para el momento histórico en que se promulgó, su contenido respondía a circunstancias económicas y sociales notablemente distintas a las actuales. Dicha Ley contiene normas que apuntaban un cooperativismo pujante, pero junto a ellas faltaban algunos preceptos y otros mediatizaban, en aras de una economía dirigida, la autonomía de la sociedad. El tiempo hizo que la realidad de los hechos viniese a desbordar el marco legal, acentuando sus deficiencias. Estas lagunas fueron salvadas en parte por el nuevo Reglamento promulgado en 1971, calificado como norma-puente entre la situación real y la del futuro deseable.

El proyecto de Ley enviado a las Cortes responde a las exigencias apuntadas. Respeta la tradición legislativa española, pero la proyecta hacia logros más ambiciosos; contempla las experiencias extranjeras, pero no olvida la realidad socioeconómica de nuestro país; contiene normas de Derecho necesario, pero reconoce la autonomía de la cooperativa. Trata, en definitiva, de construir una institución rigurosa en sus planteamientos sociales y, a la vez, tecnificada, permeable a la especialización y sensible al mercado.

Toda ley contiene una serie de normas que marcan sus principios programáticos y mejo-

● **RIGUROSA EN SUS PLANTEAMIENTOS SOCIALES, TECNIFICADA, PERMEABLE A LA ESPECIALIZACIÓN Y SENSIBLE AL MERCADO.**

ran y condicionan su desarrollo a las necesidades reales y a las circunstancias del momento histórico, político y social en que son promulgadas. El proyecto de la Ley General de Cooperativas se caracteriza por una serie de objetivos, entre los que cabe señalar los siguientes:

● Potenciar al máximo la empresa cooperativa como realidad funcional, a través de la cual actúa la sociedad cooperativa.

● Reconocimiento de la autonomía de la sociedad cooperativa como entidad de Derecho privado, que a estos respecto debe jugar en pie de igualdad con las demás sociedades, pero sujeta a las exigencias del servicio a la comunidad nacional.

● Desarrollo del principio democrático, ya que la cooperativa representa una de las experiencias más puras de la empresa comunitaria diseñada en nuestras Leyes Fundamentales, en la que todos sus miembros están en un pie de igualdad en sus derechos económicos y participan decisivamente en el gobierno de la entidad. El voto plural está fuertemente limitado y se aplica, fundamentalmente, en las cooperativas de segundo y ulterior grado.

● Estímulo para la constitución de unidades cooperativas competitivas, con lo que se desarrolla otro de los principios fundamentales del movimiento cooperativo, cual es el de la asociación y federación de las cooperativas entre sí o con otras entidades no cooperativas.

En definitiva, la nueva Ley trata de facilitar a la cooperativa el logro de las dimensiones óptimas para el mejor cumplimiento de sus fines sociales y comunitarios dentro del contexto económico sometido a las demandas y exigencias de la producción en el cual ha de moverse. ■ JESUS UBIERNA.



## «LA EMIGRACION DEBE SER EJERCICIO DE UN DERECHO, NUNCA UNA NECESIDAD»

El Instituto Español de Emigración celebró su reunión anual, en la que se mostraron las realizaciones llevadas a cabo durante el año 1973, entre las que cabe destacar las siguientes:

- Concesión de 12.985 becas en España para hijos de emigrantes por un importe de 147 millones de pesetas.
- 5.924 becas en el extranjero por un importe de 39 millones de pesetas.
- Treinta y seis cursos de formación profesional, con preparación ambiental y lingüística para emigrantes, que han formado 590 trabajadores.
- Se han mantenido en funcionamiento cincuenta y nueve oficinas laborales en Europa para información y defensa de los derechos de los emigrantes. De éstas, diez se han creado en el pasado año, así

como dos equipos móviles de información y asistencia social, en Alemania y Holanda.

- Se han creado ocho nuevas Casas de España en Europa y se han reestructurado otros centros, además de poner en marcha la guardería infantil de Basilea.
- Ha entrado en funcionamiento el Centro de Formación Profesional del Emigrante, de Orense, construido en colaboración con la Caja de Ahorros.

Presidió el acto el vicepresidente de Asuntos Sociales y ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, quien manifestó: "Debemos procurar a toda costa que la emigración sea solamente el ejercicio de un derecho y nunca una necesidad por falta de un puesto de trabajo digno y suficiente en nuestro país".

## LA POLITICA LABORAL

### SALARIOS

- El salario mínimo se incrementó en un 19,2 por 100.
- El salario-hora creció a un promedio del 18 por 100.
- El salario por persona creció a un promedio del 18,5 por 100.
- Las 29 Ordenanzas y Reglamentaciones de Trabajo aprobadas o modificadas en 1973 mejoraron las condiciones laborales de casi dos millones de trabajadores.

### EMPLERO

- Población activa: 13 millones de personas (38 por 100 de la población total).
- Distribución:
  - Agricultura: 26,4 por 100.
  - Industria: 38,3 por 100.
  - Servicios: 35,6 por 100.
- Población activa femenina: 3.500.000 mujeres (27 por 100).
- Índice de paro estimado al finalizar diciembre: 1,20 por 100 (uno de los más bajos de los últimos años).

### EMIGRACION

- Emigración asistida: 100.000 personas (8 por 100 menos que en 1972).
- El Instituto Español de Emigración ha invertido en asistencia a los emigrantes más de 1.000 millones de pesetas.

### SEGURIDAD SOCIAL

- Colectivo protegido: 28,9 millones de personas (80 por 100 de la población del país).
- Prestaciones totales: 320.000 millones de pesetas (20 por 100 más que en 1972).
- Asistencia sanitaria
  - Instituciones en funcionamiento: 102 residencias sanitarias.



# SOCIALIZAR EL DESARROLLO

## OBJETIVOS PERMANENTES DE LA POLITICA LABORAL

- MAYOR JUSTICIA Y ARMONIA EN LAS RELACIONES LABORALES.
- MAS AMPLIA SEGURIDAD Y BIENESTAR SOCIALES.
- PROMOCION PERSONAL Y FAMILIAR MAS IGUALITARIA PARA TODOS LOS ESPAÑOLES.
- SOCIEDAD MAS EQUILIBRADA Y ESTABLE.
- PLENO EMPLEO.

"Una política de mayor justicia y armonía en las relaciones laborales y de más amplia seguridad y bienestar sociales, constituyen el objetivo permanente de la política laboral, al que hemos servido en 1973 y seguiremos sirviendo en 1974", dijo el ministro de Trabajo en la presentación a los medios informativos del Informe sobre Política Laboral en 1973.

Refiriéndose al desarrollo de los salarios y al empleo, dijo que había que verlo y enjuiciarlo desde la óptica de una mejor distribución de las rentas y los beneficios del desarrollo. "Tenemos que socializar cada día más el desarrollo", añadió, "no sólo por imperativos de la justicia social, sino para conseguir una sociedad más equilibrada y estable y unas posibilidades de promoción personal y familiar más igualitarias para todos los españoles".

Glosando las palabras recientes del presidente del Gobierno, señaló que "es objetivo de la acción política un desarrollo que sea algo más que el puro crecimiento económico, un desarrollo que suponga acortar distancias entre los hombres y las tierras de España, en lo económico, en lo social y en lo político; lo cual exige una política de empleo y salarios dinámica y progresiva".

### SALARIOS

Los salarios —dijo— han crecido en 1973 en las siguientes magnitudes:

- Salario mínimo, 19,20 por 100.
- Salario hora, 18 por 100.
- Salario por persona, 16,5 por 100.

Estas magnitudes son importantes, efectivamente, en términos monetarios, pero el fuerte crecimiento de los precios y del índice del coste de la vida a lo largo del año han ido disminuyendo este incremento y reduciendo el crecimiento del poder adquisitivo de los salarios a términos mucho más modestos. En términos monetarios,

los salarios han crecido en porcentajes superiores a los de los años anteriores, pero no ocurre lo mismo cuando se habla en términos reales, después de deflactar el incremento del coste de la vida.

Dentro de la política salarial, destacan por su importancia:

La aprobación de una nueva Ley de Convenios Colectivos Sindicales de Trabajo, con el objetivo de agilizar la negociación y tramitación de los convenios y potenciar la participación de trabajadores y empresarios y su representación sindical.

El Decreto de ordenación del salario, con el objetivo de ordenar, simplificar y homogeneizar los distintos conceptos de retribución del trabajo.

Aprobación o modificación de 29 Ordenanzas y Reglamentaciones de Trabajo, que mejoran las condiciones laborales mínimas de casi dos millones de trabajadores.

Aprobación por la autoridad laboral de 1.471 Convenios Colectivos Sindicales de Trabajo, que afectan a tres millones de trabajadores.

### CONFLICTOS

La conflictividad laboral se ha mantenido en términos muy moderados, de tal manera que el número de conflictos y el de trabajadores afectados es inferior al del año pasado, siendo superior, sin embargo, el número de horas perdidas como consecuencia de los conflictos. Sólo el 4 por 100 de la población laboral se vio afectada por alguna forma de conflictividad. Por número de conflictos, ocupan los primeros lugares las provincias de Barcelona, Guipúzcoa, Navarra y Oviedo; y predominan los de carácter primordialmente laboral, figurando en segundo lugar los de carácter político-social.

### EMPLEO

Por lo que se refiere al empleo, la tónica ha sido de mantenimiento del pleno empleo a lo largo de todo el año, con momentos incluso de tensión en la demanda de mano de obra. El año empezó con un índice de paro del 1,62 por 100, que en abril se había reducido ya al 1,31 por 100 y que al terminar el año se había reducido al 1,20 por 100, uno de los índices más bajos de los últimos tiempos.

La población activa alcanza ya los 13 millones de personas (38 por 100 de la población total), manteniéndose el constante incremento porcentual de la población activa femenina con 3.500.000 mujeres (27 por 100 del total de la población activa).

Otra característica del año ha sido la progresiva disminución de la emigración, que se hizo notar especialmente en los últimos meses, arrojando el saldo final una disminución del 8 por 100 en relación con las cifras de 1972.

### PROMOCION SOCIAL

La promoción social de los trabajadores ha constituido objetivo prioritario de la política laboral en su doble faceta de formación profesional y de acceso de los trabajadores a la propiedad de los medios de producción, a través del fomento del cooperativismo, las empresas asociativas laborales y la conversión de trabajadores por cuenta ajena en autónomos.

Dentro de estos aspectos, la formación profesional se ha intensificado considerablemente, atendida su doble importancia económica y social, por cuanto, de un lado, posibilita al

acceso del trabajador a nuevos y más altos niveles personales, laborales y sociales, y de otro facilita al desarrollo la mano de obra especializada que demandan sus exigencias.

Al servicio de la formación profesional funcionan 15 Universidades Laborales que, además de los 27.000 alumnos jóvenes, se dan clases de tarde y noche a trabajadores adultos, atendiendo por tanto a más de 30.000 alumnos, cifra que duplica la de 1969.

Por su parte, el Plan Nacional de Formación Profesional de Adultos, conjuntamente las acciones del PPO y de los organismos colaboradores, ha permitido la formación profesional de 200.000 trabajadores adultos.

Es de destacar también la remisión a las Cortes de un nuevo proyecto de Ley de Cooperativas.

### SEGURIDAD SOCIAL

La Seguridad Social constituye sin duda una de las conquistas más importantes de nuestro Régimen, y su desarrollo está profundamente ligado a los niveles de libertad, bienestar y participación de los trabajadores, al protegerles de los riesgos de la enfermedad, el desempleo o la jubilación. Su desarrollo ha sido creciente en el año que termina, como lo pone de manifiesto el hecho de que comprende ya en su ámbito a casi 29.000.000 de personas, que equivalen a más del 80 por 100 de la población nacional, así como el hecho de que sus prestaciones hayan alcanzado la cifra de 320.000 millones de pesetas, con un incremento del 20 por 100 sobre las de 1972.

Se han puesto en servicio cinco nuevas residencias sanitarias y 53 ambulatorios; estando actualmente en construcción o en proyecto 45 residencias más y 121 ambulatorios.

En las 102 residencias en funcionamiento se ha atendido a más de 1.700.000 enfermos y en los 606 ambulatorios se han realizado más de 113 millones de consultas.

Dentro de la atención especial que a través de la Seguridad Social viene prestando el Ministerio de Trabajo a los pensionistas, sobre cuyo esfuerzo descansan los actuales niveles de vida del pueblo español, destaca el hecho de que en 1973 se han pagado pensiones por importe de 107.000 millones de pesetas, cifra que casi triplica la de 39.000 millones de pesetas que se pagó en 1969. El Plan Nacional de Asistencia a los Pensionistas tiene ya en funcionamiento 15 residencias y 125 hogares con 250.000 socios, estando en construcción o proyecto 36 residencias y 84 hogares más.

Al referirse a la Seguridad Social, el ministro de Trabajo puso de manifiesto que su preocupación esencial cara al año que empieza está en continuar la mejora de las pensiones, perfeccionar la asistencia ambulatoria y controlar y disminuir los excesivos gastos que por abuso se producen en la percepción del subsidio de desempleo, en las bajas por enfermedad y en la prestación farmacéutica.

### OTRAS ACCIONES

Por lo que se refiere a otras acciones del Ministerio de Trabajo, señaló el ministro que el Instituto de Emigración invirtió más de 1.000 millones de pesetas en asistencia a los emigrantes. El Fondo Nacional de Protección al Trabajo pagó prestaciones por más de 5.000 millones de pesetas en favor de más de 830.000 trabajadores; que el Plan Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo realizó en 1973 más de 85.000 visitas a empresas y reconoció a cerca de 80.000 trabajadores, realizando también más de 5.300 cursos sobre seguridad e higiene, con participación de más de 105.000 trabajadores; y las Magistraturas de Trabajo tramitaron cerca de 150.000 contenciosos, en los que se reconocieron a favor de los trabajadores más de 2.000 millones de pesetas.

### ACCION INTERNACIONAL

Finalmente destacó, en el ámbito internacional, que España figura en primer lugar entre los países miembros de la OIT que han ratificado mayor número de convenios internacionales de trabajo, y que a lo largo del año se han realizado negociaciones bilaterales sobre seguridad social y emigración con Francia, Suiza, Alemania, Luxemburgo, Suecia y el Reino Unido, y se están desarrollando actividades de asistencia técnica y cooperación social con diez países hispanoamericanos.

## AL 1973, EN CIFRAS

606 ambulatorios.  
33.822 camas propias.  
14.300 camas concertadas.

### Personas asistidas:

- En las residencias de la Seguridad Social han sido asistidos 1.700.000 enfermos y han nacido más de 400.000 niños en 1973.
- En los ambulatorios se han atendido más de 113 millones de consultas.

### PENSIONES

- 2.975.000 pensionistas atiende la Seguridad Social.
- La Seguridad Social ha pagado en pensiones más de 107.000 millones de pesetas.
- 15 residencias de pensionistas en funcionamiento.
- 125 hogares con 250.000 socios.
- En construcción o proyecto: 36 residencias y 84 hogares.

### PROMOCION SOCIAL

- Se encuentran en funcionamiento 15 centros de Universidades Laborales, con un total de 27.000 alumnos (12.000 más que en 1969). También atiende a 4.000 adultos en turnos de tarde y noche.
- 15.800 cursos para 208.000 alumnos dentro del Plan Nacional de Promoción Social de Adultos.
- Más de 5.000 millones de pesetas del Fondo Nacional de Protección al Trabajo a 830.000 trabajadores.

### Relaciones internacionales

- España ocupa el primer lugar en convenios ratificados de la OIT, con 94.
- Se han firmado o modificado convenios de Seguridad Social y Emigración con seis países y ocho de cooperación y asistencia técnica.
- Se están realizando programas de asistencia social a diez países iberoamericanos.





# INDIA





## SOLO UN PEQUEÑO PORCENTAJE DE LA POBLACION ES MARINERO

**E**N la India son muchas las cosas que llaman la atención. Pero lo cierto es que la mayoría de los visitantes occidentales se quedan atrapados por el insólito espectáculo de las grandes ciudades atestadas de cuerpos humanos tendidos en las calles, indiferentes al sufrimiento y a la muerte. Ciudades como Bombay, Benarés, Calcuta, Nueva Delhi... resultan ya familiares aunque no se haya tenido la ocasión de verlas. Documentales, libros, reportajes que nos dan una visión de la India relativamente cierta. La pobreza, el hacinamiento y el respeto a los animales es lo que más llama la atención al que visita por primera vez este insólito país de Oriente.

Cuando uno empieza a conocer la India, descubre nuevos aspectos inéditos que llenan aún más de sorpresa. Dentro de su definida personalidad, la India tiene rincones exuberantes que el turista no conoce. Nuestro reportaje gráfico muestra este nuevo aspecto de la India.

Hemos recorrido todas sus costas, desde Calcuta, en el golfo de Bengala, hasta Bombay, en el mar de Omán.

Aunque la India ha sido tradicionalmente y continúa siendo un país agrícola, hay pequeñas aldeas e incluso algunas ciudades importantes de la costa que viven de la pesca. Alrededor del 70 por 100 de la población de la India depende para vivir de los cultivos de la tierra. Son una

minoría, por tanto, los ciudadanos que viven de la pesca. Nos hemos dedicado a visitar los pueblos y las ciudades costeras.

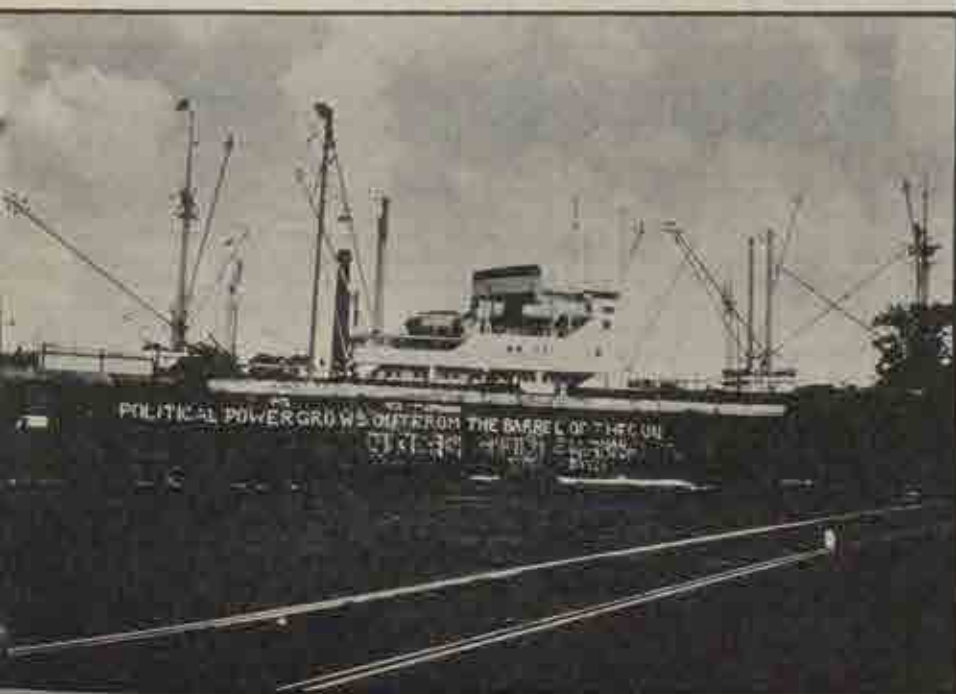
Madrás es una importante ciudad del golfo de Bengala, no muy lejos de la maravillosa isla de Ceilán. Los paisajes de los alrededores de Madrás son tan bellos como un sueño. Todas las mañanas, poco después del amanecer, tanto hombres como mujeres salen a las playas para procurarse el alimento del día: la pesca. Es un espectáculo insólito para los ojos de un occidental contemplar a las mujeres con sus bellos saris trabajando las redes como cualquier marinero.

En estos mares existen también raras especies de peces, que se destinan a los acuarios y que se exportan a varios países del mundo. Entre ellos se encuentra el "tabuti", que por su talla exigua y vistosa coloración, suele figurar en todas las exposiciones importantes, constituyendo un adorno de extraordinaria belleza. El pez arquilla es otro de estos raros ejemplares que se encuentra por estas latitudes. Tiene la peculiaridad de poseer escamas óseas, formando un fuerte caparazón que le protege todo el cuerpo. El pez del paraíso se encuentra en las desembocaduras de algunos ríos.

Pero no son los ejemplares exóticos lo más bello, sino la mar y sus gentes, que podemos contemplar en el reportaje. ■ Exclusiva KEYSTONE-NEMES.

## LOS MAS BELLOS PAISAJES ESTAN EN LAS COSTAS

### EN SUS AGUAS VIVEN RARAS ESPECIES DE PECES



## IMPORTANTE EXPERIMENTACION

(Continúa de la página 18)

cualquier tipo de pesca. Tiene un alcance de 500 metros y posibilidades de prospección en cualquier ángulo de barrido.

**Radar TEN MD-808D**, con un alcance de hasta 30 millas, ampliables a 35 y con alcances parciales de 1, 4, 12 y 30 millas.

**Monitor de red KODEN NM-850**, para el control de los artes de arrastre durante su funcionamiento y que proporciona información constante por encima y por debajo de la red de flotadores.

**Corredora BEN AMP-HITRITE**, con alta sensibilidad a altas y bajas velocidades; indispensable también para una buena localización de una pesquería en la navegación rumbo-distancia-fondo.

#### TIPO DE SISTEMA DE ARRASTRE

Este barco se construyó para poder arrastrar y virar por la popa sin necesidad de rampa de popa.

Se ha conseguido mediante el sistema Prexu, con pescantes en las aletas del barco y rodillo en popa sobre un basculador hidráulico, el cual permite una rápida maniobra, eficaz y prácticamente automática; el estar situados los mandos del barco y los del sistema hidráulico en el puente de popa, con amplia visibilidad de la cubierta de popa, para el patrón. Las tres maquinillas, asimismo hidráulicas, permiten el virado no sólo de los cables, sino de las malleas e incluso de parte del arte, hasta el momento de llegar el copo al rodillo del basculador hidráulico.

#### EQUIPO FRIGORIFICO

Se ha creído fundamental sustituir la clásica y antihigiénica "nevera" por una cámara frigorífica

con capacidad suficiente para la pesca de altura, así como de un equipo experimental de cubetas de agua de mar refrigerada para experiencias de conservación de pescado por frío, sin llegar a la congelación. Todo ello instalado en el plan de colaboración del Instituto Español de Oceanografía bajo la dirección técnica del Centro Experimental del Frío. Equipo ya experimentado en unos primeros resultados positivos el pasado mes de febrero.

#### LABORATORIO

Un suficiente laboratorio, dotado de todas las características necesarias para el tipo de investigación a que está destinado, y con capacidad para trabajar cómodamente hasta tres investigadores.

#### PLANES DE TRABAJO PARA 1974

*Experiencias de refrigeración a bordo de pescado pelágico en aguas de Baleares.*

Ya en la primera quincena de febrero se ha realizado con resultados muy positivos una primera experiencia de refrigeración a bordo de pescado pelágico, mediante agua de mar refrigerada. Los datos de control de calidad se están elaborando actualmente en laboratorio, pero los resultados de los análisis sensoriales ante un grupo de expertos de los distintos eslabones de la cadena comercial de pescado dieron excelente resultado.

Esta primera experiencia, sobre un tema tan interesante como el iniciado en la colaboración del IEO y el CEF, tendrá su continuidad a lo largo de 1974 en tres campañas más.

*Campañas de prospección pesquera en los fondos del talud continental del golfo de Mazarrón y mar de Alborán.*

*Primera fase: Golfo de MAZARRON, marzo-abril de 1974.*

*Segunda fase: Mar de ALBORAN, julio de 1974.*

Dadas las características óptimas en topografía ya estudiadas por el IEO de estas zonas, se pretende en estas campañas llegar al conocimiento de la composición cualitativa y cuantitativa de las biocenosis, para tratar asimismo de obtener una buena información sobre los posibles rendimientos pesqueros de estas zonas en pesca de gambas de profundidad, tratando de abrir nuevas posibilidades a las flotas pesqueras principalmente del Sur del Mediterráneo español. Se completarán estos trabajos con pescas selectivas con aparejos en las zonas donde por la naturaleza del fondo —rocoso— el arrastre es imposible.

*Prospecciones topográficas en el mar balear.*

Existen referencias dudosas, y algunas comprobadas —accidentalmente—, de la existencia de bancos alrededor de las islas y por fuera de los 1.000 metros límite de las Cartas de Pesca del IEO. Pretendemos, hacia finales de año, llevar a cabo una prospección topográfica tratando de localizar estos supuestos bancos y, en caso positivo, el estudio de los rendimientos pesqueros de los mismos.

*Experimentación de nuevos artes de pesca para Baleares.*

Tanto en el arte en sí como en su aparejo y modo de montarlo se han planificado pescas demostrativas para mentalizar a la flota comercial de las islas de las ventajas de los avances técnicos, mediante artes que siendo eficaces —bien utilizados— son a la vez menos dañinos que los clásicos convencionales. ■ M. M.





Emoción y solidaridad: la viuda del marinero Francisco Macías Medina recibe el donativo reunido por suscripción popular de manos del comandante de Marina de Las Palmas.

## LAS PALMAS

### ENTREGA DE SUBVENCION A LA VIUDA DE UN MARINERO

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**—El pasado 13 de enero tuvo lugar en la sede del Real Club Vitoria de esta ciudad un homenaje al comandante militar de Marina, don Marcial Sánchez-Barcaiztegui y Aznar, promovido por la junta de vecinos, varias empresas consignatarias y los pescadores de bajura.

En el transcurso del acto se le hizo entrega a la viuda del marinero Francisco Macías Medina, fallecido en accidente de trabajo a bordo del pesquero «Francisca», del donativo que por suscripción popular entre los pescadores de la isla se reunió a tal fin, en señal de solidaridad. El importe de lo recaudado ascendió a 102.500 pesetas.

## CRONICA DE CADIZ

**CADIZ** (De nuestra corresponsal).—En estas ediciones de «Hoja del mar», conmemorativas de su décimo aniversario, no he querido que falten unas letras mías, en recuerdo de aquellos primeros años de su fundación, cuando era más modesta en tamaño, formato, color y título. Cuando era simplemente la «Hoja Informativa del Pescador».

Colaboré durante varios años en ella, realizando con ilusión y cariño la «Página para la mujer». Ello me permitió tener contacto directo y convivir con muchas familias de pescadores de distintos puertos de España y, en especial, con las del País Vasco, singularmente Guipúzcoa, donde he vivido hasta hace un año y cuyo maravilloso recuerdo perdurará siempre en mí.

En la mujer guipuzcoana encontré sinceridad, agrado e inquietud cultural y siempre me dio facilidades para realizar mi labor. Después pasaron los años... y ahora me encuentro en el extremo opuesto de España, en Cádiz; distinto mar, distinto paisaje, costumbres y folclore diferentes y hasta distinta manera de pensar. Mi deseo sincero es llegar a conocer a fondo el alma de este pueblo tan profundo como su canto y cuna de tantos poetas famosos. Sigo vivamente interesado por los problemas del mar y sus hombres, y colaboro en «Hoja del Mar» como corresponsal de esta provincia.

Pero hoy quiero dirigirme en especial a las mujeres, en recuerdo de aquella página mía. A las gaditanas, a las vascas y a todas las españolas en general. Os propongo: enteradas de los cursos que el ISM organiza en toda la costa, capitales y pueblos, para mujeres e hijas de pescadores. Son cursos de promoción para la mujer, de superación de todos los niveles: cultural,

# PROMOCION DE LA MUJER

social, familiar, y de labores caseros y artísticas. Muchas de vosotras los habéis hecho y otras los están haciendo ahora. Todas asistís con interés y los finalizáis con satisfacción. He visitado las exposiciones de trabajos manuales y labores y he visto cosas francamente buenas. Mi llamamiento es a aquellas que no se deciden a empezar, quizá por desconocimiento, a pesar de que la iniciación de estos cursos se anuncia previamente en todos los periódicos locales, otras por falta de tiempo, por pereza quizá...

La situación de la mujer en el mundo actual ha mejorado mucho con respecto a épocas anteriores, pero todavía falta mucho camino por recorrer. Hasta ahora, a la mujer se le ha permitido adaptarse e integrarse en el mundo masculino creado por los hombres y regido por ellos. Pero lo ideal es que la mujer llegue a conseguir crear su propio mundo, ideado por ella, dirigido por ella y que responda fielmente a su femineidad —de la cual no

hay que abdicar en absoluto— y a las circunstancias biológicas y psicológicas que nos condicionan. Sólo así podremos realizarnos plenamente e influir de una manera efectiva en la sociedad.

Pero para lograr este ideal hemos de esforzarnos: en esta vida nada suela darse de balde. Un esfuerzo consciente, responsable y personal. No basta decir que lo hagan otras. No, has de ser tú, has de ser yo, hemos de ser todas, las que aportemos nuestro grano de arena.

Todas las edades son buenas, nunca es demasiado tarde para aprender, para superarse, para descubrir los valores que, a lo mejor, llevamos dentro y que no hemos podido o querido cultivar.

Estamos obligados a mejorar nuestra cultura intelectual, a aprender psicología y pedagogía para poder educar mejor a nuestros hijos, para poder influir con conocimiento de causa en el entorno familiar y social que nos rodea.

Todos los conocimientos que poseemos se pueden mejorar. Las que se precien de buenas cocineras pueden adquirir conocimientos de dietética, valor calórico y vitamínico de los alimentos, de gran utilidad en la confección de menús más racionales y nutritivos. Por muy buenas administradoras que nos creamos, las nociones de economía doméstica pueden mejorar notablemente nuestro presupuesto. Aprender a comprar. Tener criterio propio y no dejarnos influir por la propaganda.

Ponernos en contacto con el arte en todas sus manifestaciones nos ayudará a adquirir un perfecto equilibrio interior y nos sensibilizará hacia lo bello.

Las que no se deciden a empezar, que pregunten a las que existen o han hecho ya alguno de estos cursos, que poco a poco podrán ir mejorando y profundizando más en algunas materias. Todo depende de vosotras. Yo os digo: «¡Animo, amigas... y adelante!» **CRISTINA.**

Se prepara para la primavera de 1975

## FERIA DE LA PESCA EN HUELVA

**HUELVA** (De nuestro corresponsal, por telex).—Llegada a nuestro conocimiento la existencia de un proyecto de feria-exposición sobre buques y equipos de pesca, a realizarse en la primavera de 1975, y subsiguientemente puestos en contacto con el señor Curbelo, capitán de la Marina y director de la Escuela de Flechas Navales de esta ciudad, nos facilitó cuanto información al respecto le solicitamos, teniendo siempre presente que en la actualidad no se puede entrar en detalles, debido al tiempo que queda aún para el montaje y desarrollo de la misma.

Es evidente que los problemas de límites de aguas territoriales han creado la necesidad de encararse valientemente con la reconversión de la flota, punto éste vital a la hora de programar una feria de las características de la presente.

Los argumentos técnicos más destacables para la celebración de la feria son los siguientes:

1. Localizar en un punto industrial concreto el interés de toda una zona geográfica, emplazada en la actualidad en la tarea del desarrollo de técnicas y equipos nuevos, con el objetivo de racionalizar este ámbito de la producción en la medida en que pueda serlo cualquier otro.
2. Condensación de tiempo y lugar para el reconocimiento de los citados equipos, al tiempo que se generarían unos canales de comercialización que, desde luego, no son muy frecuentes en la actualidad en el campo naval.
3. Permitir no sólo un mayor contacto entre proveedores y compradores de este sector, sino entre los propios profesionales de este campo.

Se celebrará en la primavera, pues se estima momento más indicado que las frecuentes veraniegas que se vienen celebrando en otros puntos de la Península, ya que en estas fechas usuales se topa frecuentemente con que se realizan en momentos de vacaciones de países extranjeros, que disminuyen la asistencia de los posibles visitantes, como la propia participación de industrias de estos países.

Para cerrar esta primera información de lo que va a ser la feria, podemos reflejar determinadas previsiones. En orden a los visitantes se estima que pueden sobrepasar los 16.000; entre ellos, capitales y armadores de buques mercantes en número superior a 3.000; armadores de pesca, más de 4.000; armadores sudamericanos, más de 800; compañías navieras en número próximo a los dos millones, siendo numerosa la previsión de asistencias de otros diversos grupos, como ingenieros navales, Cámaras de Comercio, centros de enseñanza e investigación, etcétera. Y en la otra vertiente, la de expositores, se prevé superar los 3.000, destacando más de 200 astilleros, más de 1.000 representantes de la industria auxiliar española, parecida cifra de la extranjera e igualmente amplia representación de industrias conserveras, transportes frigoríficos, etcétera. **JUAN CARLOS CHILLIDA.**

## CURSO EN ISLA CRISTINA

**ISLA CRISTINA (Huelva).**—En la sede de la delegación local del Instituto Social de la Marina se inauguró un Curso de Promoción Social para esposas e hijas de trabajadores del mar.

Ocuparon la presidencia el alcalde de la ciudad, don Emiliano Cabot, que es, a su vez, presidente del Consejo Provincial del ISM; don Manuel Illade López, delegado provincial de este organismo; patrón mayor de la Cofradía de Pescadores en funciones, señor Castro; ayudante militar de Marina, señor Fernández; vicepresidente social del ISM y presidente de la Unión de Trabajadores, señor Vázquez, y otras personalidades de la localidad.

### SU CONTENIDO

Tras una intervención de la asistente social del Instituto Social de la Marina,

señorita Espina, dirigió la palabra a los asistentes al acto el señor Illade, quien hizo hincapié en la gran importancia de la formación humana que va a impartir el curso, junto con las enseñanzas de carácter profesional. «Tanto más importante en este caso —dijo— cuanto que la felicidad del hogar depende en gran medida de la alegría, el cariño y el ambiente acogedor que en él imprime la esposa. Ambiente hogareño, del que tanto precisa el trabajador del mar, que ordinariamente hace su vida, en largos períodos de tiempo, fuera del mismo». Les exhortó a acometer con valentía y realismo cuantos problemas pudieran impedirles la asistencia al curso que comenzaban. ■

## CICLO DE CONFERENCIAS EN LA CASA DEL MAR DE ALMERIA

### SE ESTUDIARON LAS ESPECIES MARINAS DE LA ZONA (VILLARICOS.) (LA RABITA)

**ALMERIA** (Especial para «Hoja del Mar»).—Por la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, a través del Servicio de Fomento Social, se encomendó a la Delegación Provincial del organismo en Almería, con centro en la Casa del Mar, la realización de una campaña de actividades culturales y de bienestar.

En materia de divulgación y extensión cultural, los temas se centraron sobre el estudio de las especies marinas de la plataforma continental que se extiende desde Villaricos hasta La Rabita, y muy especialmente en la sardina, el boquerón y la caballa, corriendo a cargo de importantes especialistas del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

«La problemática pesquera del Sudeste español» fue el primer tema expuesto por el doctor Bas en el salón de actos de la Casa del Mar. La concurrencia fue numerosa, y el tema, de gran interés para los alumnos de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera. Reconoció que el ISM tiene en Almería.

Don Juan José López Gómez habló sobre «Biología marina». La conferencia fue acompañada de la proyección de una película en color obtenida por el doctor

López Gómez en un viaje a bordo de un pesquero español de los que faenan en las costas del Sur de África. Al finalizar la exposición del tema y la proyección de la película, hubo un prolongado coloquio con los asistentes a la conferencia.

El doctor Suau habló de «Los recursos marinos y su explotación». Centró su conferencia sobre las especies más interesantes en la costa de Almería: salmónete, sardina y peces migratorios (atún, albacora, etcétera). Demostró que la influencia del hombre puede alterar el ciclo biológico de las especies, no sólo por el exceso de capturas, sino por la indiscriminada pesca de ejemplares aún no bien desarrollados. Recalcó que la solución de estos problemas de agotamiento está en el tamaño de las mallas y en la dosificación del esfuerzo de pesca. Al finalizar su disertación proyectó una serie de filmas para poner de relieve las afirmaciones que había hecho a través de la conferencia.

Es de hacer notar que las conferencias fueron teniendo cada vez más audiencia, hasta el punto de que los locales del salón de actos resultaron escasos para el número de personas que acudieron a las mismas. ■ **EGUIZABAI.**





## EL TEMIBLE VIENTO SUR AZOTO LAS COSTAS SANTANDERINAS

**SANTANDER** (especial para «Hoja del Mar»).—El pasado día 11 de febrero, la costa de Santander fue azotada por un viento procedente del Sur, que afectó de forma espectacular al puerto de la capital.

Este puerto, que está considerado de abrigo en su bahía, muy afectada siempre por el viento Sur, sufrió graves desperfectos en los cañiles y se produjeron importantes daños.

La embarcación «Cadaqués», de bandera panameña, dio vuelta sobre sí misma, a la altura de los nuevos muelles de ferrys, salvándose sus tripulantes gracias a que el siniestro ocurrió en la bahía.

Por otra parte, la embarcación «Amazona Tercero», matrícula de San Sebastián, de botadura reciente,

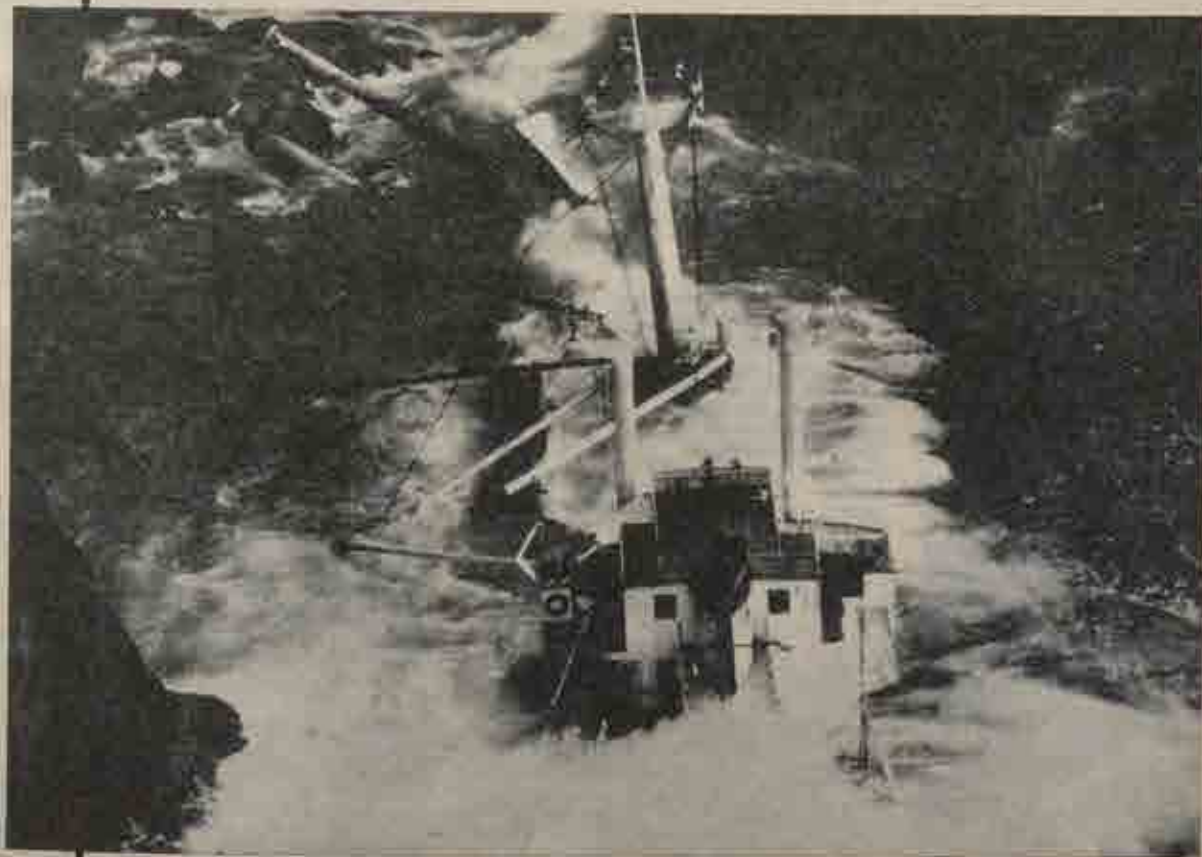
construida por Astilleros del Atlántico, fue estrellada contra el muro Sur del dique de dichos astilleros, salvándose de su hundimiento total debido a que el puente quedó acostado sobre las piedras del muro.

En ninguno de los dos siniestros, gracias a Dios, hubo que lamentar desgracias personales.

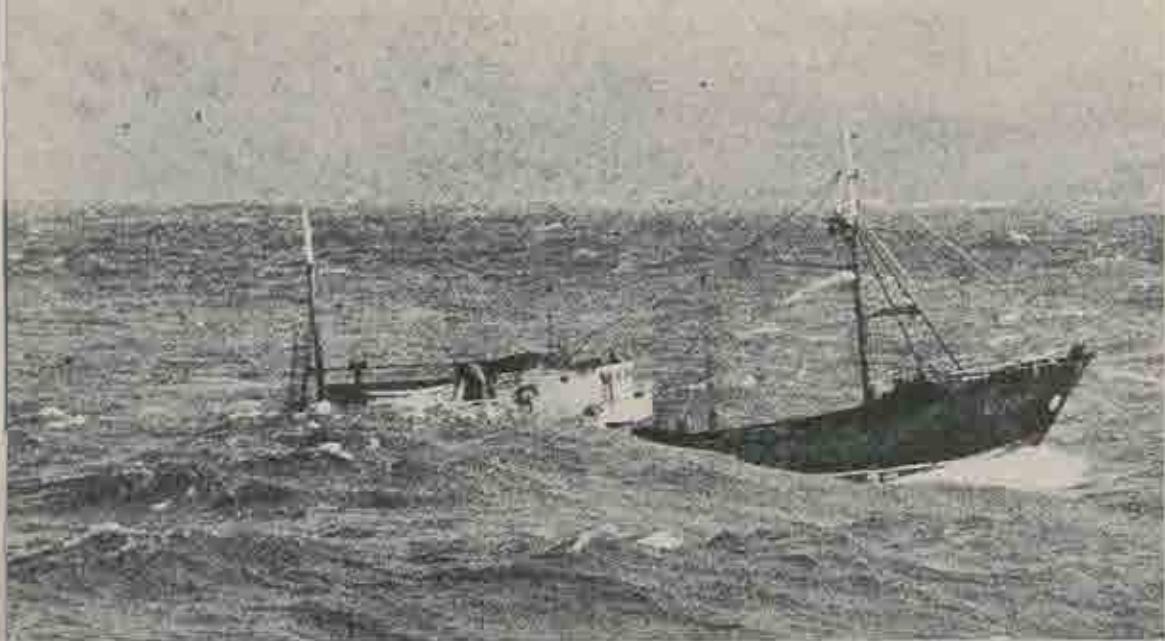
Una vez más, Santander recibió las «caricias» de ese enemigo permanente suyo, que es el viento Sur, toda vez que éste sopló a 108 kilómetros por hora, asustando a los santanderinos que sabemos mucho y en nuestra propia carne de este Sur, recordando el famoso incendio del 14 de febrero de 1941, que arrasó el centro de la capital y avivó un fuego que destruyó cinco mil viviendas. ■ TORRE MARTÍNEZ.

## EN LA COSTA DE CIUDADELA MURIERON NUEVE TRIPULANTES

El buque holandés «Francina» se hundió en la costa Norte de Ciudadela, en el lugar conocido por Els Degetiases, cerca de la playa de Cala Morell. De su tripulación de trece hombres sólo hubo cuatro supervivientes. Las fotografías pueden dar una idea de la magnitud del siniestro.







Vilagarcía de Arosa

# EL TEMPORAL SE CEBO CON LOS VIVEROS DE MEJILLON Y OSTRA

# VIENTOS DE 15 ME

**VILLAGARCIA DE AROSA.** (De nuestro corresponsal).—En la noche del 10 al 11 de febrero se desencadenó un violento temporal sobre la ría de Arosa. Ya desde el mediodía del domingo, el viento reinante hacía fruncir el ceño a las gentes del mar que intentaban, vientos hacia Salvora, penetrar el horizonte.

Conforme avanzaba la tarde, el viento se hizo más fuerte, las rachas eran cada vez más intensas y, con la llegada de la noche, se desencadenó el temporal.

Durante toda la noche, vientos del SW barrieron sin cesar la ría de Arosa. Las rachas de viento llegaban a alcanzar los 150 km/h, levantando —coincidiendo con una de las mareas más "vivas" del año— una mar muy gruesa aun dentro de la ría, de lo que nos puede dar una idea, por ejemplo, el hecho de que en Vilagarcía al correo de Canarias "Ciudad de Oviedo" le fuese imposible atracar en el muelle, teniendo que quedar fondeado al abrigo de la isla de Arosa.

Toda la flota de la ría de Arosa permaneció de arribada, ordenándose por la autoridad de Marina el cierre de todos los puertos de la provincia marítima.

En tierra, la mayor parte de las poblaciones quedaron sin suministro de energía eléctrica e incomunicadas telefónicamente. La fuerza del temporal arrancaba postes del tendido eléctrico y telefónico, se llevaba tejados enteros, derribaba árboles...

Afortunadamente, en esta ocasión no ha habido que lamentar desgracias personales en toda esta ría. En cambio, en lo que a daños materiales respecta, las

pérdidas ocasionadas por el temporal han sido cuantiosas. En Villanueva de Arosa, dos barcos de servicio de mejillonerías rompieron amarras, aun dentro del puerto, y las olas los destrozaron por completo contra el muelle. En Cambados se hundieron dos embarcaciones de pesca y otros barcos menores.

Pero, al igual que en los temporales de enero, el temporal se ha cebado con los viveros flotantes de mejillón y ostra. Cincuenta y siete bateas de ostra y mejillón se hundieron; otras, aún a flote, quedaron destrozadas o semidestrozadas a consecuencia de la fuerza del viento y la mar. Muchas de ellas, después de soltarse del "muerto", quedaron a la deriva yendo a varar en la arena de las playas o estrellarse contra las piedras de la costa.

Las pérdidas han sido catastróficas. Una batea para mejillón u ostra tiene un precio medio de 500.000 a 600.000 pesetas, a lo que hay que sumar el marisco que se pierde prácticamente en su totalidad.

Es imposible dar una cifra de las pérdidas, pero nos podemos hacer una idea de su volumen si pensamos que muy pocas de las 2.300 bateas fondeadas en la ría de Arosa han salido indemnes después de este temporal. Además, la producción, mermada ya por los temporales de enero, se ha perdido en una gran parte.

Este temporal, podemos asegurar, ha sido un duro golpe para la industria mejillonera. Hay familias —ya decíamos que en su inmensa mayoría son empresas familiares— que han quedado en la completa ruina. Sabemos de casos, como los de cuatro hermanos de Villanueva de Arosa, en que se hundieron cinco de los seis viveros flotantes que poseían.

Al ser empresarios autónomos, el hundimiento de la mejillonera, además de la pérdida económica del valor del arriate y la producción, supone la del centro de trabajo, quedando totalmente desempleados sus propietarios. ■ GENEROSO MARTIN.

## LOS DAÑOS ASCIENDEN A CUARENTA MILLONES DE PESETAS

**VILLAGARCIA DE AROSA** (Pontevedra), 14.—Se confirma que los parques flotantes de mejillón afectados, hundidos o destrozados por el temporal de la noche del 10 al 11 del corriente mes son unos cincuenta, y que los daños se estiman en unos cuarenta millones de pesetas.

En la ría de Arosa hay instalados un total de 2.236 parques de este tipo. En los temporales del mes de enero pasado habían resultado afectados un total de 81 bateas.

## TAMBIEN EN MALLORCA.

Un fuerte temporal azotó la isla de Mallorca, hundiendo algunas embarcaciones de recreo que se encontraban ancladas en el puerto. El agua llegó a sobrepasar el paseo marítimo.

Las flotas pesqueras tuvieron que guarecerse en los puertos a causa de los grandes temporales. En la foto, buques de pesca al abrigo, en los muelles del puerto de Santa Eugenia de Riveira.

**LA CORUÑA** (especial para «Hoja del Mar»).—Febrero, siempre un mes malo para la navegación en el área atlántica y frente a las costas gallegas, también este año ha sido pródigo en acontecimientos marítimos, que si bien no han revestido extremada gravedad, ya que, afortunadamente, salvo la muerte de un tripulante del «Naldamar VI», cuando regresaba del Gran Sol, no se registró ninguna otra víctima. Arribaron, no obstante, numerosos barcos con avería, remolcados o con marineros enfermos o heridos. Si a esto agregamos las decenas de barcos que buscaron refugio en el puerto coruñés, a causa de los temporales, la crónica marítima mensual ha resultado, o mejor dicho está resultando, muy movida.

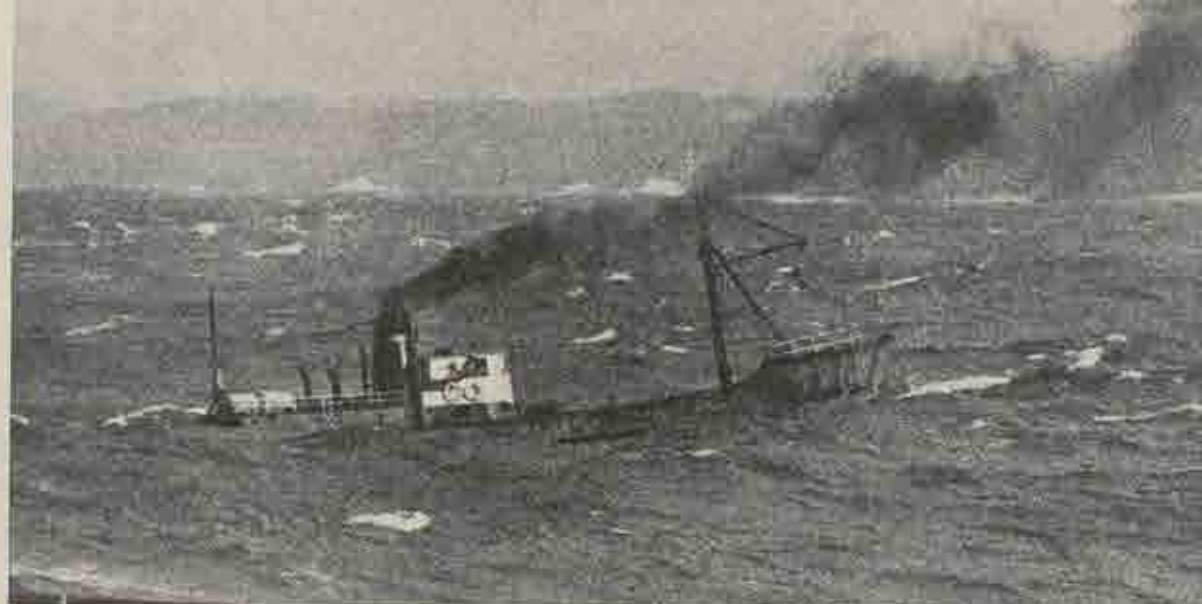
## TUVIERON QUE DESATRACAR LOS PETROLEROS

En medio de estos días de mal estado del mar, los barcos nacionales y extranjeros entraban a reparar sus averías o a fondear en bahía en espera de que amainase el temporal. Alguno de los buques ha estado hasta quince días sin poder salir, y entre las unidades de guerra francesas de arribada en puertos gallegos figuraba el submarino «Dolphin 633».

Tal fue la fuerte marejada registrada dentro de la bahía coruñesa, que los petroleros de gran porte que se hallaban en los pantalanes embarcando gas fuel-oil y gasolina con destino al extranjero o a puertos españoles, o descargando crudos procedentes de puertos árabes, tuvieron que suspender las operaciones.







Así tuvieron que hacer su entrada en el puerto de La Coruña los pesqueros, a causa del temporal. (Fotos: BLANCO.)

## La Coruña

# DE 120 KILOMETROS Y OLAS DE MAS TROS • EL "FINA SKANDINAVIE" ESTUVO UNA SEMANA A MERCED DEL TEMPORAL

y desatracar. Quedó paralizado el trasiego del petróleo del «Fina Skandinavie» (francés), que a causa de una avería en el timón por el mal tiempo, a setenta millas de La Coruña, tuvo que venir remolcado y trasvasar el producto al «Pacific Colocotronis»; nada menos que casi 60.000 toneladas. La fuerza del viento era tal, que los remolcadores alemanes, el «Albatros» y el «Wotan», que habían realizado el mencionado remolque, se vieron obligados a aguantar del «Pacific Colocotronis» y a vigilar el atraque del «Fina Skandinavie».

Un mercante, el «Pedro Menéndez», llegado de Nueva Orleans con una importante partida de habas de soja, por valor de más de 200 millones de pesetas, tuvo que suspender también, circunstancialmente, las faenas de descarga y separarse del muelle de San Diego, donde se hallaba atracado.

Todos los barcos con pasajeros y mercancías para La Coruña llegaban con retraso, entre ellos el «Monte Ume», de Liverpool, con ciento cincuenta turistas ingleses; el mencionado «Pacific Colocotronis», que conducía para nuestro puerto petróleo; el «Cementador», de Gijón con cemento, etc.

El parte meteorológico del día 16 anunciaba temporal en Finisterre, Gran Sol y golfo de Vizcaya, y mar arbolada y montañosa en el primero de los mencionados puntos. Los capitanes y tripulantes de los barcos de arribada en La Coruña se muestran intranquilos e inquietos, y los consignatarios y receptores de mercancías, preocupados por esta demora en recibir los pedidos, como ocurre con los petroleros que embarcan ga-

solina para Alemania, y con el mercante griego «Elita», que a causa de una avería tiene que ir remolcado a El Ferrol para repararla, llevando a bordo un cargamento de 200 coches Mercedes, último modelo, por valor de 200 millones de pesetas, que desde Bremen se dirige a Filadelfia.

### BALANCE DE BARCOS DE ARRIBADA

Nos permitimos llevar a la curiosidad de nuestros lectores un balance de las incidencias más notables ocurridas a lo largo del mes actual.

El 6 de febrero se hundió el remolcador ruso «1.279», que se dirigía, remolcado por el buque soviético «Nikolaia», a La Coruña.

Más tarde fue el buque libanés «Beit Mery» el que registró avería. Era esperado en La Coruña con un cargamento de arcilla en tránsito, y el «Punta Roca», salido de El Ferrol, lo llevó al puerto departamental.

### ODISEA DEL «FINA SKANDINAVIE»

El 8 de febrero se tuvo conocimiento de que el petrolero francés «Fina Skandinavie» se hallaba sin gobierno, a 70 millas de La Coruña. Procedente de Nigeria, llevaba 58.000 toneladas de crudos para Dunkerque. Esta noticia comentada por espacio de una semana hasta que llegó el buque a puerto, acaparó la atención de todos los coruñeses. El barco, de 34.999 toneladas de registro, había sufrido una avería en el timón, que le imposibilitó navegar. En vista de que por sus propios medios no podía ser reparada, la casa armadora se puso en contacto con el remolcador alemán «Albatros», que se hallaba en Brest y que rápidamente salió para el lugar donde, sin gobierno, se encontraba el buque-tanque galo.

### A PUNTO DE HUNDIRSE

El mal tiempo hizo demorar la entrada de los remolcadores con el petróleo francés. Los barcos llegaron a unas diez millas de La Coruña el miércoles 13, pero como era de noche y para mejor realizar la operación de entrada en el puerto se acordó por la Comandancia de Marina, que la arribada se realizase durante el día. Esperaron los barcos a que amaneciera, pero a lo largo de la noche el mal estado del mar, con fuerte oleaje, viento y mucho mar de fondo, y ante el peligro de que el barco y los remolcadores se fuesen contra la costa, se adelantaron nuevamente en el mar, alejándose, por consiguiente, de la Torre de Hércules. Por la mañana, la distancia que los separaba de La Coruña era de 30 millas.

Por fin, el jueves 14, llegaron los barcos a La Coruña, después de una odisea

de siete días, durante los cuales el petrolero estuvo a punto de hundirse. Fueron cinco los remolcadores (participaron también tres españoles) que tomaron parte en la entrada y atraque del «Fina Skandinavie».

### CIENTO TREINTA BARCOS PESQUEROS, DE ARRIBADA

El miércoles 13, un día antes de la llegada del «Fina Skandinavie», se hallaban en el puerto coruñés 130 barcos pesqueros de las flotas de La Coruña, Malpica y Cayón, abrigados en la dársena, en los muelles pesqueros y aun en los comerciales. Tal era el número de embarcaciones de arribada.

También por efecto del mal estado del mar, el remolcador alemán «Michel Petersen» tuvo que permanecer varios días en La Coruña sin poder remolcar al carguero danés «Laurits Staerke», también con avería en el motor por el temporal.

Otra novedad por estos días de febrero e, igualmente, como consecuencia del temporal, fue la arribada de dos pesqueros franceses, con el fin de desembarcar a dos tripulantes enfermos, cuando se dirigían hacia los caladeros.

### UN BARCO, CON PELIGRO DE ESCORARSE

Tampoco podemos silenciar la entrada del mercante holandés «Labrador», el cual descargó numerosas bafas de papel, deterioradas por la lluvia caída en cubierta, después de que el viento se lleva-

ra los encerados que cubrían la delicada mercancía, la que tuvo que ser descargada, evitando así el peligro de un corrimiento de la carga y subsiguiente escora del barco.

A continuación hizo su entrada en La Coruña el mercante griego «Elita», de más de 4.000 toneladas de registro, con 200 coches Mercedes, último modelo, valorados en 200 millones de pesetas, según reseñamos anteriormente. El barco arribó con averías, y dada la larga travesía (de Alemania se dirige a Estados Unidos) ha tenido que ser remolcado, al igual que el «Fina Skandinavie», a El Ferrol del Caudillo, donde ambos serán reparados.

En fin, concluimos este desfile de barcos «accidentados» con la noticia de que otro petrolero de gran porte, el «Victorius Colocotronis», griego, tuvo avería a cinco millas de Finisterre, pero que había podido repararla y proseguir viaje.

Lo que han sido estos temporales en el Atlántico que baña las costas de Galicia lo ha dicho el capitán del «Fina Skandinavie», señor Le Roux, a su llegada a La Coruña y tras brindar con la tripulación después de tantos días de preocupación, inquietudes y peligros: «He visto la muerte muy cerca. Vientos de 120 kilómetros y olas de más de quince metros, en pleno Atlántico, no nos dejaban conciliar el sueño. Había que estar en constante vigilia. Fueron los momentos más críticos en los dieciséis años que llevo de marino navegando por todo el mundo». ■ RODRIGUEZ MA-NEIRO.

### El Ferrol

## SUPERTANQUE A LA DERIVA Y UNA GRUA (25 TM.) DESTROZADA

EL FERROL DEL CAUDILLO (Especial para «Hoja del Mar»).—Temporal de viento y agua en Galicia. El Ferrol, como muchas otras localidades marítimas y portuarias, sufrió los más graves daños en este sentido, ya que los efectos repercutieron con dureza en buques e instalaciones navales. A lo largo de todo nuestro litoral, pequeñas embarcaciones, y también naves de buen porte, se fueron contra la costa o abrían en sus costados vías de agua, como consecuencia de los golpes al ser azotadas por el fuerte viento. Astilleros Astano sufrieron los más fuertes efectos. El superpetrolero de 325.000 toneladas de peso muerto, el «Ocean Park», que esta factoría construye para la compañía Ocean Park Bulkcarrier, de Corea del Sur, cuando se encontraba acodado al muelle inmediato al dique grande, se fue contra los muelles cercanos a las gradas números 1 y 2, dentro de la dársena, se acuñó entre dos de aquéllos, quedando la popa en la pared de un muelle y la proa en la otra.

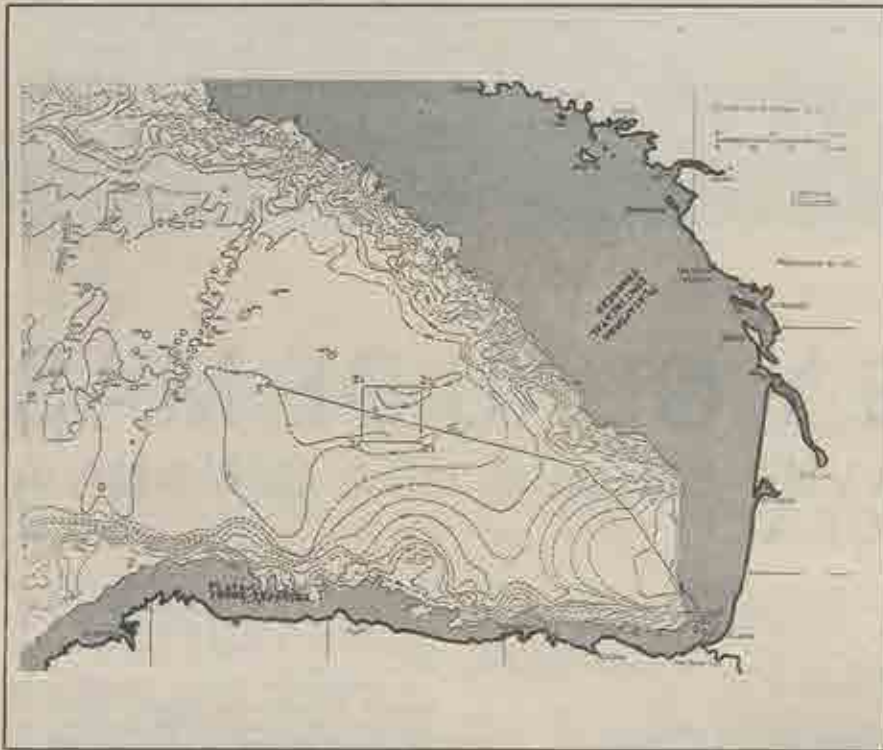
A la operación de volverle a amarrar —ya que rompió sus fuertes amarras, pues se encontraba a la deriva— acudieron rápidamente varios remolcadores, que, en dicha misión, quedaron cogidos entre el buque y los aludidos muelles, por lo que hubo necesidad de maniobrar y efectuar operaciones varias para tratar de dejarlo amarrado al muelle.

Según parece, la causa que dio lugar a que el «Ocean Park» rompiera amarras fue que una grúa de 25 toneladas, impulsada por el fuerte viento, se deslizase por los carriles, tronzando con sus ruedas los cables y rompiendo las amarras sujetas a un fuerte noray. No obstante, nada claro el accidente, se especula con lo contrario: que saltaron las amarras del buque y arrastraron después a la grúa. ■ CARLOS BARCON. Fotos: ADRIANO.

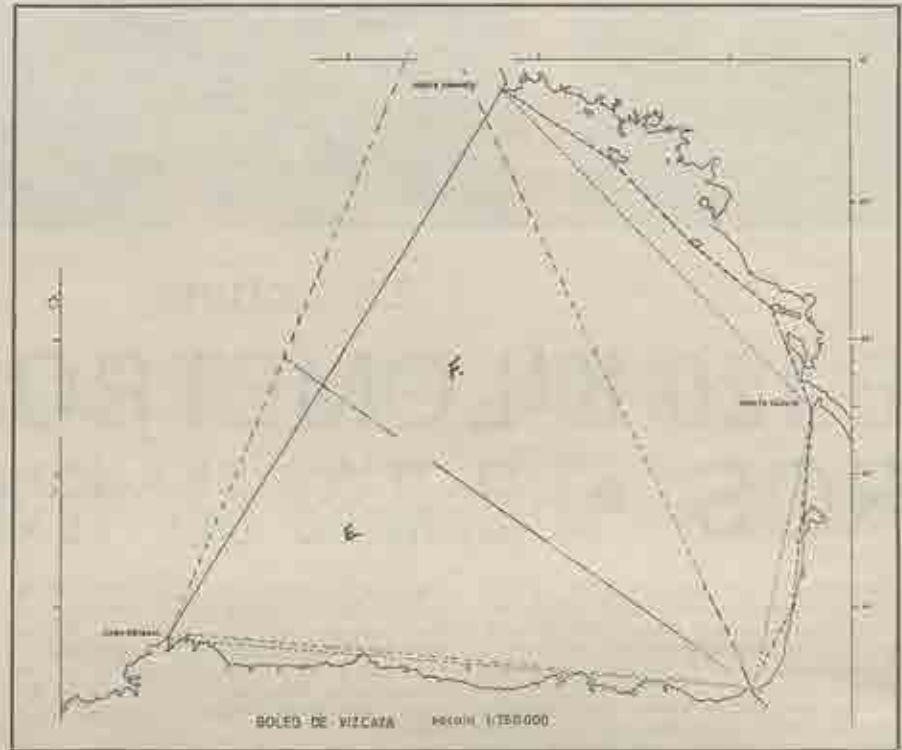




# ACUERDO FRANCO-ESPAÑOL SOBRE



En el mapa puede apreciarse la mayor plataforma continental francesa, que en algunos puntos rebasa los doscientos kilómetros de longitud a partir de la costa, mientras que la española ha sido muy desfavorecida por la naturaleza.

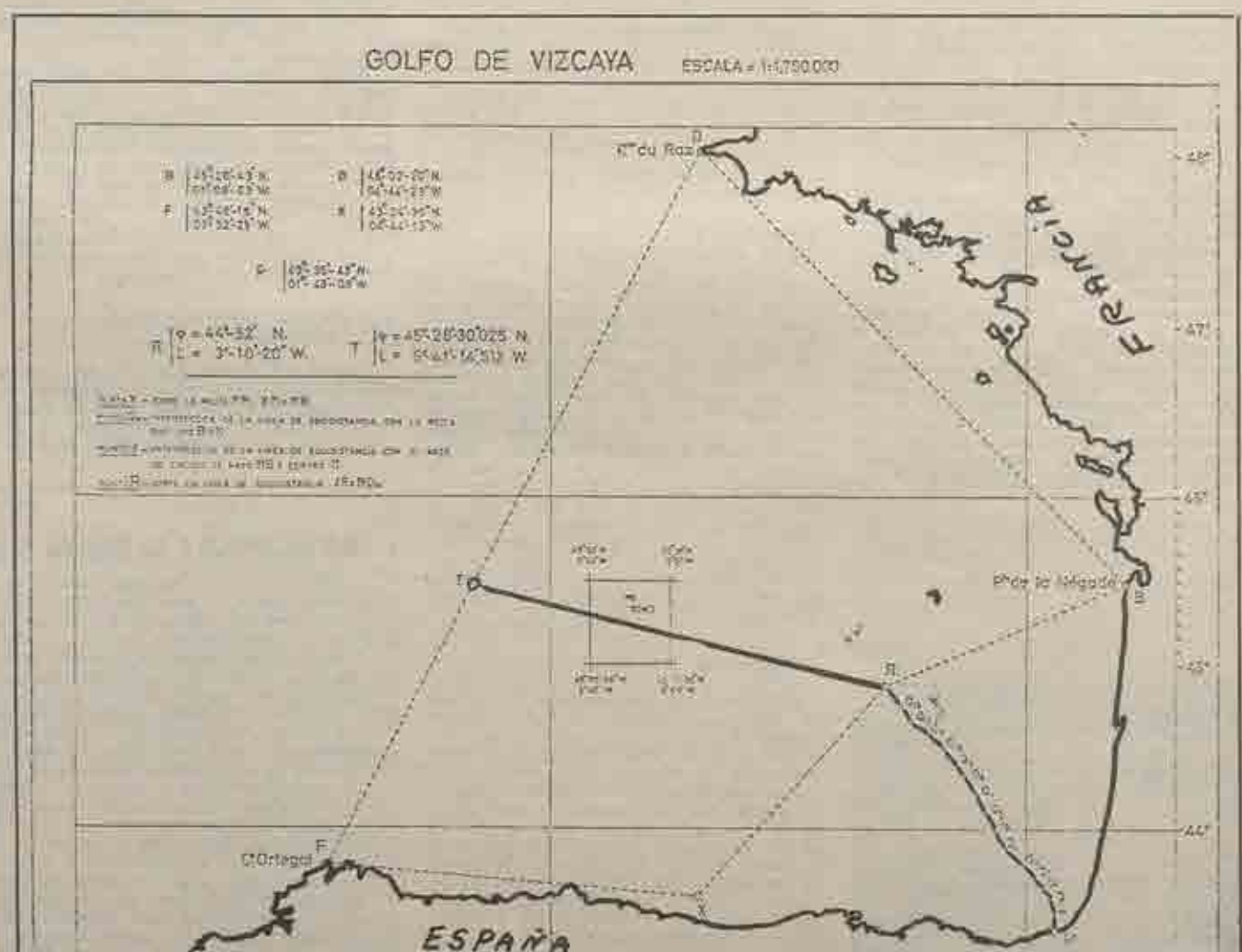


Aquí se aprecia en qué consistía la propuesta francesa en las negociaciones con España. El resultado de esta delimitación hubiese sido visiblemente injusto, ya que Francia aplicaba estrictamente el Acuerdo de Ginebra sobre la plataforma continental y tenía en cuenta su mayor longitud de costa y la concavidad de ésta para trazar una bisectriz desde un punto que restaba fondos a España.

El Acuerdo franco-español sobre el golfo de Vizcaya, firmado el pasado 29 de enero, no ha consistido en una delimitación de aguas, sino de fondos, por lo que no afecta a las aguas territoriales de los dos países vecinos, que siguen tal y como estaban, es decir, doce millas para Francia y seis millas de mar territorial más seis de zona continua para España, según se tiene así legislado en cada uno de los dos países. La negociación, pues, ha estado centrada en la división de fondos marinos —con fines puramente económicos—, y como base jurídica ha tenido el Convenio de Ginebra de 26 de abril de 1958 sobre plataforma continental, que fue ratificado por Francia, con algunas reservas, en 1965, y al que se adhirió España en 1971. Según este Acuerdo general, suscrito sólo por cierto número de países, se considera plataforma continental toda extensión submarina que llegue hasta 200 metros de profundidad o más allá de este límite, hasta profundidades que permitan una explotación económica de este subsuelo.

En el acuerdo de Ginebra citado se especificaba, a propósito de la delimitación de fondos, que a falta de acuerdo entre las partes interesadas y salvo circunstancias especiales, servirá como base de delimitación el sistema de la equidistancia. Sin embargo, cuando Francia ratificó el Acuerdo, expresó sus reservas a propósito precisamente de este punto de las equidistancias, en particular en el golfo de Vizcaya y en el canal de la Mancha. Cuando España se adhirió al Acuerdo de Ginebra, en marzo de 1971, presentó una objeción de no aceptación de las reservas expuestas por Francia años atrás. El resultado, obviamente, era que entre España y Francia no podía ser aplicable el párrafo sobre las equidistancias, y que, por consiguiente, era necesario negociar un acuerdo bilateral.

A partir de 1958, fecha del Acuerdo de Ginebra, hasta la ratificación del mismo por Francia y España con las referidas reservas y objeciones, la jurisprudencia sobre el Derecho del Mar había conocido un nota-

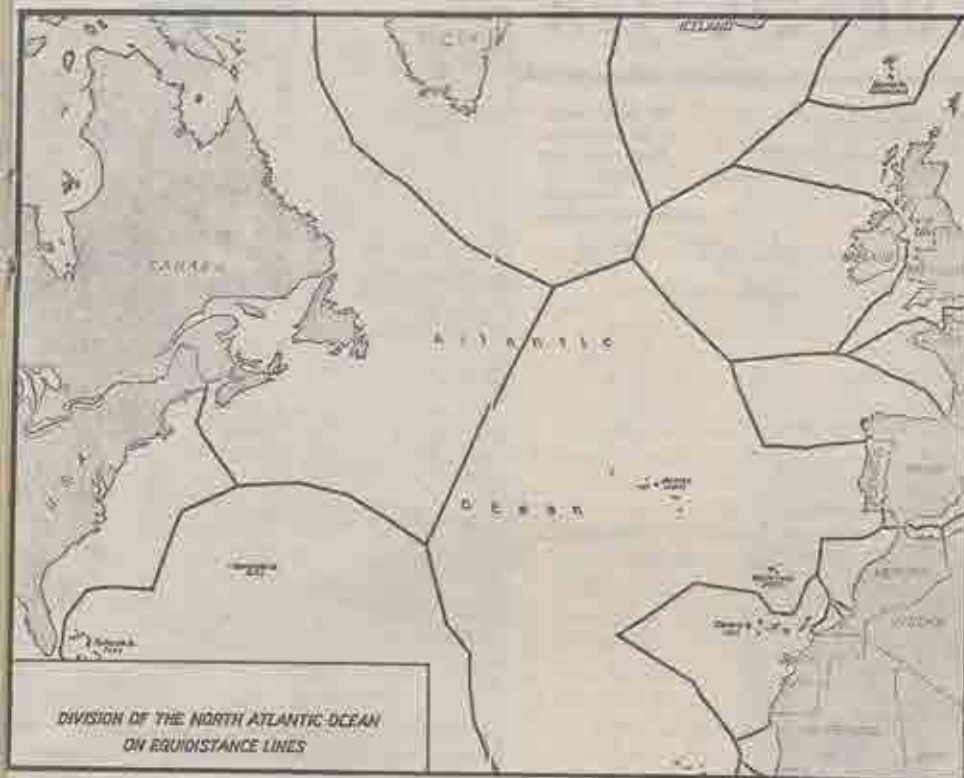


Así ha quedado la delimitación de fondos entre Francia y España. El punto P parte de la conjunción de las aguas territoriales y hasta el punto R se mantiene el principio de la equidistancia por ser el más justo, aunque la bisectriz trazada en el ángulo formado por las dos

costas se introduce en la plataforma continental francesa. Desde el punto R hasta el T se ha tenido en cuenta la plataforma gala y la mayor longitud de la costa del vecino país, así como su concavidad.



# FONDOS MARINOS



DIVISION OF THE NORTH ATLANTIC OCEAN ON EQUIDISTANCE LINES

Este fue el mapa presentado por la RFA al Tribunal de La Haya en su pleito con Dinamarca y Holanda. Aplicado estrictamente el principio de las equidistancias, el reparto del mar sería este en el Atlántico: el país más pequeño, Portugal, se vería con mayor superficie marina incluso que los Estados Unidos. A España le interesaría este principio, porque no tenía en cuenta las plataformas continentales y, frente a Francia, en el Cantábrico, se hubiese visto beneficiada.

ble enriquecimiento mediante una sentencia del Tribunal Internacional de La Haya sobre la reforma continental del mar del Norte, de fecha 20 de febrero de 1969, que fue desfavorable a la postura española, a la que le interesaba mantener el principio de las equidistancias. La República Federal Alemana, en pleito con Dinamarca y Holanda, logró que la Corte Internacional revisase este punto de las equidistancias como regla de Acuerdo, y a tal propósito presentó un curioso mapa, que causó un profundo impacto entre los magistrados del alto organismo de La Haya, y en el que se observaba fácilmente cuán injusto sería el reparto de las superficies y fondos marinos de aplicarse estrictamente esta norma. Por once votos contra seis, el Tribunal dictaminó entonces que el método de las equidistancias no fuese obligatorio entre las partes y que las delimitaciones marinas debieran operarse por la vía de acuerdos basados en principios más equitativos. Así, debería tenerse en cuenta la configuración general de las costas, la presencia de características geológicas especiales, así como el medio de que no se registrasen delimitaciones visiblemente injustas. En conclusión, la regla general de la equidistancia dejó de ser aplicable, y a falta de una normativa jurídica precisa, sólo quedó como un modo recomendable cuando no se dieran esos factores particulares, señalados más arriba, de longitud de costa y configuración geológica.

Estas han sido, en grandes líneas, las bases jurídicas sobre las que se han tenido que asentar las conversaciones hispano-francesas recientemente concluidas con el Acuerdo sobre delimitación de fondos en el golfo de Vizcaya. Teniendo en cuenta la concavidad y la mayor longitud de la costa francesa, así como la amplísima plataforma continental del vecino país, que en algunos puntos rebasa los 200 kilómetros desde la costa, se llegó a un rápido acuerdo para

fijar una línea del punto P al R (véase mapa), que es como una bisectriz del ángulo formado por las dos costas hasta una altura en que la francesa discurre casi en línea recta, según puede observarse fácilmente en el mapa. El punto P parte justo de la delimitación de doce millas, en la confluencia de las aguas territoriales de los dos países. A partir del punto R, la negociación fue más laboriosa, y hubo que tener muy en cuenta la plataforma continental francesa, sobre la que el Decreto del Suelo Submarino no ofrece discusión alguna, así como la mayor longitud de la costa gala. Se trazó otra línea hasta el punto T, cuyo resultado viene a ser una delimitación justa de los derechos de los dos países en el marco de la configuración geológica de sus respectivas plataformas continentales. A caballo sobre esta línea se ha reservado una zona de 50 kilómetros cuadrados (delimitada en el mapa por los puntos Z1, Z2, Z3 y Z4) para la explotación conjunta de eventuales riquezas petrolíferas, aun cuando la profundidad media de la misma es de unos cuatro mil quinientos metros.

El Acuerdo, en definitiva, viene a favorecer la postura española mantenida a lo largo de las conversaciones, ya que, inicialmente, la propuesta francesa suponía una notoria desigualdad en la delimitación de fondos. Efectivamente, según la propuesta francesa, la extensión de aguas entre su costa real y la línea base (subrayada en el mapa) sería de 9.280 kilómetros cuadrados, que, sumada a la zona F, daría un total de veintidós mil setecientos cincuenta y cinco kilómetros cuadrados. La extensión, en este caso, de las aguas entre la costa real española y su línea base (subrayada en el mapa) sería sólo de 800 kilómetros cuadrados, que, sumada a la zona E, daría un total de nueve mil ochocientos setenta y cinco kilómetros cuadrados, en cifras aproximadas. ■ MA-  
NUEL CRUZ

## ¿SUPONDRAN UN PELIGRO PARA LA ECOLOGIA MARINA? TRES CENTRALES NUCLEARES SE MONTARAN EN LA COSTA GUIPUZCOANA

**SAN SEBASTIAN** (De nuestro corresponsal).—Tres centrales nucleares para producción de energía eléctrica se van a montar en nuestra costa en una franja de mar de cincuenta kilómetros.

Una de ellas se está construyendo ya en Lemóniz, la otra está proyectada para Ea, y la tercera, en Deva, en la provincia de Guipúzcoa.

El anuncio de montaje de centrales nucleares y el hecho de que las tres disten entre sí tan poco han despertado gran inquietud en los medios responsables de la provincia.

Con motivo de que la central nuclear de Deva saliera a información pública, se presentaron tres impugnaciones: una de la Sociedad de Ciencias Naturales Aranzadi y las otras dos de los Ayuntamientos de Motrico y de Deva.

Las tres impugnaciones contenían argumentos similares, que podríamos resumir así:

● Las tres entidades comprenden que el futuro desarrollo está exigiendo nuevas centrales eléctricas que bien pueden ser nucleares si así lo estiman los técnicos. No se trata, pues, como alguien ha querido acusar, de posturas retrógradas, sino de temor.

● Por mucho que se hable de seguridades nunca se está libre de un posible accidente. También los pantanos se construyen con toda clase de seguridades, y todos conocemos pantanos que al romperse el muro de contención han arrasado pueblos y ciudades. Pues bien; si en esas centrales nucleares hubiera un accidente, ello ocurriría precisamente en las provincias demográficamente más pobladas, afectando, por tanto, a mayor número de personas. Si es necesario construir centrales nucleares, ¿no se podría elegir lugares menos poblados?

● Las ciudades centrales van a construirse a la orilla del mar para tener así más fácilmente agua para la refrigeración, agua que volverá al mar. Siendo grande la cantidad de agua que se necesita, existe el temor de que cambie la temperatura del agua de nuestras costas con peligro constante para la pesca y el cambio ecológico que afectará a moluscos, algas, etcétera.

● Si alguna vez hubiera un escape radiactivo, podríamos padecer sus consecuencias todos, y máxime los hombres del mar, que no podrían salir a realizar sus faenas pesqueras, porque las capturas estarían contaminadas.

¿Qué pasará con los residuos radiactivos? ¿Dónde van a verter sus residuos esas tres centrales nucleares?

Porque el hecho es que estamos convirtiendo el golfo de Vizcaya en un estercolero, en un basurero. Me explicaré: Las plantas atómicas de Bélgica, Holanda, Inglaterra y Suiza están arrojando sus residuos radiactivos en el golfo de Vizcaya. Según estadísticas publicadas en agosto del año pasado, en el período comprendido entre los años 1967 y 1971 han sido sumergidas en nuestro mar 40.000 toneladas de los llamados residuos «calientes»; eso sí, en gigantescos tanques sépticos debidamente cerrados y depositados en el fondo del mar.

Los interesados afirman que esos humedizantes son inofensivos, ya que es imposible que esos residuos radiactivos salgan de los contenedores.

Uno siempre teme al posible fallo humano, al accidente, a lo que puede ocurrir si esos recipientes no soportan, pasado el tiempo, la fuerte presión de agua que tienen encima.

Siempre hay que pensar que esas cosas se hacen con el mayor de los cuidados, pero no hace mucho que la Comandancia de Marina daba un importante aviso a propósito de una nueva pérdida en el Cantábrico de 133 bidones conteniendo residuos de plomo tetratellúrico, que representa una grave amenaza para la vida humana y animal.

Y eso es todo que por cierto no es poco.

**BECA LUIS CARRERO BLANCO**

Tras la trágica muerte del capitán general de la Armada don Luis Carrero Blanco, todas las provincias realizaron actos en su memoria. También Guipúzcoa. Pero aquí tuvo un matiz especial, porque la Diputación Provincial acordó «la constitución de un fondo que bajo el nombre del capitán general de la Armada don Luis Carrero Blanco, esté destinado a promover la vocación de nuestra juventud hacia la Marina de guerra española mediante la concesión de ayudas y prestaciones en la forma y cuantía que se determinarán como desarrollo de lo acordado».

Ello quiere decir que la Diputación de Guipúzcoa ha creado becas para todos aquellos jóvenes que quieran hacer la carrera de marino.

Así se lo comunicó la Corporación Provincial al ministro de Marina, almirante Pita de Saigá, quien en carta de respuesta declaraba que la noticia le había emocionado y que agradecía a la Corporación y a la provincia entera tal gesto.

### HOMENAJE

Representantes de todas las Cofradías de Pescadores del Norte de España se reunieron en San Sebastián para rendir un homenaje al almirante don Leopoldo Boado, hasta hace poco subsecretario de la Marina Mercante, y a don Fernando Marcillach, ex director general de Pesca Marítima.

Fue un almuerzo celebrado en el hotel Monte Igeldo, con el mar de telón de fondo, ya que el acto era exclusivo de los hombres del mar. Allí estaban pescadores provenientes de La Coruña, Lugo, Asturias, Santander, Vizcaya y de los pueblos pesqueros de Guipúzcoa. Eran las Federaciones Sindicales de Cofradías de Pescadores del Cantábrico. En total, cincuenta personas.

Comida fraternal. A los postres, lectura de telegramas llegados de diversos puntos de la nación. Un representante de cada Federación pronunció unas breves palabras. El teniente de alcalde de Sanjurjo, patrón mayor de la Cofradía de dicha villa, entregó a los homenajeados «unas sardineras» talladas en la citada entidad marinera vizcaína.

Cerró el turno de intervenciones de los representantes de Cofradías don Leandro Amunárriz, decano de los asistentes y presidente de la Federación guipuzcoana, quien hizo entrega a los señores Boado y Marcillach de dos placas conmemorativas del acto.

El señor Marcillach, puesto en pie, cedió rápidamente la palabra al almirante Boado, afirmando que «donde hay patrón no manda marinero», ya que durante doce años don Leopoldo Boado había sido su patrón. El almirante expresó su gratitud por el homenaje que significaba el afecto y la amistad de los pescadores de bajura.

### MAS DIFICIL QUE IR A LA LUNA

San Sebastián ha sido marco de un merecido homenaje al escritor José de Arce, recientemente fallecido, autor de importantes biografías de hombres de mar, como Elcano, Legazpi, Urdaneta, etcétera.

Con tal motivo ha habido una serie de conferencias. Una de ellas fue pronunciada por el antiguo director de la Biblioteca Nacional don Luis Morales Oliver, quien por cierto nació en el pueblo pesquero de Pasajes de San Pedro. Habló de las hazañas de los hombres del mar de Guipúzcoa, y refiriéndose concretamente a la primera vuelta al mundo que consiguiera el hijo de Guetaria Juan Sebastián Elcano, afirmó el señor Morales Oliver que «aquello fue más difícil que ir hoy a la Luna, y eso lo hizo un guipuzcoano. El ir a la Luna es cosa matemática; aquellos hombres, sin embargo, se lanzaron a la aventura sin vadar ni medios mecánicos. ■ JAVIER DE ARAMBURU.



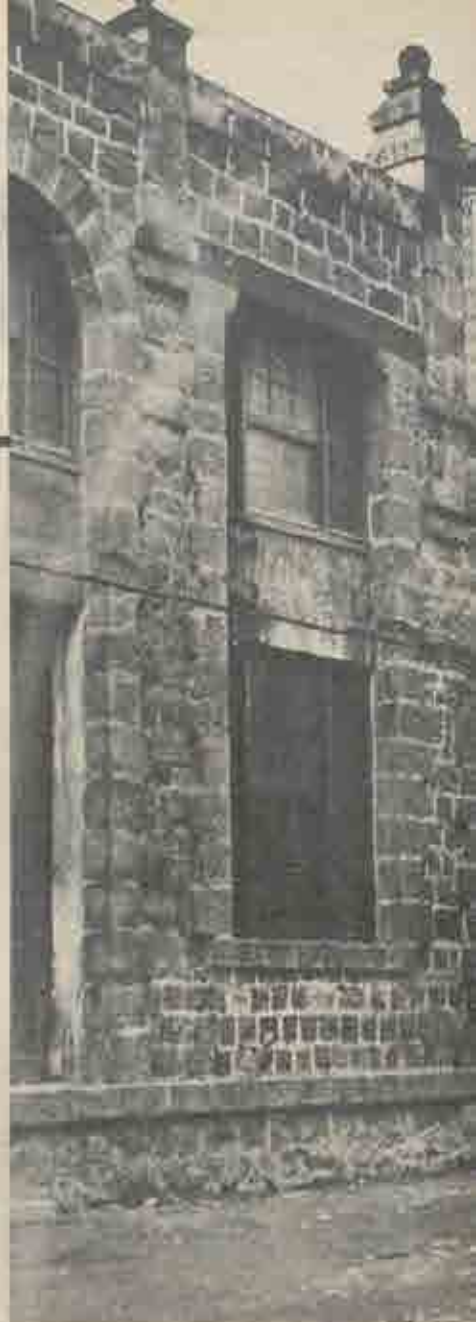
# BERMEO

## LA ANCHOA, CONFLICTIVA



El problema de la anchoa: Una fábrica de conservas, cerrada definitivamente.

Durante la charla con los pescadores de Bermeo.



# LA FLOTA SALDRA A LA MAR SI SE M

### SEGUN LOS PESCADORES

## "QUE PONGAN EN LAS LATAS QUE ES DEL CANTÁBRICO. ENTONCES PODRAN VENDER MAS CARO"

El puerto y el pueblo de Bermeo poseen todas las características propias de lo marino. Todas sus casas y calles están en función de la mar y, más concretamente, de la pesca. Sin embargo, el turista que lo visita por primera vez sólo aprecia una visión parcial, probablemente la más hermosa, del pueblo y sus gentes, porque éstos componen no solamente una comunidad arquitectónica, sino también un cúmulo de problemas y sabores. La mar y su trabajo es algo muy duro, quizá tanto que sólo lo comprenden quienes lo viven.

Uno de los problemas más inmediatos y graves es el de la anchoa. Dentro de unos días comenzará la costera. En teoría, ésta podría haber comenzado el 10 de febrero, pero el mal tiempo reinante lo desaconsejaba. Me acerqué a la Cofradía de Pescadores con objeto de obtener información del problema, esta vez desde el punto de vista de los pescadores. El presidente, el secretario y un nutrido grupo de pescadores me atendieron e informaron con sinceridad y casi podría decirse que con pasión. En síntesis, el problema se reduce a una cuestión de precios de las capturas: los conserveros alegan que pagan muy cara la anchoa (45 pesetas al final de la campaña de 1973), lo que les impide competir en los mercados internacionales.

les con anchoas de otros países (Argentina e Italia, fundamentalmente). Los pescadores dicen que no pueden bajar el precio, porque de hacerlo, no sería rentable salir a pescarlo. Añadimos que Bermeo tiene una flota de unos 250 barcos, de los cuales unos 85 se dedicarán a la anchoa en la presente costera.

—No podemos rebajar el precio de la anchoa. Mire usted, podemos mantener el mismo precio que el año pasado, y ello ya supone una pérdida, porque la vida ha subido un quince o un veinte por ciento, es decir, que la anchoa debería subir en igual proporción; sin embargo, nos interesaría salir a la mar si nos pagan el mismo precio que en el setenta y tres.

El precio medio de las capturas en la anterior costera, referido a la anchoa, fue de 37,60 pesetas. El problema, decíamos antes, es una cuestión de precios, pero las consecuencias pueden ser muy serias. Los pescadores estaban absolutamente decididos a no salir a la mar si no obtenían lo que pedían. Es decir, existe la posibilidad del paro y, por tanto, del no cobrar nada, pues el pescador no tiene un sueldo fijo, sino que gana en función de lo que pesca y, sobre todo, en función de lo que vale su pescado en la lonja.

—¿Qué cantidad de anchoa suelen pescar por campaña?

—Pues desde hace unos tres años aproximadamente estamos en unos cinco millones de kilos, más o menos, pero tenga en cuenta que la anchoa aparece durante poco tiempo, no en toda la costera. Se puede decir que empieza a finales de marzo hasta finales de mayo o mediados de junio. Si los conserveros no pagan lo que creemos justo, no saldremos a la mar.

Insisten, quieren que todo quede claro y ello no es más que el reflejo de una preocupación constante. Para nadie es un secreto que la pesca, poco a poco, se va quedando sin hombres que la trabajen o transformando sus formas de pesca. Existen sectores que van a más, sobre todo la pesca de altura, pero la llamada de bajura tiene planteados una serie de obstáculos que, de no encontrarse pronta solución, la harán desaparecer.

—¿Qué solución puede haber para los problemas de la bajura?

—Es necesario que se fijen unos precios mínimos para la pesca, no podemos arriesgarnos a salir a la mar a pescar algo que después no nos cubra los gastos. Mire usted, el otro día fui a comprar una cuerda especial para la red, algo que es necesario, pues habían subido los precios más de un veinte por ciento.

Algunos insisten en que la subida es mayor, lo cierto es que los pertrechos, de un año a otro, suben de una forma importante, pertrechos que son necesarios para trabajar en la mar, que no son capricho.

—Es necesario fijar unos precios y un tamaño mínimo, entonces sabríamos qué hacer... Y, además, deberíamos tener libertad de exportación. Lo hemos pedido varias veces y todavía no lo hemos conseguido, pero igual que hay libertad para importar debería haberla para exportar.

—La anchoa, al precio que piden, no podría exportarse porque es mucho más cara que la argentina o la italiana...

—Pero no sólo pescamos anchoa. El besugo y el verdal podrían exportarse, seguro que nos pagaban más que lo que nos pagan aquí.

—Lo que pedimos —es el secretario de la Cofradía quien habla— es un cierto equilibrio entre la exportación y la importación. Con la anchoa quizá no podríamos competir, pero con el bonito sí. Lo que queremos es que nos dejen exportar en la misma medida que dejan importar anchoas de otros países.

—Ahora bien, ustedes piden precios mínimos para la pesca, pero si esos precios son superiores a los de otros países, ¿qué puede hacer el conservero?

Son varios los que me contestan en el mismo sentido:

—Que digan de dónde es la anchoa, que pongan en las latas que es del Cantábrico, porque todo el mundo sabe que es mucho mejor la de aquí que la de otros sitios. Entonces podrían venderla más cara.

Les informo que un conservero me había dicho momentos antes que el citar la procedencia no sería solución, que no por ello la venderían en mayor cantidad, pero insisten





## CONSERVEROS: "LA PAGAMOS MUY CARA"

## PESCADORES: "NO PODEMOS BAJAR EL PRECIO"

SEGUN UN FABRICANTE

### "EL CLIENTE VA A LO BARATO" "AUN TENEMOS SALAZON Y LATAS DEL AÑO ANTERIOR QUE NO SE HAN VENDIDO"

Con más frecuencia que la deseable surgen en la prensa titulares espectaculares y sensacionalistas referentes a problemas de mercados. «Guerras» del bacalao, de los placentos, de la anchoa, de la sardina, conflictos generalmente incruentos que al fin es verdad no deberían ser calificados con tanto belicismo, no lo es menos que reflejan un problema, una inquietud colectiva, cuyas consecuencias pueden quebrantar seriamente los intereses de gran número de trabajadores.

En el presente año se «vecina» lo que sin duda alguien llamará nuevamente «guerra de la anchoa». Los conserveros y los pescadores representan los dos bandos enfrentados, fundamentalmente, por un problema de precios, de rentabilidad de sus respectivas ocupaciones. El tiempo dirá quién lleva la voz cantante; mientras tanto nos pusimos al habla con unos y otros para conocer sus posturas antes de que la costera comience.

fresco— Precisamente por su bajo coste se han trasladado algunos fabricantes y técnicos españoles que les están enseñando a trabajar al estilo español, conservándola en barriles y latas. La calidad es peor, pero el precio que ofrecen en España una vez elaborado el producto es igual que el que pagamos en el Cantábrico sin elaborar.

—¿Qué cantidad de anchoa pueden comprar ustedes por campaña?

—Hace tres o cuatro años no teníamos ningún problema en adquirir todas las cantidades que pudieran entrar, pues había un mercado importante en Italia y Estados Unidos. Hoy, el mercado norteamericano ha desaparecido por completo. Antes lo promocionaban los viejos italianos, pero la nueva generación ya no lo consume, y piensa que Estados Unidos no compraba el diez o el veinte por ciento de nuestra producción, Italia, que nos compraba doce o trece mil toneladas elaboradas, hoy nos compra tres o cuatro mil toneladas.

—Creo que este año al tope por barco será de nueve mil kilos, en vez de ocho mil del año pasado, y que dejarán libertad para pescarla con métodos que antes estaban restringidos (pescar a la luz, etcétera), por ello creo que habrá más anchoas desde el principio. Lo lógico es que el conservero compre con moderación al principio para no acumular cantidades masivas con precios altos.

—¿Existe algún acuerdo previo al inicio de la costera por parte de los conserveros para pagar un precio determinado?

—Entre los conserveros no hay unión ninguna para adoptar posturas iguales ante los precios, ningún acuerdo.

—Y ya, para terminar, ¿cómo ve el futuro de la industria conservera de la anchoa?

—El mercado internacional cada vez está peor, han cerrado ya varias fábricas. Sinceramente creo que de aquí a dos años es posible que se acabe con el negocio de la anchoa.

# ANTIENE EL PRECIO DE 1973

en su postura. Citan ejemplos de otros productos que resultan más caros por ser de mejor calidad, aun habiendo otras marcas. Y creo que es esta creencia la que más los separa de los conserveros. Lo cierto es que en esta cuestión los únicos que tienen la palabra son los consumidores: ¿estarían dispuestos a comprar algo que es más caro pero mejor?

Con ello terminamos la charla sobre la anchoa. Dentro de unos días o quizá semanas, comenzará en serio la costera, habrá que ver qué precios se alcanzan y qué repercusiones tendrán en la flota pesquera.

Antes de marcharme me dicen que mire por la ventana, incluso para un profano en la materia, se ve que los barcos amarrados en el puerto se mueven mucho, demasiado.

—Diga que es una vergüenza este puerto. ¿Ve cómo se mueven los barcos? Pues hay treinta que están en Bilbao porque aquí no hay sitio. Y esta situación la tenemos desde hace unos diez años.

Al salir me acompañan. Me indican que me fije en los barcos que tienen vigilantes toda la noche por si se suelta alguna amarra. Los barcos hoy no salen por mal tiempo, pero lo cierto es que ello no supone un descanso, algunos pescadores pasarán toda la noche a bordo para evitar desastres en caso de que se suelte uno o varios barcos.

Bermeo es un pueblo marítimo por los cuatro costados, con todo el tipismo y la belleza que pueda pedir un turista, pero con unos problemas muy serios para quienes lo habitan. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY.

Don Guillermo Arrién es el director gerente de una conservera de Bermeo, empresa que no sólo se dedica a la manipulación del pescado, sino que posee su propia flota de 18 barcos, pero, y quizá esto sea significativo de la situación, ninguno de ellos se dedica a la pesca de litoral. Son barcos de pesca de altura, tónicos preferentemente. Le hemos pedido que nos hable del mercado actual de la anchoa.

—La mayor parte de la anchoa se dedicaba a la exportación. Italia era nuestro primer cliente, con una compra del ochenta por ciento de la producción. Debido a los precios de estos últimos años, el consumo ha ido disminuyendo de una forma alarmante. Desde hace unos tres años se exporta la mitad de lo que era normal. Los italianos pescan cada vez más su propia anchoa, aunque es cierto que es de peor calidad que la nuestra. Fijese cómo será el problema de los precios, que actualmente filateros españoles traen anchoas de Italia, pagando veinticinco o treinta pesetas el kilo en fresco.

El precio medio durante la anterior campaña en Bermeo fue de 37,60 pesetas, como después me informarán en la Cofradía de Pescadores.

—Creo que Argentina es un serio rival para nuestras exportaciones, ¿es ello cierto?

—Pues sí. Allí pescan mucha cantidad de anchoa que venden a un precio mucho más bajo —ocho o nueve pesetas el kilo en

—¿Qué tiempo al año dedican a la conserva de la anchoa, y de qué maneras la trabajan?

—Solemos trabajar unos cuatro meses. A ello hay que añadir dos o tres más fileteando. Lo que pasa es que en la actualidad se ha abandonado el fileteado, porque es poco rentable. Tiene más cuenta venderla en barriles en salazón para el relleno de la aceituna que elaborarla en filetes. Además, a la anchoa le ha salido otra especie competidora, que es la sardina. Se compra a seis pesetas el kilo, y aunque esta primera materia es de menor calidad, entorpece el mercado de la anchoa para el relleno y filetes.

—Usted me habla de especies inferiores en calidad, ¿podría citarse en las latas la procedencia y, por lo tanto, venderla más cara?

—Pues mire, yo creo que el cliente va a lo barato, y que decir que la anchoa del Cantábrico es mejor y más cara no solucionará las cosas. El principal problema que yo veo es que de la campaña del año pasado todavía hay barriles en salazón que no se han vendido, y tenemos hasta un cuarenta por ciento de la anchoa en lata que iba destinada a Italia, es decir, que no se ha podido vender la del año anterior, pese a ser del Cantábrico. El peligro cuando los productos son caros es que se abandona su producción y, por tanto, el mercado, y luego es muy difícil volver a recuperarlos.

—¿Qué perspectivas presenta la campaña de este año?



Don Guillermo Arrién.

Las últimas palabras de don Guillermo Arrién son claras y preocupantes. La pesca de litoral o «bajura» tiene gran importancia para la población trabajadora del mar. La costera de la anchoa reúne a cerca de ochocientos barcos, lo que equivale decir a más de ocho mil trabajadores. Las perspectivas son sombrías. Cada vez se vislumbra con mayor claridad y necesidad la cuestión de reconversión de la flota para solucionar el problema. Es cierto que ello exige la disponibilidad de capitales y una mentalización psicológica y profesional para quienes tendrán que cambiar de forma de trabajo, pero, al parecer, o se renueva la flota o se acaba.



## NORMAS DE PESCA Y ZONAS DE VEDA EN EL GOLFO DE VIZCAYA

El «B.O.E.» de 2 de febrero publicó la Orden de 28 de enero de 1974, del Ministerio de Comercio, por la que se dictan normas para el ejercicio de la pesca en el golfo de Vizcaya y se prorrogan la vigencia de las zonas de veda establecidas por Orden de 20 de enero de 1970 («B.O.E.» número 26), ampliándose el límite Norte de la zona de veda Sur. El texto de la referida Orden dice así:

La Orden de 20 de enero de 1970 dispuso el establecimiento de dos zonas de veda —denominadas «Norte» y «Sur» en dicha Orden— en el golfo de Vizcaya, con el fin de salvaguardar sus pesquerías, fundamentalmente la de la merluza.

En aquella Orden se señaló la vigencia de estas zonas de veda para un período de tres años, contados a partir del 1 de enero de 1970. Analizados los resultados obtenidos durante el mismo, se considera necesario prorrogar aquella vigencia, introduciendo, no obstante, algunas variaciones en las condiciones que para la prohibición de la pesca en dicha área se fijaban en el punto cuarto de la repetida Orden; todo ello en virtud de lo dispuesto en el apartado VI del Acuerdo General de Pesca entre España y Francia, en vigor desde el 20 de marzo de 1967, y lo acordado entre las dos Administraciones para su cumplimiento.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, tiene a bien disponer:

Primero.—Se mantienen, hasta el 31 de diciembre de 1974, el área y situación de la zona de veda «Norte», cuyos límites son los siguientes: Al Norte, paralelo de 47°15' N.; al Sur, paralelo de 46°28' N.; al Este, línea situada a 10 millas al Oeste y paralela a la que une el faro de Penmarch con la boya Este de la plataforma de Rochebonne; al Oeste, línea trazada paralelamente al límite precedente y a 35 millas al Oeste.

Segundo.—Se mantiene asimismo, hasta el 31 de diciembre de 1974, la zona de veda «Sur», ampliándose su límite Norte hasta la latitud 44°27' N. Que da determinada dicha zona por líneas que unen los cuatro puntos determinados por las siguientes coordenadas: Al Noroeste, 44°27' N. y 1°42' W.; al Nordeste, 44°27' N. y 1°31,5' W.; al Sudeste, 43°46' N. y 1°37' W.; al Sudoeste, 43°46' N. y 1°42' W.

Tercero.—En la zona de veda «Norte» continúa prohibida toda clase de pesca, con excepción de la de superficie para túnidos.

Sin embargo, hasta la fecha antes mencionada de 31 de diciembre de 1974, se autoriza en dicha zona «Norte» la pesca de la cigala del 1 de junio al 31 de agosto, a condición de que las aportaciones de esta clase de marisco representen un mínimo del 70 por ciento de las capturas totales por día.

Cuarto.—En la zona de veda «Sur» continúa prohibida toda clase de pesca, con excepción de la de superficie para túnidos y de la practicada con artes de cerco a condición de que estos últimos tengan una altura no superior a 80 metros.

Quinto.—Las infracciones a las disposiciones de la presente Orden ministerial se someterán a las penalidades previstas en la Ley 188/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y Reglas generales de policía de Navegación, de las Industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante.

Sexto.—Queda derogada la Orden ministerial de 20 de enero de 1970 («B.O.E.» número 26).



**DON FERNANDO SANCHEZ CREUS, DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SOCIAL**

MADRID.—Ha sido designado director general de Planificación Social, del Ministerio de Planificación del Desarrollo, don Fernando Sánchez Creus. El señor Sánchez Creus ha venido desempeñando, hasta la fecha, el cargo de delegado del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo.

# LAS EXIGENCIAS DE MARROQUÍ SON EXCESIVAS (PARTE II)

Si algún día se pone en funcionamiento la sociedad hispano-marroquí Maroc-Pêche, habrá que felicitarle porque ello significará que no pocos escollos se han salvado y que la cooperación entre los dos países vecinos, al menos en lo que se refiere al aspecto pesquero, habrá entrado en una vía de entendimiento mutuo, no a nivel oficial, sino privado. Porque lo cierto es que, por ahora, el acuerdo firmado entre España y Marruecos el pasado 31 de diciembre, por el que se creaba un marco legal a la cooperación pesquera, no ha resultado ser muy operativo, que se diga. En Rabat y en Madrid, entre los armadores de Agadir y Casablanca por un lado y los andaluces por otro, hay, efectivamente, un solo punto de acuerdo: en la crítica a ultranza de este convenio «que no resuelve nada».

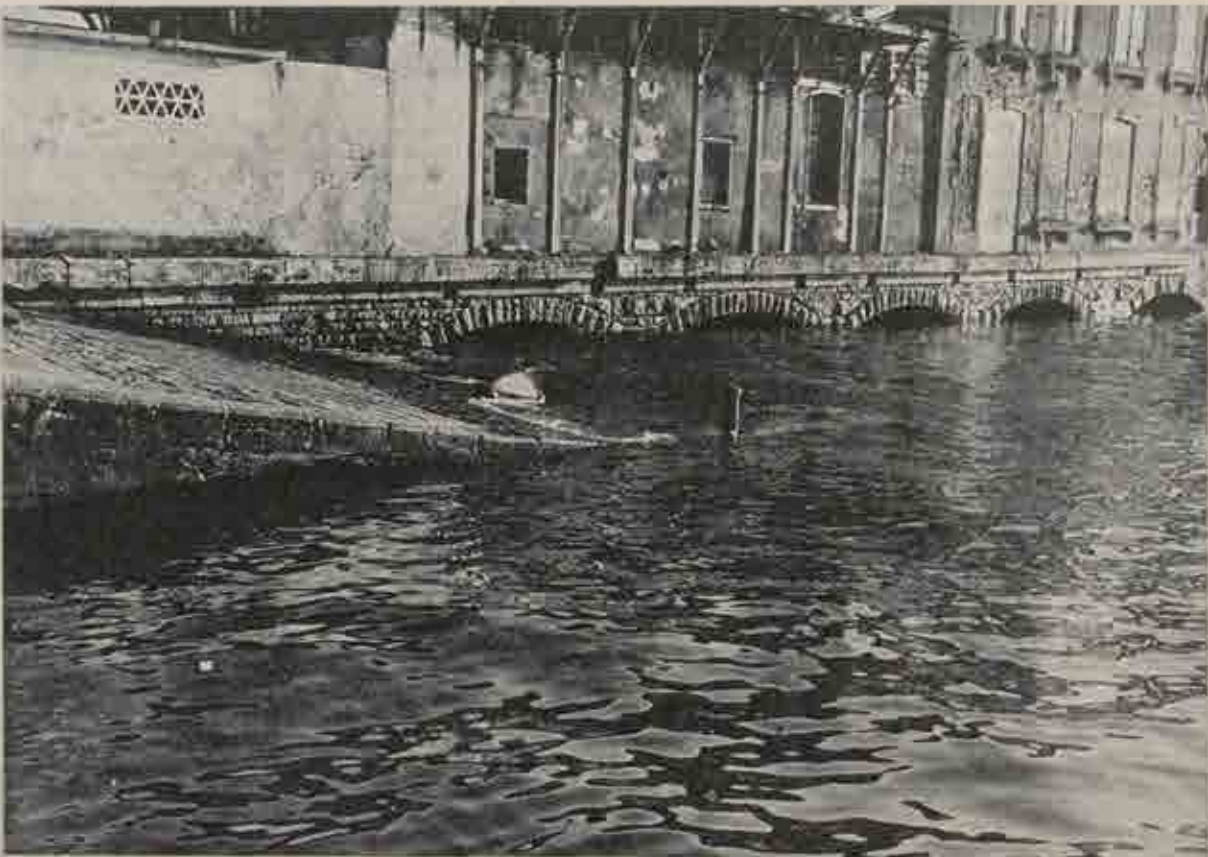
El presidente de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca, don Domingo Rodríguez Moreno, ha sido tajante en unas declaraciones a la agencia Cifra que ha reproducido la prensa nacional: «Ningún armador español puede aceptar las negociaciones con Maroc-Pêche, puesto que las condiciones que nos ponen son tan exigentes que no podríamos soportar ni una breve prueba». De su lado, los armadores marroquíes han fundado una «federación unificada de pesca marítima» con el principal objeto de denunciar el acuerdo hispano-marroquí basándose en que éste pondría ante graves dificultades a la escasamente dotada flota cherifiana: «No podríamos soportar la competencia de los modernos barcos españoles», aseguran.

¿Qué está ocurriendo entre los pescadores marroquíes y españoles? Salta a la vista que hay un monumental malentendido que, de momento, está impidiendo una sana colaboración en el marco de unos límites impuestos por dos realidades inexcusables: una, la decisión marroquí de ampliar sus aguas territoriales con fines pesqueros hasta las 70 millas y, otra, el reconocimiento de un mínimo de derechos adquiridos por la costumbre de siglos de pescar en esa zona. En el terreno oficial, vencidas las dificultades que entrañaban este «nuevo orden marítimo» creado a raíz de la extensión de las aguas marroquíes, se llegó a una «entente» que marginaba la reserva española a esta medida y centraba la atención en la protección de unos intereses duramente afectados: los de nuestros pescadores.

**EL PROBLEMA MARROQUI PUEDE SER EL PUNTO DE PARTIDA PARA LA TOTAL REESTRUCTURACION DE NUESTROS MEDIOS PESQUEROS.**

EL PRECEDENTE BRASIL-EE. UU.

Para llegar a este entendimiento diplomático, España y Marruecos parece que acudieron a un precedente que si no sentó jurisprudencia sí al menos fijó los cauces para eventuales arreglos en caso de conflictos pesqueros. Se refiere al litigio que, en cierto momento, enfrentó a Brasil con los Estados Unidos: Brasil amplió sus aguas territoriales a efectos pesqueros hasta las 200 millas y Norteamérica no reconoció dicha extensión. Sin embargo, ello no fue óbice para que ambos países concertaran un acuerdo pesquero que está permitiendo a los barcos USA acercarse hasta tres millas de la costa brasileña... mediante el pago de unos cánones. Washington sigue sin reconocer la ampliación de las aguas pesqueras de su vecino iberoamericano, pero admite «de facto» que el Gobierno brasileño está en su derecho a percibir un beneficio a cambio de la explotación de esas aguas por una flota extranjera. El caso de España y Marruecos ha sido muy parecido: nuestro país expuso sus reservas a la extensión de las aguas del país vecino, pero ha admitido que en el marco de una explotación conjunta de esas aguas, los pesqueros españoles llamados a «beneficiarse» de la



**LA MAYOR MAREA**

La mayor marea del año, con 21 pies de bajamar en el antepuerto y 28 en la barra, se produjo en el puerto de Gijón. A pesar de la subida de las aguas, el Cantábrico estuvo calmado durante la marea, y no se produjeron olas demasiado fuertes. Sólo algunas contadas barcas sufrieron desplazamientos fuera de lo normal, llegando casi al casco urbano.



# MAROC-PÊCHE A LOS ARMADORES ESPAÑOLES

CRÓNICA  
DE  
ALICANTE

«LA AMARGURA DEL CANSANCIO», MIENTRAS SE RESUELVE LA CUESTIÓN MARROQUI

## HAY MENOS PESCADORES

Y LOS ARMADORES, SI SUS BARCOS SON DE PEQUEÑO TONELAJE, TAMBIÉN TIENDEN A CAMBIAR DE ACTIVIDAD

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—En la "Última hora" de la edición de HOJA DEL MAR correspondiente al mes de enero, se transcribía el despacho de la agencia Cifra que daba cuenta del acuerdo en materia de pesca entre España y Marruecos, según el cual 200 barcos españoles podrán faenar en aguas marroquíes, a través de la sociedad mixta Maroc-Pêche, dentro del marco de cooperación establecido entre ambos países. Con la importante noticia se recogía una impresión de urgencia desde los puertos más directamente afectados por la medida: satisfacción en Algeciras, expectante actitud en Málaga y pocas esperanzas en Alicante.

Parece que los armadores alicantinos, y más concretamente, los de Santa Pola, afectados en mayor medida por la ampliación de las aguas jurisdiccionales unilateralmente decidida por el "dahir" tan comentado en estas páginas, no han acogido con demasiado entusiasmo el anuncio de su posible integración en la compañía mixta que se propugna. Sin que ello signifique desprecupación por tema de tanta trascendencia para el porvenir de nuestros pescadores, una serena indiferencia es la tónica común advertida en cuantas personas relacionadas con el problema han comentado el nuevo acuerdo hispano-marroquí. Son 26 los barcos que hasta ahora han venido faenando habitualmente en aquellas conflictivas aguas, soportando las molestias, inconvenientes y perjuicios económicos que conlleva la navegación por dentro de las setenta millas, aun cuando las capturas no se realicen dentro de sus límites. Pero son muchísimas más las embarcaciones que en tránsito hacia los caladeros de nuestra provincia sahariana, han de bordear peligrosamente la línea prohibida, con el constante sobresalto de un posible apresamiento por lanchas patrulleras del Gobierno de Marruecos y las subsiguientes confiscaciones, multas, detención de tripulaciones y vejaciones personales.

Mientras se conocen con detalle las condiciones de este acuerdo de colaboración pesquera y se aguarda confiadamente el resultado de nuevas gestiones oficiales para obtener una mayor libertad de los mares (¿quizá, la próxima Asamblea Internacional de Caracas?), nuestra flota de mayor tonelaje se traslada en busca de lejanos bancos de pesca, aceptando ausencias de meses y el sacrificio de una cada vez más prolongada distancia del hogar familiar; mientras que los barcos más modestos se repliegan en sus ya insuficientes puertos, buscando cada día la captura dentro de áreas reducidas, esquilmas ya, en este Mediterráneo tan azul y tan poético, pero incapaz de proporcionar sustento digno a los trabajadores esforzados que en sus aguas pretenden hallar, porque así, tradicionalmente, lo vienen haciendo generación tras generación, sus medios de vida.

La triste consecuencia, inmediata, de la actual situación es la disminución de nuestros censos de pescadores, el éxodo creciente hacia otras actividades más remuneradoras y con menor riesgo; sobre todo, de la juventud, que —eso sí, con pena— quiebra la línea familiar de sus vocaciones, heredadas de sus abuelos, mirando en los atardeceres las pequeñas embarcaciones que arriban a puerto y en las que ellos soñaron enrolarse cuando eran niños.

Nuestros armadores —también pescadores que a fuerza de tesón lograron tener un barco propio— andan cabizbajos y pensativos. A fuer de preocupados, ya parecen indiferentes. Y atisban el más o menos inminente desguace de su fábrica flotante, que pasará a ser recuerdo, recuerdo entrañable y nostálgico. Solamente confían en obtener una prima por cese de actividades, con cuyo importe procurar rehacer su vida laboral y afectiva. Aunque quede dentro, royendo día a día, el sabor de la derrota y la amargura de infinito cansancio. ■ ANTONIO DIEZ MARTINEZ.

### DEMASIADAS EXIGENCIAS

Ahora bien, esta Maroc-Pêche, todavía en mantillas aunque fue constituida en septiembre de 1972, cuando ya se acercaba el término del acuerdo pesquero hispano-marroquí firmado en Fez en mayo de 1969, parece que ha empezado a picar muy alto y ha exigido a los 200 primeros barcos españoles que pueden asociarse a ella unas condiciones «insostenibles» a juicio de nuestras cofradías. Lo que pide Maroc-Pêche es el pago en especie de unos importantes porcentajes —no se ha dicho todavía cuáles, aunque se cree que pueden variar del 25 al 50 por 100— de la pesca obtenida por los pescadores españoles. Y esto, para una flota que estaba acostumbrada a entrar y salir a su antojo en las vecinas aguas, tan ricas en sardinas y en otras especies, es demasiado. Incluso cuando ha existido una especie de «mafia» del mar que cobraba directamente a los armadores españoles unos cánones ilegales, en dinero contante y sonante, las condiciones eran más ventajosas por varias razones: porque había menos lanchas guardacostas marroquíes; porque unos pagaban y otros se beneficiaban y porque, en último extremo, el riesgo afrontado era más rentable cuando no se aceptaba el pago del «canon». Se calcula que en este marco tan extraño, que funcionó sobre todo en 1971 y 1972, en plena vigencia del acuerdo de Fez (sobre cumplimiento habría mucho que hablar), eran 800 los barcos españoles que faenaban dentro de las 70 millas: unos 200, lo hacían entre las 12 y 70 millas; otros 200, a caballo de las 12 millas (es decir, la zona de las aguas jurisdiccionales marroquíes), y el resto, es decir, 400 buques, dentro de ese límite, sin defensa jurídica alguna. Y de esto eran conscientes los armadores marroquíes que, desde el primer momento, es decir, desde la firma del Convenio de Fez, pusieron el grito en el cielo quejándose de lo que llamaban «sistemática expoliación de nuestras aguas».

### CAMBIO DE MENTALIDAD

Es muy posible que, pese a todos los inconvenientes, Maroc-Pêche empiece a ser operativa en un plazo no demasiado alejado. Las partes interesadas, es decir, el Instituto Nacional de Industria, por la española, y la Oficina Nacional Marroquí de Pesca, por otra, deben de estar celebrando consultas permanentes para perfilar mejor las condiciones que habrán de exigirse a sus asociados «industriales», los pescadores españoles. Pero al mismo tiempo, para resolver el malentendido, debe producirse en la mentalidad de estos compatriotas nuestros una transformación radical paralela a la que también habrá de registrarse entre los armadores marroquíes. Hay un hecho irreversible que es la ampliación de las aguas vecinas: contra esta decisión, ya se ha visto, no valen las reservas expuestas por nuestro Gobierno. La tendencia generalizada entre los países del Tercer Mundo es la de ampliar sus aguas y lo que hoy aparece como una medida unilateral, posiblemente se vea consagrada por la vía jurídica cuando la próxima Conferencia del Mar concluya sus reuniones si es que las concluye. Tal y como se encuentra hoy la legislación sobre el mar, no hay posibilidad legal (siempre está el recurso de la guerra, claro es, pero hace ya tiempo que la política de la cañonera ha dejado de ser válida), de imponer un orden que evite estas ampliaciones. Como esto hay que admitirlo, al menos hasta que exista un acuerdo internacional, vanas serán las protestas. Lo más positivo es acogerse a las pocas posibilidades que haya de salvar unos intereses y profundizar en la vía del mutuo entendimiento, en la confianza de que siempre podrá sacarse más partido que a la fricción. Al fin de cuentas, el auténtico drama de nuestros modestos pescadores andaluces, principalmente los onubenses y gaditanos, reside más en su reconversión, ya en marcha, que en la delimitación de unas aguas prohibidas. Si nos acogemos al dicho popular, de tanta actualidad estos días, «no hay mal que por bien no venga», el «problema marroquí» puede y debe ser el punto de partida para la reestructuración total de nuestros medios pesqueros. Aquí es donde, con juicio realista, habría que emplear todas las presiones posibles a fin de que el período de readaptación, ni dure tanto ni sea tan insostenible como algunos prevén. ■ M. CRUZ.

### MÁS DIFÍCIL TODAVÍA

## BARCOS JAPONESES CON BANDERA MARROQUI Y TRIPULACIÓN COREANA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Mientras las lanchas patrulleras marroquíes continúan apresando pesqueros españoles haciendo uso de la extensión de sus aguas jurisdiccionales hasta las 70 millas, aquí, al puerto de Las Palmas, han llegado procedentes de Tokio dos modernas y llamantes unidades de arrastre por popa de 349 toneladas brutas que hicieron su entrada entre los días 8 y 10 de diciembre pasado. Dichos buques arbolaban la bandera marroquí y a bordo iban unas tripulaciones de emergencia formadas íntegramente por surcoreanos hasta un total de 15 hombres en cada unidad. Como vemos, son los grandes misterios que encierra el negocio pesquero y que desde la atalaya que es el puerto de La Luz nos permite observar estos hechos que pasan más allá de lo sorprendente. Dichos bu-

ques, que llegaron con el exclusivo objeto de arrancar antes de hacerse a la mar para las zonas de pesca dentro de las aguas marroquíes, llevan los nombres de «Kanz» y «Alzaiz», y pertenecen a una sociedad con base en Agadir y que se denomina Sogep. Pero aparte de estos dos nuevos buques, que vienen a engrosar los efectivos de pesca marroquí, hemos también de añadir que desde hace unos meses, también arriba por Las Palmas otra unidad de pesca con bandera marroquí y perteneciente a la misma compañía que lleva el nombre de «Okbe», siendo tripulada por técnicos surcoreanos y pescadores marroquíes. Como se observará, las empresas mixtas para la explotación de la pesca dentro de las aguas jurisdiccionales marroquíes van creciendo y potenciándose, mientras a nosotros nos queda el papel de espectadores en un problema que sigue latente. ■ JUAN F. FONTE.



DESDE EL 31 DE MAYO, NUMEROSAS ACTIVIDADES NO PODRAN SER EJERCIDAS POR EXTRANJEROS

# MARROQUIZACION

**RABAT** (De nuestro corresponsal).—El próximo día 31 de mayo se cerrará la primera fase de un complicado proceso económico y social conocido, dentro y fuera de este país, con el nombre de «marroquización». En marzo de 1973 se publicaron en Marruecos tres importantes «dahires» (o leyes): el primero extendía las aguas territoriales a 12 millas y establecía nuevos límites de pesca entre las 12 y las 70 millas, el segundo ordenaba la expropiación de todas las fincas en manos de colonos extranjeros, el tercero decretaba la «marroquización» de ciertas actividades. Estas actividades, cuya lista se hizo pública, no podrían ser ejercidas por ciudadanos extranjeros a partir del 31 de mayo de 1974 para algunas de ellas, y después del 31 de mayo de 1975 para otras.

## LA «MARROQUIZACION» DE LAS CONSERVAS

La primera lista de marroquización será aplicada, como digo, próximamente.

Las actividades concernidas son muchísimas y van desde las agencias de publicidad, a la reparación de bicicletas. La única fórmula para que los extranjeros que ejercen estas actividades puedan seguir haciéndolo es que las «compartan» con ciudadanos marroquíes en un 50 por 100. Pero la mayoría de los extranjeros que viven y trabajan en Marruecos apenas si poseen pequeñas empresas familiares (talleres de reparación eléctrica, ultramarinos, etcétera) que mal podrían soportar un socio que, lógicamente, desearía vivir del negocio. Así, la gran mayoría de estos pequeños empresarios y trabajadores deberá abandonar Marruecos entre este año y el que viene. Se calcula que unos quince mil españoles (de una colonia que según las cifras más recientes, alcanza apenas las 24.000 almas) deberán regresar a España. En su gran mayoría estos compatriotas superan los sesenta años, lo que constituye un grave problema para su readaptación.

Entre las actividades que se hallan incluidas en la primera lista de marroquización se encuentran las «agencias marítimas» y las «conservas de pescado». Algunos españoles se verán obviamente afectados, puesto que al menos una docena de empresarios y técnicos se hallan establecidos en Safi, El Jadida, Agadir, Casablanca, Larache y otros puertos.

De los españoles dedicados a esta actividad, la mitad al menos tiene pensado «marroquizar» su empresa. El resto regresará probablemente a España.

Es evidente que esta «vuelta» no favorecerá en demasía el desarrollo de la industria conservera marroquí, en un momento en que —según las autoridades responsables— se halla en plena expansión, sobre todo la de la sardina.

Esta especialidad que, según los entendidos, alcanzó en los últimos tiempos nombradía bien merecida en los mercados africanos y europeos, se basaba en no pequeña medida en la capacitación técnica de los empresarios y trabajadores europeos. El objetivo de Marruecos es ganar por entero para su conserva los mercados africanos que le disputaban hasta ahora las marcas españolas y portuguesas.

## LA EXCLUSION DE LA SARDINA

A ese respecto conviene recordar que en el recientemente firmado convenio de pesca entre España y Marruecos se excluyeron las sardinas de las especies que los 200 pesqueros españoles fletados por la sociedad mixta Maroc-Pêche podían explotar. La restricción se interpretó entonces como un incentivo a la industria conservera marroquí, aunque naturalmente perjudique a su homóloga española.

En varias ocasiones los responsables marroquíes hicieron referencia a una posible colaboración con España en esta especialidad. Sus intenciones fueron tal

• EN LA LISTA SE ENCUENTRAN LAS AGENCIAS MARITIMAS Y LA INDUSTRIA CONSERVERA QUE NO SE VERA FAVORECIDA POR LA MEDIDA.

• SON UNOS 15.000 LOS ESPAÑOLES AFECTADOS, QUE TENDRAN QUE REGRESAR A ESPAÑA.

vez mal entendidas, como me dijo en su día Dahman Layachi, director general de la Office Nationales des Pêches. Marruecos pretendió establecer un contrato de «transfert» de las industrias conserveras españolas, cuya explotación no sea ya rentable o en el futuro deje de serlo. El «transfert» se realizaría también en el terreno humano, mediante contratos a trabajadores y especialistas del sector.

Según el propio señor Layachi muchas fábricas conserveras españolas se verán obligadas en el futuro a cerrar sus puertas al no coincidir ni la demanda alimentaria nacional ni el grado de desarrollo económico de la zona en la que se hallan instaladas con el nivel de sus instalaciones. Marruecos estaría dispuesto en ese momento a aceptar un «transfert» tecnológico y humano mediante la compra de la maquinaria y de las instalaciones a precios razonables.

Esta proposición, que se repitió más de una vez a lo largo de las conversaciones pesqueras hispano-marroquíes, recobra actualidad ante el proceso de marroquización que puede suponer para la industria conservera de Marruecos un grave quebranto. ■ ALBERTO MIGUEZ.



## "ESPAÑA PESQUERA", NUEVA REVISTA MARITIMA

En el mes de enero apareció el número 2 de la revista «España Pesquera», que con carácter mensual edita la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca.

Si bien en su día anunciamos el proyecto de edición, hoy nos cabe reseñar, y lo hacemos con agrado, la feliz realización de dicho proyecto. «España Pesquera» es una revista pesquera de excelente presentación e interesante contenido, que cumple su finalidad dentro del ámbito de publicaciones especializadas en la materia. Felicitamos al colega y le deseamos larga vida y muchos éxitos.

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



Comatisa

ARMADORES BUQUES ENCONTRADOS - CONSERVATARIOS - FLETADORES  
ESTRADEROS

### FLOTA

"Horus" 92.000 ptes cúbicas  
"Lugo Negro" 90.000 "

### Cádiz

Avda. Generalísimo, 2  
Tels. 23 43 77 - 23 39 47  
Cables: Comatisa  
Telex: 76036 OSA

### Puerto Santa María

Muelle comercial, s/n.  
Tel. 26 27 93  
Cables: Comatisa  
Telex: 76036 OSA

## EFFECTOS NAVALES

JOSE LUIS VILLANUEVA FERNANDEZ

SUMINISTRO DE TODA CLASE DE ARTICULOS PARA LA PESCA DE ALTURA Y BAJURA

Casa Central:

AVILES

Avda. Conde Guadalupe, 1

Tel. 58 17 10

Sucursal:

CUDILLERO

Plaza la Marina

Tel. 59 00 05



EN TORNO A LAS DECLARACIONES DE  
M. BARAKA, PUBLICADAS EN "HOJA DEL MAR"

## SOLO SE PODRA PESCAR ENTRE 12 Y 70 MILLAS

Y FORMANDO PARTE DE MAROC-PÊCHE

- EN CASO DE QUE SE CONSTITUYAN OTRAS SOCIEDADES, ESTAS DEBERAN SOLICITAR DE AQUELLA LA CESION DE ALGUNOS DE LOS ZOO-BUQUES FLETADOS.

RABAT (De nuestro corresponsal).—En la interesantísima entrevista que HOJA DEL MAR publicó en su último número con el presidente del Consejo de Administración de la sociedad mixta Maroc-Pêche, señor Abdelhadi Baraka, mi buen amigo Manuel Cruz escribía algo que me gustaría precisar en evitación de malos entendidos: «Ha quedado bien claro que ese límite de doscientos pesqueros españoles (que podrán faenar fletados por Maroc-Pêche) sólo se refiere a los que están llamados a incorporarse a la citada sociedad marroquí, con domicilio en Casablanca, y que, en consecuencia, las puertas están abiertas para la constitución de sociedades parecidas sin limitación alguna».

No, desgraciadamente no está nada claro que las sociedades mixtas que se constituyan en el futuro puedan contar con más barcos que los doscientos fijados. En las actas elevadas a categoría de convenio entre representantes españoles y marroquíes el 2 de enero pasado se dejaba claramente entender que las doscientas embarcaciones eran el «numerus clausus» de pesqueros españoles que podrían faenar en los límites de pesca de Marruecos, es decir, entre las doce y las setenta millas (no entre cero y setenta como —también equivocadamente— dice en la entrevista el señor Baraka. Ello significaría incumplimiento el «dahir» de marzo de 1973, en el que se reservan las «aguas jurisdiccionales» —entre cero y doce— para buques de bandera marroquí).

El texto del convenio señala que, en el caso de que se constituyan otras sociedades, éstas deberán solicitar de Maroc-Pêche la cesión de alguno o algunos buques —de estos doscientos— fletados. El número de buques, pues, no aumentará en la medida en que se formen nuevas sociedades mixtas. Eso, al menos, es lo que consta en el convenio firmado. En el futuro, previa firma de otro protocolo o acuerdo, las cosas pueden variar. Hasta el momento, así están.

Marruecos justifica esta limitación en el número de buques españoles por razones que podrían calificarse de «ecológicas». Los expertos de la Office National des Pêches, según me dijo su director señor Dahman Layachi, realizaron hace tiempo un estudio sobre las reservas de proteína animal existentes en el litoral marroquí. El estudio en cuestión concluía que una explotación incontrolada de la plataforma continental podría terminar en muy breve plazo con esta riqueza. Para evitar tal desastre, los expertos propusieron al Office el control cuantitativo y cualitativo de las capturas y método de pesca. Se distribuyó así una cuota de capturas (en toneladas/año) por cada sociedad o sociedades mixtas, armadores y buques. Y aunque este principio no se proyectó de modo estricto en el convenio firmado (al menos en lo que respecta al número de toneladas de captura), si en cambio se tuvo en cuenta cuando se trató de limitar el número de buques. ■ MIGUEZ.

## LA CAMPAÑA CONSERVERA 1974-75, SE AUGURA CATASTROFICA

- LA PENURIA DE MATERIAS PRIMAS Y EL ALZA DE LOS COSTOS DE PRODUCCION (DESDE SALARIOS A CARTONAJE, PASANDO POR LA DEVALUACION DEL FRANCO) PUEDEN OCASIONAR LA PERDIDA DE LOS MERCADOS.

RABAT (De nuestro corresponsal).—La campaña conservera 1974-1975 puede ser catastrófica para Marruecos. Esa es, al menos, la previsión de los especialistas en estas materias, que en los últimos tiempos no han cesado de dar la voz de alarma y de pedir ayuda a los organismos competentes.

La cuestión es grave dada la importancia económica del sector conservero (sobre todo el de la sardina, que representa el 80 por ciento del total), que después de los fletados y los agrios ocupa el tercer puesto en las exportaciones marroquíes al exterior. Solo las conservas de sardinas durante el año pasado canalizaron 25 millones de dólares, de los cuales 15 millones provenían de los países del Mercado Común, y en especial de Francia (628.000 cajas vendidas, equivalentes a 11.000 toneladas), que totaliza el tercio de la producción global.

En esta rama de la conserva, Marruecos sigue ocupando el primer puesto en producción y ventas, seguido por Portugal, España y Yugoslavia.

La inquietud de los fabricantes de conservas marroquíes está basada en dos evidencias, no por conocidas menos peligrosas: penuria de materias primas y alza general de los costos de producción.

El reciente aumento del «salario mínimo interprofesional» (SMIG y SMAG) en más de un 20 por 100, así como el alza del precio de la energía, de los aceites y del cartón, por un lado, y el «flotamiento» del franco (que significa, de hecho, una devaluación del 10 por 100), por otro, exigirán un aumento de un 40 por 100 en los precios de exportación. Este aumento es enorme, y no pocos mercados europeos y africanos renunciarán a comprar las conservas marroquíes si llega a producirse.

Pero las desgracias nunca vienen solas. Los conserveros marroquíes han señalado ya la grave penuria de «hierro blanco» para

embalaje que les aqueja, y que seguramente les impedirá aumentar su producción a incluso cumplir con algunos contratos ya firmados.

Los fabricantes de este metal han hecho saber recientemente que los precios aumentarán en un 20 por 100 como mínimo, y que no podrán proporcionar más que cantidades iguales o inferiores a las del año pasado, pero jamás superiores.

Resulta que las previsiones para 1974-1975 se cifraban en cinco millones de cajas. Pero los fabricantes de «hierro blanco» de Estados Unidos y Europa sólo pueden ofrecer un millón de cajas cada seis meses, lo que resulta claramente insuficiente. Marruecos había firmado algunos convenios de venta con países como Cuba (medio millón de cajas), que difícilmente podrá cumplir, y que, en el peor de los casos, podrían ser anulados debido al alza espectacular de los precios.

La única esperanza en lo que respecta a los países del Mercado Común y de la zona del franco (ciertos países africanos) es que éstos acepten un reajuste de los precios de venta, teniendo en cuenta la devaluación de hecho sufrida por el franco francés. Ahora bien, la industria conservera marroquí se preparaba para la conquista del mercado africano, que en algunos casos le había sido «arrebataado» por otros países (entre ellos España). Este mercado es difícil y exige jugar con muy limitados márgenes de ganancia; dado el débil poder de compra de la mayoría de los países, que ahora no podrán verosimilmente afrontar la subida de la conserva marroquí. Lo malo del caso es que estos mercados, que carecen de un nivel de exigibilidad elevado, pueden ser invadidos por otros países cuyos precios sean inferiores, aunque sus productos también lo sean. A título de ejemplo diré que la llamada «sardina brasileña» espera su oportunidad. ■ MIGUEZ.

## EL RETIRO DEL CONSTRUCTOR DE BUQUES

OULTON BROAD (Inglaterra).—Lew Greengrass, de sesenta y nueve años de edad, ha sido durante toda su vida constructor de barcos de madera y ahora que le ha llegado la hora del retiro pasa el día añorando su profesión y construyendo barcos, pero éstos en pequeña escala y que son réplicas exactas de los originales. Cada modelo le cuesta varios cientos de horas de trabajo.





# PROXIMAS CAMPAÑAS DEL «CORNIDE SAAVEDRA»

VIGO, 19.—Una serie de campañas y misiones científicas, que se prolongarán hasta el mes de septiembre próximo, va a iniciar el buque oceanográfico español «Cornide Saavedra», que actualmente se encuentra en el puerto de Vigo, en donde fue sometido a la revisión reglamentaria.

Dentro de este amplio programa, el «Cornide Saavedra», bajo la dirección del profesor Margalet y con un grupo de científicos del Instituto de Investigaciones Pesqueras, intervendrá junto con naves norteamericanas y francesas en la operación «Altor 4», que se desarrollará entre cabo Bojador y cabo Verde, en la costa africana. En esta operación participarán, por Estados Unidos, los buques «Almoravide», «Gillisa», «Oceanographer» y «Atlantis 2», y el avión de reconocimiento «Queen Air». Por Francia intervendrán los buques «Charcot» y «Capricorne».

Posteriormente, el «Cornide Saavedra» intervendrá en la operación «Altor 5», entre cabo Bojador y cabo Blanco.

En el mes de mayo participará en la campaña «Mar Balear», en el Medi-

terráneo, para estudios en la costa programados por el Instituto de Oceanografía.

Una vez realizada esta labor, el buque retornará a Galicia, en donde llevará a cabo un estudio del hábitat en las costas gallegas.

En el mes de septiembre realizará un viaje de prácticas con los alumnos de la Escuela de Formación Náutico-Pesquera.

El «Cornide Saavedra» ha sido construido con el fin de servir a la investigación pesquera y oceanográfica española, al mismo tiempo que colabora en la preparación práctica de los alumnos de Escuelas Náutico-Pesqueras. A bordo dispone, aparte de numerosos elementos modernísimos, de un centro de cálculo para la recogida de datos, lo mismo pesqueros que oceanográficos, y elabora cartas estadísticas que muestran la distribución de la temperatura, de las sales nutritivas disueltas en el agua, de la cantidad de «plancton» e incluso de la pesca existente en una zona determinada, todo ello en un tiempo que nunca supera las veinticuatro horas.

CRÓNICA  
DE  
BELGICA

# EN 1973, EL PUERTO DE AMBERES BATIÓ SU RECORD DE POLIZONES

● 113 —la mayoría africanos— fueron desembarcados, con notable aumento sobre años anteriores.

AMBERES (Crónica de nuestro corresponsal).—En el año 1973, el puerto de Amberes ha alcanzado nuevos records en diferentes sectores. Dieciocho mil setecientos siete buques hicieron escala, y su tráfico de flete se ha calculado en cerca de 75 millones de toneladas. Pero hay todavía un record que se sale de lo ordinario: el de los pasajeros clandestinos.

Mientras el total de pasajeros clandestinos desembarcados en Amberes se situaba después de 1970 en el nivel de 75 a 85 por año, el resultado del año pasado dio la cifra impresionante de 113 personas, y en la fecha del 23 de enero del 74 ya se detectaban en Amberes 14 pasajeros clandestinos.

¿A qué es debido este aumento repentino? Habría que buscar la solución y explicación en la situación en que se encuentran ciertos países africanos, donde reinan el hambre y la miseria, y tales condiciones económicas, que limitan de hecho las posibilidades de empleo, incitan a que muchas personas intenten su aventura en Europa.

¿Cómo los polizones consiguen esconderse a bordo de los barcos? Generalmente, antes de cada salida se efectúan rondas por parte de la tripulación del barco, pero esta medida no parece suficiente, ya que durante la operación de aprovisionamiento del buque en los puertos africanos y asiáticos se hace difícil cortar las infiltraciones. Por lo común, los polizones se encierran en las bodegas. Sólo después de varios días de navegación se atreven a salir y presentarse al capitán. También existe la complicidad.

Se destaca, por lo tanto, que para evitar las infiltraciones hacen falta medidas severas de control por parte de las autoridades portuarias. Tales disposiciones serán bien acogidas por los armadores, que son los responsables de los polizones hasta que vuelvan a su país de origen o devueltos al puerto donde embarcaron.

Cuando se descubren polizones en uno de sus barcos, muchas soluciones se presentan: o se les deja a bordo hasta el viaje de regreso, siendo entonces el capitán el responsable del clandestino, lo que suele ocurrir el 40 por 100 de las veces o el capitán del navío solicita al comisario marítimo de Amberes que entregue los pasajeros clandestinos a disposición del Gobierno hasta la fecha de la salida del barco, pero entonces los gastos son a cargo del armador, o hasta el repatriamiento al país de origen por avión, caso que ocurre en el 17 por 100 de las veces.

Ocurre igualmente que los polizones «olvidan» su país de origen y hasta su propio nombre, quedando, por lo tanto, bajo la responsabilidad de las autoridades, pero con los gastos a cargo nuevamente del armador (que está cubierto para estos casos) hasta que las identidades sean establecidas.

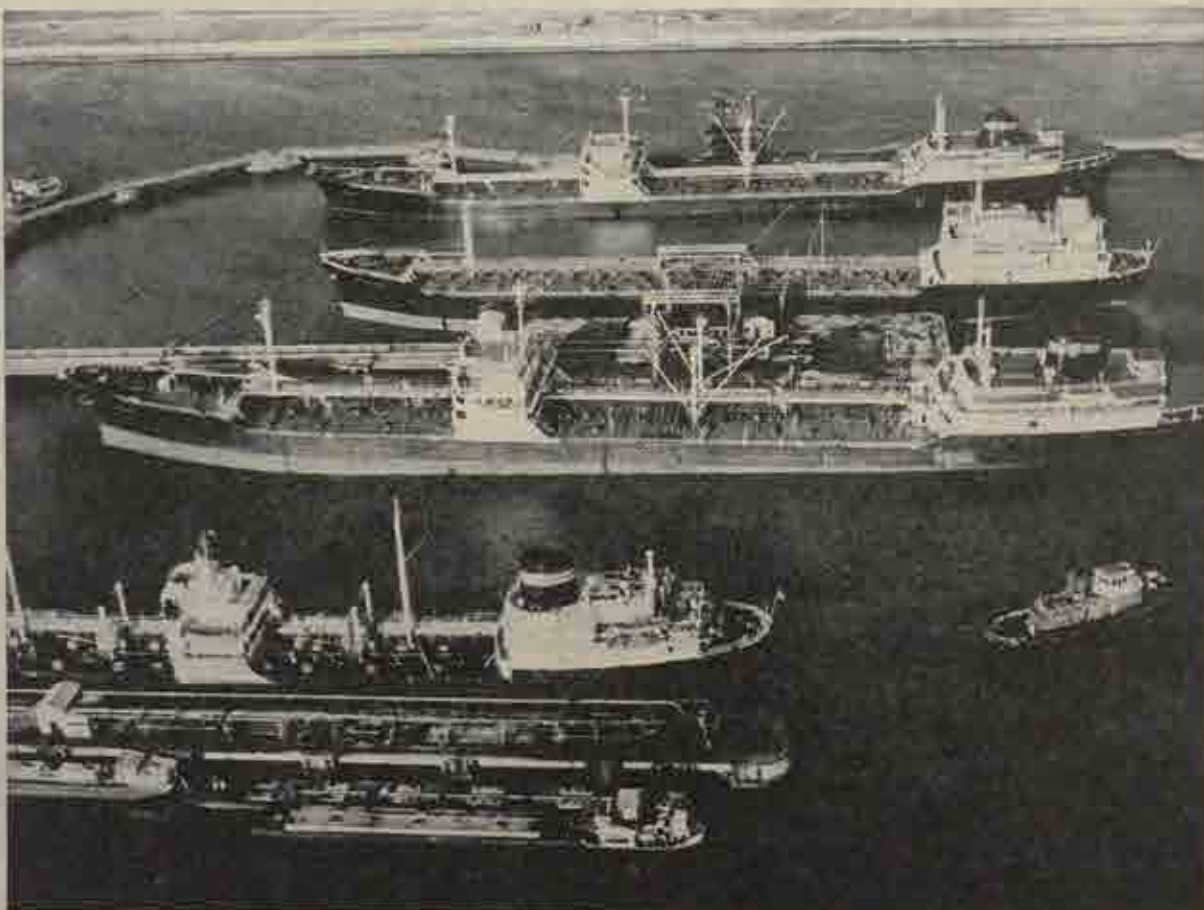
En lo que se refiere a los 113 clandestinos que han tenido ocasión de hacer escala en Amberes, el 30 por 100 provienen de Ghana, y un 10 por 100, de Zambia y Senegal. ■  
M. A. PERA DE LA TORRE.

## PETROLEROS A RITMO LENTO

El trabajo en la refinería del puerto de Dunkerke se lleva a ritmo más lento, como consecuencia de la crisis del petróleo en el mundo occidental. Los petroleros esperan fondeados, con sus tanques no siempre llenos. (Foto: EUROPA PRESS.)

**DANIEL MACPHERSON & CIA, S. L.**  
COMISARIOS DE BUQUES - AGENTES DE ADUANA  
COMISARIOS DE AVERIAS - AGENTES DEL «LLOYD'S»  
Ob. Pérez Rodríguez, 4  
CADIZ  
Teléfono  
21 26 50 - 21 42 14 - 21 34 21  
Telex: 76044  
Telegramas: Macpherson  
SUCURSALES EN  
SEVILLA  
PUERTO DE SANTA MARÍA

**EFFECTOS NAVALES**  
**PAULINO FREIRE, S. L.**  
Lubricantes, cables, cabullería, pinturas, ferretería naval, etcétera.  
Suministros a la Marina en general.  
Santo Domingo, 1. CADIZ.  
Teléfono 27 40 00 y 27 44 04.





# UN BUQUE FACTORIA BULGARO, APRESADO EN AGUAS JURISDICCIONALES

• HUBO CLEMENCIA Y NO SUFRIO TODO EL PESO DE LA JUSTICIA NORTEAMERICANA, QUE PODIA CONDENARLE A 100.000 DOLARES DE MULTA, CONFISCACION DEL BARCO Y SU PESCA, Y UN AÑO DE PRISION PARA SU CAPITAN.

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—El apresamiento de pesqueros se ha hecho tan popular en los últimos tiempos que hasta un país como los Estados Unidos, con muchas otras preocupaciones, se ha unido a la partida. Sus guardacostas apresaron hace escasas semanas al pesquero búlgaro "Limozha" ante la costa de Nueva Jersey por estar faenando dos millas dentro de la zona jurisdiccional de pesca, que este país estima en doce.

El "Limozha", de 170 pies de eslora y una tripulación de 79 hombres, tenía en sus bodegas 182 toneladas de sardinas que fueron en principio confiscadas. La captura no fue violenta, pero tampoco estuvo falta de accidentes: cuando un patrullero americano, el "Unimak", regresaba de ayudar a un mercante de su nacionalidad con dificultades frente a Atlantic City, divisó al "Limozha" con las redes tendidas a unas diez millas de la costa. Seizó inmediatamente la bandera del código internacional indicando "Deténgase, deseo ir a bordo de su buque"; el "Limozha" contestó que quería recoger sus redes. Pero en vez de eso, puso toda máquina y se alejó de allí hacia alta mar, mientras trataba de recoger en marcha el aparejo. El guardacostas le persiguió mientras se consultaba urgentemente a la Comandancia de Marina del distrito, y ésta inquirió en el Departamento de Estado en Washington. Este sólo quiso saber que no había duda alguna en cuanto a la violación del espacio territorial de pesca norteamericano. En cuanto le dieron esa seguridad, dio el "OK" a la captura, que se realizó tres millas más allá, es decir, ya en aguas internacionales. No hubo entonces resistencia por parte de la tripulación del "Limozha", un buque moderno, en realidad una fábrica de pescado flotante, con facilidades de limpieza y almacenamiento de sus capturas y tripulación bastante para estar varios meses en la mar. Escoltado por el guardacostas llegó al puerto de Nueva York, donde fue atracado a uno de los muelles oficiales mientras la tripulación y oficiales eran internados en la "Governors Island", donde hace años esperaban los emigrantes que querían entrar en este país.

La condena que podían recibir, de probarse los cargos, por pescar en aguas norteamericanas, llegaba a los 100.000 dólares de multa, pérdida del buque y su pesca, y un año de prisión para el patrón o capitán. Durante el juicio, sin embargo, que acaba de celebrarse, la justicia no descargó con toda su fuerza. Por lo pronto, el capitán, Peter Donchev, de cuarenta y tres años, reconocido ante el juez que, en efecto, había violado, aunque inadvertidamente, la jurisdicción pesquera americana.

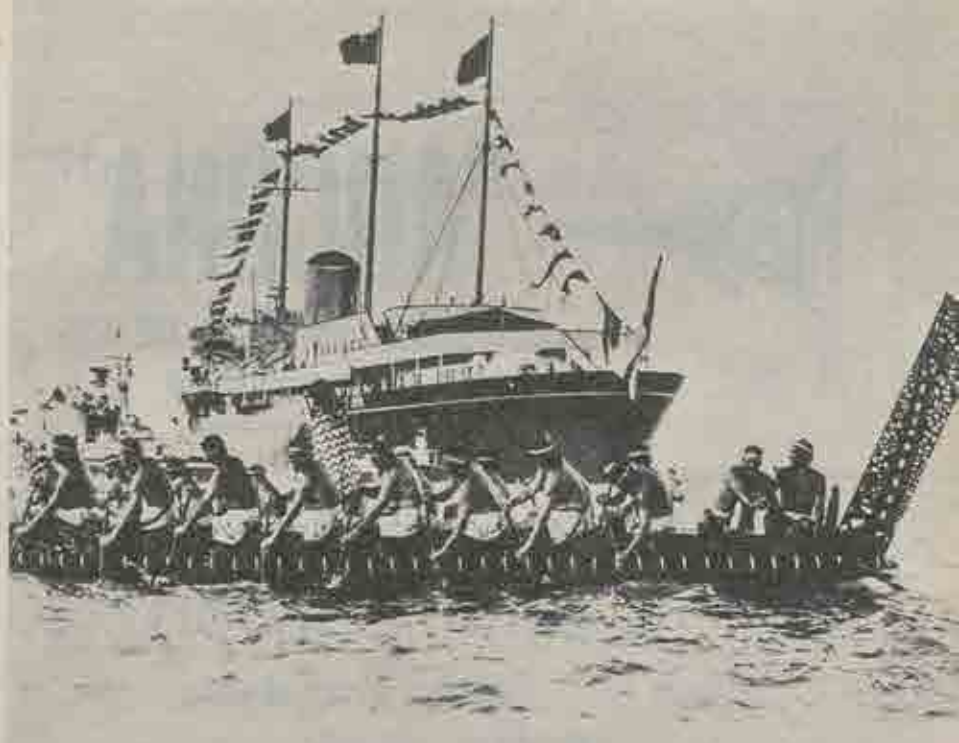
—Íbamos persiguiendo a un banco de sardinas —explicó a través de un intérprete— y sin darnos cuenta cruzamos

esa línea. Luego, al advertirnos de ello, pedimos sólo permiso para recoger las redes, y al tener cerca al guardacostas, paré las máquinas e invité a los oficiales a subir a bordo.

El juez le preguntó si comprendía perfectamente la responsabilidad que contraía al reconocerse culpable. El capitán dijo que sí. Su abogado defensor pidió para él clemencia, describiéndole como un hombre casado, con dos hijos, graduado en la Escuela de la Marina Mercante de su país, que gana al mes 250 dólares. En ese momento, el juez le interrumpió para saber quién iba a pagar la multa, a lo que se dijo que sería la compañía estatal búlgara, propietaria del pesquero.

La sentencia no se hizo esperar: 20.000 dólares de multa para el capitán, que quedará libre con la tripulación una vez pagada, así como el "Limozha", que puede retener la pesca en sus bodegas, cuyo valor se estima en 127.000 dólares. O sea, que no han salido mal del todo.

De todas formas, antes de liquidar el asunto, la Compañía Estatal de Pesca búlgara ha tenido que depositar una fianza de 65.000 dólares en la Audiencia



## EXHIBICION MAORI ANTE LA REINA INGLESA

Ante el yate real «Britannia» anclado en aguas de Waitangi, en la bahía de las islas, pasa una embarcación guerrera, «Nga Toki Matawhaorua», de 35 metros de eslora, tripulada por un grupo de remeros maories. Fue uno de los actos del Primer Día de Nueva Zelanda, y la Reina Isabel, que con otros miembros de la familia real inglesa realizaba una visita a aquel país, pudo presenciarlo desde su yate. (Foto: FIEL.)

Federal de Brooklyn, para responder a los cargos privados que hace dos años le hizo la Asociación de Langosteros de Nueva Inglaterra, por alegado corte de

redes a cargo de dos pesqueros de aquel país. En fin, que aquí también llega la guerra de apresamientos, cargos y descargos. ■ CARRASCAL

## CRONICA DE WALVIS BAY

WALVIS BAY (Crónica de nuestro corresponsal).—Ha visitado Walvis Bay el médico cubano doctor González, que próximamente se hará cargo de la atención a los marineros españoles en el puerto de Walvis Bay, contratado por el Instituto Social de la Marina. Hemos hablado con él y nos ha dicho que el día 1 de marzo estará en Walvis.

Está muy animado y espera la colaboración de todos, representantes de armadores, capitanes y marineros, para que su trabajo pueda ser lo más eficaz posible.

El doctor González espera que pronto venga de España una enfermera para ayudarlo y para atender a los marineros españoles que quedan hospitalizados. También irá destinado a Walvis Bay el médico del Instituto Social de la Marina don Juan Bartolomé Soler, quien actualmente está tramitando la documentación.

Los marineros españoles, al conocer esta noticia, han manifestado su alegría y satisfacción, pues se podrán entender

• MARISQUEROS DE MOZAMBIQUE SE APROVISIONAN DE COMBUSTIBLE EN SUD WEST AFRICA, DE PASO PARA ANGOLA.

con su médico en español al ser reconocidos y diagnosticados, lo que siempre es una gran ventaja.

## LOS BARCOS MARISQUEROS DE MOZAMBIQUE

Debido a la escasez de petróleo en la zona de Mozambique, los barcos españoles que están faenando en aquellas aguas han tenido graves problemas para suministrarse de combustible.

Seis marisqueros españoles de aquella zona han entrado en este puerto de Walvis Bay para hacer combustible, y se dirigen a la zona de Angola para seguir pescando en esa zona, esperando el suministro de combustible del petrolero español, que según noticias, a finales de este mes o a principios de marzo llegará a Luanda.

## MUCHOS MARINOS NUEVOS

Cuando llega un barco de España a puerto, o cuando vuelven los relevos por avión, de una temporada a esta parte se notan muchas caras nuevas, muchos marinos y marineros nuevos, algunos muy jóvenes.

En algunos barcos, de una campaña a otra, han cambiado más de treinta tripulantes entre oficiales y marineros.

¿Cuál es el motivo de tanto cambio? Es normal que haya algunos cambios, porque algunos marineros tienen que hacer el servicio militar, otros porque se quedan a estudiar, otros se quedan una campaña porque quieren casarse, etcétera.

Pero la mayoría se quedan porque no están conformes con la liquidación de la campaña, o porque el tiempo de descanso en casa es muy corto mientras el barco repara, y luego se enrolan en otro, o porque se van a la Mercante extranjera, donde se gana igual o más que en la pesca y el trabajo es mucho menos pesado.

Ya no es tan fácil como antes reunir a toda una tripulación para que el barco salga a la mar. Algunos barcos salen de España con gente de menos.

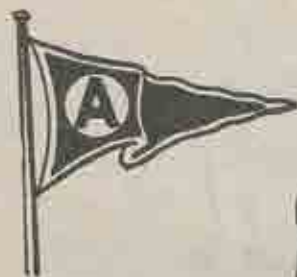
Cuanto más se humanice la vida de la mar, y sobre todo la pesca, y se garanticen unos sueldos dignos, unas vacaciones normales y se mejore la convivencia a bordo, más incentivo habrá para que los marineros españoles que se han marchado a navegar en barcos con bandera extranjera vuelvan a los barcos españoles. ■ URBANO VELAZ.

## BARCOS PORTACONTENEDORES DE PROPULSION NUCLEAR PARA LA DECADA DE LOS 80

La propulsión de buques portacontenedores mediante energía nuclear es un tema que indudablemente será objeto de estudio el próximo año, afirma el director de «Freight Containers». En el número más reciente de esta revista, mister Patrick Finlay manifiesta que es «lógico suponer» que, al examinarse el diseño de los barcos de la década de los 80, que reemplazarán a los que no usan el canal de Panamá, gire el estudio en torno a aquellos que transporten hasta 5.000 contene-

dores equivalente a los 6 metros. Ahora bien, es improbable que tuviesen un calado mayor de 12 metros, ya que esta es la profundidad máxima en muchos de los muelles para contenedores existentes en el mundo. Mister Finlay dice que hay unos 14.500 contenedores en servicio, de 2,74 y 2,87 metros de altura, y que si bien se usan principalmente en las rutas del Pacífico, convendría pintar en los de mayor altura una franja de color distinto, situada a 2,43 metros, para facilitar su identificación.





# "AUCONA"

COMPañIA AUXILIAR DE CO-  
MERCIO Y NAVEGACION, S. A.

ALCALA, 63 - MADRID-14

Teléfonos { 225 21 10 (9 líneas) y 276 04 03  
225 51 10 (9 líneas) PASAJES

TELEX 27731 - 27573 - 23186 PASAJES

Telegramas: AUCONA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES. AGENTES GENERALES  
DE LA CIA. TRASMEDITERRANEA. EXPORTACION E  
IMPORTACION. AGENTES LIBRES DE SEGUROS.  
REPRESENTACIONES AEREAS

DELEGACIONES Y AGENCIAS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE ESPAÑA



**NAUTICAL**  
Iuls arbulu, s. l.

**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

# EL "REINA" HA MUERTO

UN viejo barco yace moribundo en el puerto de Hong Kong. Antaño fue el "Queen Elizabeth", orgullo de Inglaterra.

Durante muchos años fue el rey de los mares, orgullo de los ingleses, que no encontraban adjetivos adecuados para ensalzarlo. Su fotografía adorna las paredes del despacho de C. Y. Tung, en Hong Kong. Este naviero chino, del que se dice que a su lado palidece Onassis, fue el último propietario del "Queen Elizabeth".

## UNOS PASAJEROS INESPERADOS

El barco fue botado en 1938. La propia Reina de Inglaterra estrelló contra su casco la tradicional botella de champán. Pero los pasajeros que navegarían en el "Lizzie", como fue apodado por los sentimentales marinos ingleses, no eran precisamente lo que en un principio habían pensado los directores de la Cunard. Los primeros pasajeros que navegaron en el "Queen" eran soldados. Cuando estalló la guerra se daban todavía los últimos toques a la nave. En marzo de 1940, el barco inglés se deslizó fuera del Clyde y se dirigió a Singapur, pero un año más tarde empezaba su trabajo como transporte de tropas, llevando más de 15.000 hombres en un solo viaje. Después de la guerra, la nave se convirtió en un palacio flotante para pasajeros millonarios que tenían a su disposición nada menos que catorce cubiertas en un ambiente de lujo propio de cuentos de hadas.

En 1968, el "Queen" fue retirado del servicio. Un grupo de norteamericanos compró el barco con la intención de convertirlo en el principal atractivo de un parque de recreo de Filadelfia. Pero esos caballeros se olvidaron de un pequeño detalle: el problema de transportar ese gigantesco castillo del mar a su destino. Las negociaciones quedaron

interrumpidas. La idea siguiente fue convertirlo en atractivo turístico frente a las costas de Florida, pero tampoco este plan siguió adelante.

Finalmente fue el magnate chino de la navegación C. Y. Tung quien encontró un destino digno para la famosa nave. La compró, al ser vendida en Norteamérica, por 17.000.000 de dólares y gastó algunos millones de dólares más para convertirla en una Universidad flotante con capacidad para varios centenares de alumnos. La "Universidad Marina", como fue denominada, estaba casi terminada para enero de 1972, y Tung preparaba la celebración de la nueva botadura.

Pero nada salió de acuerdo con los planes. El 9 de enero, la nave se incendió. No había posibilidad de apagar el fuego, puesto que las llamas, en un tiempo sorprendentemente breve, se habían extendido a todas las partes del buque.

## SABOTAJE

El veredicto oficial del Tribunal marítimo de Hong Kong fue que la destrucción del "Queen" se debía a un acto de sabotaje. Nunca se ha averiguado por qué o quién lo perpetró, pero el Tribunal descartó todo motivo político.

La nave está tumbada de costado en el agua, convertida en un montón de hierros retorcidos. Es imposible repararla. La vista de este coloso oxidado, por encima del cual revolotean los cuervos, es un espectáculo capaz de hacer brotar lágrimas de los ojos de cualquier marino.

Pero algunos verán en la destrucción del viejo rey de los mares por los japoneses una especie de venganza tardía por los daños causados al país del Sol Naciente por aquellos soldados que antaño transportó el "Queen Elizabeth". ■ JAN HEMMESKERK, Fotos: THEO VAN HOUTS-CAMERA PRESS (Londres).





**"DEAD  
QUEEN"**





# NUEVOS LOCALES DEL HOGAR DEL MARINO ESPAÑOL EN OSLO

El prestigioso diario madrileño "ABC" publicaba, en su edición de 14 de febrero, la crónica de su corresponsal en Oslo, que reproducimos a continuación dado el interés evidente que tiene para nuestros lectores.

OSLO, 13 (Crónica recibida por "telex").—El elevado número de personalidades noruegas, pertenecientes a los medios navales y financieros de este país, que han acudido esta tarde a la recepción ofrecida por el embajador de España, don Juan de las Bárcenas, con motivo de la inauguración de los nuevos locales del Hogar del Marino Español en Oslo—dependiente del Instituto Español de Emigración—, señala de forma evidente que nuestro país es considerado en aquellos medios profesionales noruegos como un mercado extremadamente interesante. Esta inauguración habrá sido la forma idónea de demostrarlo, y tengase en cuenta que Noruega, con su flota mercante de 24 millones de toneladas de desplazamiento, representa hoy una de las grandes potencias mundiales.

El nuevo Hogar que inauguramos hoy en Oslo—dijo el embajador, don Juan de las Bárcenas, durante su alocución a los invitados—señala la importancia que España otorga a las cuestiones de tipo social. Recordó también la labor que ha venido desarrollando el Instituto Español de Emigración e hizo referencia al alto nivel alcanzado por nuestro país como potencia constructora de barcos, con una cartera actual de pedidos que es superior a los siete millones de toneladas. No cabe duda de que sus palabras

tuvieron un señalado eco entre los informadores que habían acudido a la recepción, más aún cuando, en este apartado, España se ha situado en uno de los primeros puestos de la lista de potencias constructoras de barcos, incluso antes que Noruega o Francia.

A partir de ahora, los locales del nuevo Hogar del Marino Español en Oslo (que vienen a sustituir a los que hasta ahora existían para el mismo fin) están emplazados en el barrio residencial de Vinderen, con buenas comunicaciones con el centro de la capital. Se trata de una amplia y a la vez confortable casa, con todas las instalaciones apropiadas y un espacioso jardín.

El eco del acontecimiento ha sobrepasado los ámbitos financieros y navales, puesto que en el acto inaugural se habían reunido también los representantes de la prensa y la radiotelevisión noruegas, así como un equipo de los servicios de onda corta de la emisora nacional de este país con el propósito de realizar un reportaje sobre el Hogar.

Las palabras de nuestro embajador en relación con el alto nivel alcanzado por la industria naval española fueron recogidas a la vez que refrendadas en comentarios de varios de los periodistas noruegos asistentes, algunos de los cuales hicieron referencia al viaje que dentro de pocos días van a emprender a España, con el propósito de informar sobre la presentación de una exposición noruega de equipo técnico para la Marina Mercante, que tendrá lugar en Madrid. ■ JOSE COLL BAROT.

## CRONICAS DE TERRANOVA



SAINT JOHN'S

# NORMALIDAD E ACTIVIDADES POR

SAINT-JOHN'S, TERRANOVA (De nuestro corresponsal).—Como se acercaban las fechas navideñas y no había nevado desde el mes de noviembre, los dos canales de televisión y la radio proclamaron que las del presente año serían unas Navidades verdes, a falta de la habitual nieve. Pero el tiempo juega de las suyas, y el mismo día 24 de diciembre cayó la nevada deseada por casi todos los habitantes de la ciudad de San Juan, y así no se rompió la tradición de las fiestas blancas.

No volvió a nevar en unos quince días, pero ahora sí que lo ha hecho, con ganas, y helándose todos los lagos de la ciudad, donde patinan y juegan los jóvenes.

Estas nevadas y heladas causan trastornos a la ciudad entera: se paralizan los servicios urbanos de "buses" y los coches particulares, cierran las escuelas y colegios, y la vida urbana queda sin vida, todo parado. Los peatones, de los pocos que hay en estas circunstancias, sufren caídas y accidentes numerosos. La temperatura, desde hace unos quince días, ha sido de 10 a 12° bajo cero. Se han juntado dos bajas presiones atmosféricas, afectando a toda la isla de Newfoundland y a la parte Norte de Labrador, donde la temperatura llegó el 2 de febrero a 20° bajo cero, que acompañados por los fuertes vientos se convertían en 50° por lo menos.

La actividad en el puerto no cede a pesar del frío, haciendo sus entradas normales bastantes buques y factorías alemanes y portugueses. Todos ellos vienen a aprovisionarse, en plena campaña pesquera. Los alemanes han pasado las

Navidades en sus casas, mientras que algunos portugueses, por hacer las campañas en rueda, las han pasado en la mar.

Y también harán sus entradas normales los nuevos buques—seis factorías nuevos para la pesca de bacalao—que ha construido la empresa Pebsa, y que son los "Arriscado", "Brincador", "Cernello", "Danteiro", "Esguio" y "Farfalleiro". De 1.350 toneladas de registro bruto y equipados con motores de 3.000 HP., cuentan también con frigoríficos para el fileteado, que en los mercados españoles ha tenido mucha aceptación.

El día 1 de febrero regresó Mr. Cooper, de la sociedad Pinto and Hann, provisionista de barcos pesqueros, de su viaje a Lisboa, Madrid, La Coruña, Vigo y otras ciudades, donde cambió impresiones con varios gerentes de distintos armadores de bacaladeros portugueses y españoles. Mr. Cooper sustituye a don José Luis Arambarri cuando éste se ausenta de Saint John's, en su función de vicecónsul español. ■ F. TORRES.

Entre Loun y Canadian Acceptance el edificio en construcción de lo que será la Casa del Mar de Saint John's. Está situado en la calle Water Street en el centro comercial de la ciudad.

## EXPOSICION NORUEGA DE INDUSTRIAS AUXILIARES NAVALES

● Se celebró en Madrid los días 19, 20 y 21 de febrero.

MADRID, 19 (Redacción).—Ha sido presentada en Madrid la Exposición Noruega de Equipos Navales, cuya finalidad principal es promover y potenciar el intercambio comercial hispano-noruego.

Presidieron el acto inaugural el subsecretario del Ministerio de Comercio español, don Alvaro Rengifo Calderón; subsecretario de Comercio noruego, señor Brinch; director general del Consejo Noruego de Exportación, señor Gunnar Rogstad, y el embajador de Noruega en España, señor Thor Boye.

Los productos que aquí se exhiben pertenecen a la industria auxiliar naval y pueden ser considerados como auténticas novedades tecnológicas. Noruega es el segundo país en construcción naval, tras de Japón, lugar alcanzado gracias a una importante tradición marítima y a una técnica muy desarrollada. España, que ocupa el quinto lugar en el concierto mundial, es, potencialmente, un mercado importante para la industria auxiliar noruega; de ahí el interés de los expositores por introducirse en el mercado nacional.

## EN LA PASADA CAMPAÑA DE TERRANOVA: 384 ACCIDENTES DE TRABAJO

● Los servicios del ISM efectuaron 2.750 visitas médicas.

MADRID (Redacción).—Durante el pasado año 1973 se produjeron 384 casos de accidentes laborales en Terranova, siendo atendidos por los servicios médicos que el ISM tiene en Saint-Pierre, Miquelón y Saint-John's.

Del total de los accidentados, 40 de ellos fueron hospitalizados, haciéndose necesaria la repatriación en 26 casos.

En lo que a enfermedades se refiere, se atendieron 2.364 visitas, necesitando hospitalización 83 y repatriación 45 enfermos.

El número de consultas médicas por radio fueron de 199, y el número total de barcos de arribada fue de 662 en Saint-Pierre y 121 en Saint-John's, lo que supone un total de 17.592 pescadores.

En relación con el año anterior, 1972, se aprecia un aumento del número de hospitalizados en relación al de visitas efectuadas: 4,47 por 100, frente a 3,48 por 100 en 1972, disminuyendo, sin embargo, el número total de visitas médicas, que en 1973 fueron 2.750, frente a las 3.075 de 1972.



# BAJO EL SIGNO DE LOS HIELOS

SAINT PIERRE

## EL MAYOR MOVIMIENTO PORTUARIO DE SU HISTORIA

SAINT-PIERRE ET MIQUELON (Crónica de nuestro corresponsal).—Como ya sabrán muchos de nuestros lectores, esta pequeña isla figura justo en el centro de las corrientes más frías de la Tierra, la del Labrador y la de Baffin. Estas corrientes son las principales causantes de las bajas temperaturas (en estos momentos, 19 bajo cero), pese a la latitud moderada del archipiélago (la misma que la de la ciudad francesa de Nantes, es decir, unos 500 kilómetros al Norte de las costas cantábricas españolas).

Desde mi última crónica de principios de febrero hemos venido "disfrutando" no ya sólo de las bajísimas temperaturas—cosa normal—, sino de tormentas especialmente violentas, que nos dejan totalmente sepultados bajo la nieve en pocas horas. Tempestades casi a una por semana endurecen hasta lo indecible la vida de los pescadores en la mar y hasta la relativamente cómoda nuestra en tierra.

### MUCHO MOVIMIENTO EN EL PUERTO

Puedo decir, sin temor a equivocarme, que, en lo que va de año, el puerto de St. Pierre ha tenido el movimiento mayor de su historia, y no solamente en cuanto a movimiento de buques se refiere, sino también en cuanto a volumen de toneladas de pescado transbordadas en estos primeros cuarenta y cinco días del año, que, según datos proporcionados por la casa consignataria Paturel Frères, ascendieron en enero a 9.000 toneladas, y en los primeros quince días de febrero, a unas 4.000 más. Estas cantidades, para un territorio habitado apenas por 5.000 personas, son importantísimas. España, a pesar de que desde hace muchos años no realiza prácticamente operaciones de transbordo de pescado, ha contribuido a esta cifra con unas 2.000 toneladas (principalmente de calamar), siendo las más importantes cantidades a cargo de rusos, japoneses y alemanes.

Barcos entrados del 1 enero al 15 febrero: Españoles, 57; alemanes, 10; japoneses, 8; franceses, 6; rusos, 2. Y otros de diversas nacionalidades.

El encontrarse el puerto de St. John's, en Terranova, con posibilidades de bloqueo, y el de Sydney, en Nueva Escocia, cerrado, en ambos casos por los hielos,

### ● LA PESCA DE LOS BACALADEROS ES BUENA, PERO LOS FRIOS HAN LLEVADO BASTANTES TRIPULANTES AL HOSPITAL.

amén de las dificultades en aprovisionamiento existentes en los puertos canadienses abiertos, hace que St. Pierre se beneficie de esta inesperada afluencia.

### PIERRE SCHOENDORFFER, EN SAINT-PIERRE

El conocido escritor y director de cine francés P. Schoendorffer (alsaciano) se encuentra entre nosotros con el fin de ambientarse y tomar datos para una próxima novela sobre el mar de Terranova. Visitó las instalaciones del ISM en la isla y comió a bordo de uno de nuestros barcos—el cargo "Nuevo Mundo"—, visitando otros varios pesqueros y dedicando palabras de elogio para la organización asistencial del ISM en Terranova. Tuvo la atención de dedicarme una de sus obras, por cierto pasada al cine ("La sección 317", que se desarrolla durante la guerra de Indochina—época francesa—).

### BARCOS DE APOYO Y HOSPITAL ALEMAN Y FRANCES

El "Frithjof", barco de apoyo a la flota alemana en Terranova (flota constituida por treinta grandes navíos, con unos 3.000 hombres), pasó unas horas en St. Pierre el día 14 de febrero. Barco perfectamente equipado para las atenciones sanitarias de la flota alemana, con capacidad para 16 enfermos y con todos los servicios necesarios a bordo. Su médico, el doctor Burkhard (como ya lo hicieran con anterioridad sus predecesores en estos barcos-hospitales alemanes), se ofreció para prestar a nuestros pescadores la ayuda que precisasen en alta mar. Generoso ofrecimiento que, desgraciadamente, la barrera del lenguaje limitará, ya que a bordo nadie habla español. Este buque está financiado un tercio por los armadores alemanes y los otros dos a cargo del Ministerio de Comercio germano. La duración de su campaña es de dos meses, pero es reemplazado durante su ausencia por su gemelo el "Poseidón". La tripulación es de la Marina Mercante.

El BSL (barco sostén logístico) francés "Rhône" nos visitó el día 15. Acompaña a la flota gala, compuesta por dieciocho unidades, con unos 1.000 hombres a bordo. El "Rhône" finalizará su campaña en abril, teniendo previsto desplazarse al mar de Noruega y Barents para aquellas fechas, siguiendo a su flota. Este buque, a diferencia del alemán, es financiado en su totalidad por el Gobierno francés y su tripulación está compuesta por marinos de la Armada (ochenta marineros y cincuenta mandos y especialistas diversos). El oficial de pesca, D. Walter, y el doctor Barbier también se ofrecieron incondicionalmente a nuestra flota. Las frecuencias de llamada son la internacional de 2.182 mts y la de 2.321.

### ¿BARCO HOSPITAL ESPAÑOL?

Al lector podría chocarle un poco el hecho de comprobar que flotas muy inferiores en número a la española (com-

puesta por unas 160 unidades, con unos 5.000 hombres) gozan de los servicios de estos magníficos barcos de apoyo, mientras que nosotros no tenemos nada en este aspecto. También se había hablado mucho hace dos o tres años de un proyecto de buque de apoyo español al estilo del portugués "Gil Eannes", destinado a los barcos de Terranova. De todos modos, tanto la flota alemana como la francesa pescan racionalmente y en equipo, es decir, todos agrupados, por lo que este tipo de asistencia, para ellos, es efectivo. La flota española, en cambio, sigue con su técnica de hacer cada uno la guerra por su cuenta, de engañar hasta a su propio hermano, de dar noticias falsas, claves misteriosas... etcétera, etcétera. Con lo que los barcos se encuentran enormemente dispersos, en una superficie más vasta que la de Europa, separados a veces por centenares de millas, lo cual hace totalmente impracticable este tipo de asistencia en el mar, siendo, pues, más útil el actual de montar buenos servicios en tierra complementados con las consultas por radiotelefonía.

### ANGEL PORTELA Y SUS GITANOS, EN SAINT-PIERRE

Dos gallegos—Angel y Ramón—, más dos italianos (que no tienen, por supuesto, nada de gitanos...), se encuentran animando una sala de espectáculos en la isla desde hace ya dos meses. Todo lo español gusta mucho en St. Pierre y no digamos el ambiente y el jolgorio que se organiza cuando hay varios barcos en puerto y la sala llena de marineros españoles. Nadie podría imaginar que se está fuera de España.

### MUCHOS ENFERMOS DE IMPORTANCIA

En relación con las bajas temperaturas y con la pronta arribada de los buques, estamos batiendo todos los records de atenciones médicas y de hospitalizaciones, estas últimas todas de casos auténticamente serios. Afortunadamente, están todos fuera de peligro (nieve en la actualidad, de los cuales cuatro salen hacia España, acompañados por el director del hospital, doctor Maurice Rammou).

A pesar del frío intenso, se va apreciando en el curso de los últimos años una disminución progresiva en el número de casos de congelación y gangrena de dedos, lo cual se debe a que la mayoría de los buques, o son modernos y con cubierta de trabajo al abrigo, o bien se han modernizado y adaptado una cubierta, con lo cual los hombres sufren mucho menos del frío y, además, están menos expuestos a ser arrastrados por el mar, como sucedía hace apenas pocos años.

### PESCAS BUENAS

Parece (dentro del clásico secreto de los pescadores...) que la pesca es, en general, buena desde el comienzo de la campaña. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

# N LAS TUARIAS

● SE ESPERA LA  
LLEGADA DE SEIS  
MODERNOS BACALADEROS DE PEBSA.







Pareja de pescadores vistos por Sevillano.

# SERIGRAFIA GALLEGA

Puerto pesquero, por Alonso.



El arte, en cualquiera de sus manifestaciones, es minoritario, al menos en la acepción y significación tradicional de lo artístico. Los intentos de ampliar las minorías que lo disfrutan y aprecian son frecuentes y diversos. Desde un "teatro en la calle" a exposiciones pictóricas al aire libre, o al museo de escultura de la Castellana, en Madrid, pasando por una amplia gama de actos públicos y publicaciones a precios económicos en los que el arte es tema central de los esfuerzos.

Dentro de la plástica, la obra gráfica puede ser considerada como el esfuerzo más serio y efectivo de ampliar las minorías citadas. Por obra gráfica se entiende la edición seriada de un ejemplar artístico. Grabados, serigrafías y litografías son algunas de sus modalidades. El artista elabora un trabajo que pierde su condición de "ejemplar único" para formar parte de una edición de 100, 200 ó 300 ejemplares, abaratando considerablemente su precio sin perder la calidad de la obra creada, con lo que se consigue un acceso mayor.

Preciso es resaltar la colaboración de artistas consagrados con las técnicas de obra gráfica, pues desde Durero a Picasso, desde Goya a Miró, todos ellos han trabajado el grabado y la litografía.

En España existe un amplio sector de artistas que trabajan constantemente la obra gráfica. Nombres de primera línea: Dalí, Tàpies, Millares, el ya citado Miró, sin olvidarse de Ricardo Baroja, Solana y de tantos otros.





La soledad de los que esperan... (Pérez Bellas).

● LA OBRA GRÁFICA ES EL INTENTO MAS SERIO DE POPULARIZAR EL ARTE.

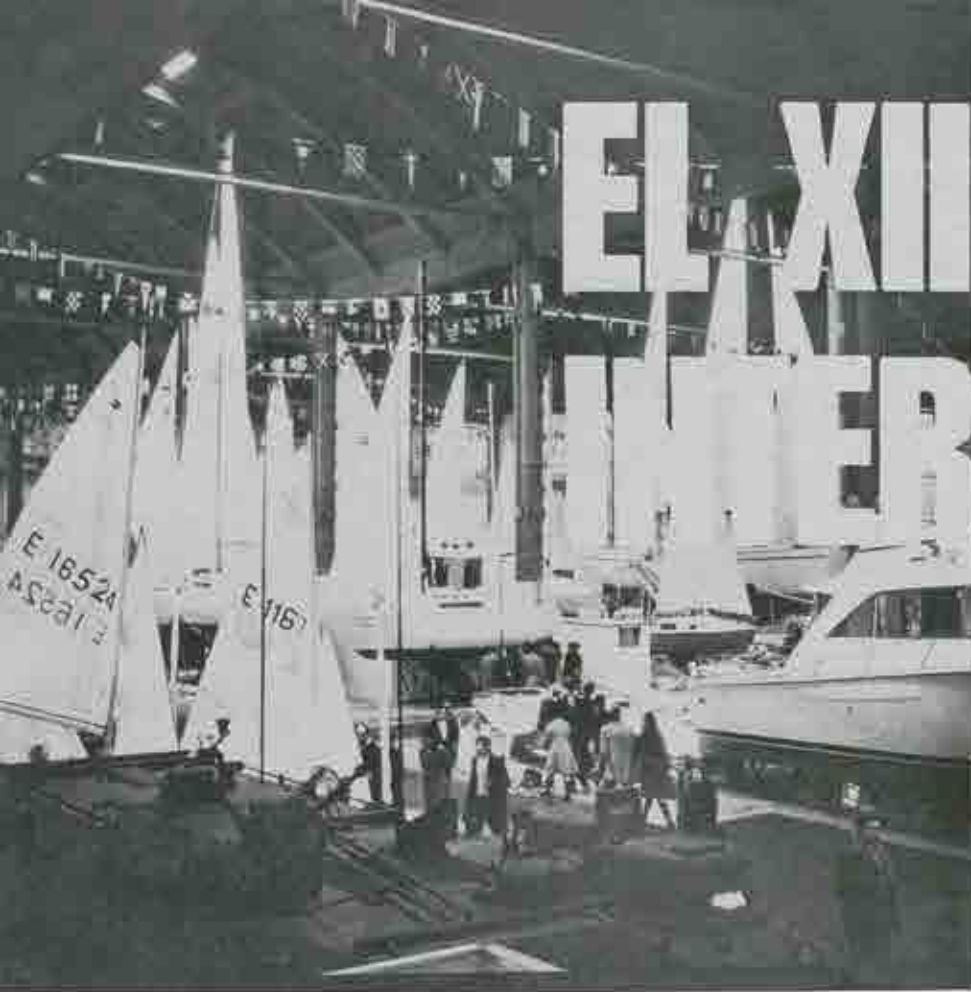
● EDUCIONES SERIADAS DE OBRAS ARTÍSTICAS: UNA REVOLUCION EN EL ARTE.

Más en este caso concreto no hablaremos de todos ellos, pues es materia para un libro cuando menos, sino del esfuerzo que un reducido grupo de gallegos amantes del arte efectúan día a día en su Vigo natal. Serigrafía Gallega es su nombre, y su interesante colección de ediciones es su fruto. Hemos seleccionado algunas de ellas. Y surgen nombres importantes como Castelao, de quien ya publicamos en "Hoja del Mar" alguna reproducción de su quehacer, que guarda y atesora el Museo de Pontevedra, con su dibujo claro y preciso, con su maestría de siempre. Nombres como Pérez Bellas, Ventura Cores, José Luis de Dios, Sevillano, Prego y Alonso, sin otro nexo que el de ser gallegos y amantes de su oficio. Los colores, la composición, el dibujo, todo ello cuenta a la hora de valorar una obra, y las serigrafías aquí presentadas demuestran que entre una obra gráfica y un "ejemplar único" no hay diferencia artística. Existen diferencias, evidentemente, entre unos pintores y otros, mas ello es problema de talento, que no de medio a emplear. ■ A. S. H.



En Ventura Cores, el color se convierte en protagonista.





# EL XII SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

# SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

## CRECIENTE ÉXITO DEL CERTAMEN EN NOVEDADES

BARCELONA (De nuestro enviado especial).—El pasado día 12 se clausuró en Barcelona, con los honores que el acto merecía, la XII edición del Salón Náutico Internacional, que representa sin lugar a dudas, la más importante manifestación comercial y técnica de cuantas se celebran en nuestro país en este terreno y una de las más representativas de Europa. No sólo por lo que de aglutinante para la industria especializada de nuestro país tiene, sino por lo que representa de idóneo escaparate para las más relevantes novedades que produce la investigación industrial de todo el mundo en este sentido.

Cada año es mayor la presencia de firmas comerciales en el Salón, y mayor es igualmente el número de visitantes. En esta ocasión, y debido al aumento de solicitudes de espacio por parte de los expositores (un 40 por 100 más que el año pasado), han tenido que utilizarse tres palacios de la Feria de Muestras de Barcelona: el número uno, el de la Metalurgia y el del Cincuentenario. Este detalle, junto con el número de expositores (521), los metros cuadrados totales del Salón (40.000) y la superficie destinada a exposición (25.000 m<sup>2</sup>), dan una idea exacta de la forma en que aumenta, progresivamente, el prestigio del Salón Náutico Internacional.

Que, por otra parte, no se limita simplemente a ser un mero exhibidor de novedades, sino que actúa de auténtico catalizador de importantes operaciones comerciales. El año pasado, por ejemplo, el valor de dichas operaciones ascendió a más de 3.300 millones de pesetas. De la misma forma, en la edición de 1973, el valor de la mercancía expuesta equivalió a 330 millones de pesetas. Estas cifras serán ampliamente rebasadas en la presente edición del Salón Náutico Internacional, por varias razones: primera, porque, lógicamente, los productos exhibidos han sufrido las alteraciones de precios que se acusan de un año a otro; segunda, porque el número de expositores ha aumentado en un 40 por 100, más o menos; con relación al año anterior, y, por fin, porque en 1974, la fecha de inauguración del Salón se ha adelantado de forma notable, a fin de permitir a los fabricantes atender con tiempo suficiente todos los pedidos que les formulen los compradores.

Es éste, sin duda alguna, un importantísi-

mo aspecto de esta manifestación náutica. El pasado año hubo ocasión de comprobar cómo las firmas comerciales pasaban auténticos apuros para servir la avalancha de pedidos formalizados durante los días en que permaneció abierto el Salón, con plazos muy cortos y que, por supuesto, coincidían con el principio de la época veraniega. En el ánimo de la Junta Directiva del Salón Náutico Internacional parece existir el propósito de ir adelantando, progresivamente, las fechas de su inauguración, con el fin de facilitar la deseable elasticidad entre los pedidos y su cumplimentación.

### PRESENCIA ESPAÑOLA

El apelativo de "internacional" que el Salón Náutico de Barcelona tiene no implica, ni mucho menos, un predominio de firmas extranjeras entre las que acuden a dicho certamen. Aunque, evidentemente, nuestra posición internacional en el diseño, desarrollo y fabricación de embarcaciones deportivas no es muy destacable, el papel de las firmas españolas en el Salón es realmente relevante. El 65 por 100 de las empresas presentes en el Salón son españolas, cifras realmente importantes, sobre todo si se tiene en cuenta que en la edición actual, la presencia de empresas extranjeras se ha multiplicado sensiblemente con respecto al año anterior.

Por esas mismas razones, los niveles de competencia comienzan a ser equilibrados, y los fabricantes españoles adquieren cada día mayor prestigio internacional. Una firma española, por ejemplo, fabrica el mejor modelo del mundo de la embarcación olímpica 470, afirmación que avala el hecho de que la mayor parte de los equipos nacionales que participarán en la Olimpiada de Canadá lo hacen con este tipo de barco español.

### NOVEDADES

Los visitantes de un salón náutico esperan, lógicamente, poder observar las novedades más relevantes producidas en un año en el campo de la náutica deportiva. En este sentido, el Salón que acaba de clausurarse ha satisfecho estas esperanzas. Porque, sin duda, las "vedettes" del Salón han sido los

veleros de quince y dieciséis metros de eslora, con palos de casi dieciocho metros de altura, auténticas sorpresas para los visitantes y también auténticos problemas para los organizadores, que tuvieron que resolver las dificultades originadas por la envergadura de estas embarcaciones.

Pero no cabe destacar unas novedades sobre otras, porque realmente en cada uno de los tres sectores en que se dividió el Salón, para agrupar de forma más racional lo exhibido (náutica pesada, ligera y semipesada, y motores y lanchas neumáticas, rápidas, etcétera), se acusaron novedades. La investigación, el trabajo de los fabricantes en este sentido, es constante, y de año en año perfeccionan nuevos aspectos de las embarcaciones, desde los nuevos materiales a emplear en los cascos hasta modernas técnicas en electrónica naval, pasando por detalles de comodidad, ornamentación, etcétera. Todos los barcos exhibidos en el XII Salón Náutico Internacional de Barcelona presentaban alguna novedad, tanto en el lujoso yate de gran porte, de 25 millones de pesetas, hasta el minúsculo "Optimist", que tanta aceptación está teniendo entre nuestros jóvenes acuaua-

tas. Y no sólo en lo que a embarcaciones en sí se refiere, sino que el capítulo de las novedades se extiende igualmente a toda la importante industria auxiliar de la navegación, presente también de forma notable en el Salón: aparatos, mobiliario, motores, vestido, implementos técnicos, radiofonía, pesca, incluso literatura naval, han exhibido novedades en esta XII edición del Salón Náutico.

De cualquier forma, si hubiera necesidad de destacar algo por encima de todo lo demás en este Salón recién clausurado, sería obligatorio decir que ha sido, al mismo tiempo que el más importante de los celebrados hasta hoy, un auténtico "emporio" de la vela. Porque aunque las grandes embarcaciones a motor, de más de veinte metros de eslora, han estado presentes en los palacios de exhibición del Salón, las más importantes novedades se han presentado en el apartado de la navegación a vela, tanto por su calidad como por su cantidad. La atención con que estas novedades han sido seguidas por los visitantes, además, dan una idea bien clara de la importancia que se concede en nuestro país a esta clase de deporte.

### ACTIVIDADES PARALELAS

El Salón Náutico de Barcelona no se limita a recoger en un espacio físico las novedades que presentan una determinada serie de fabricantes, nacionales y extranjeros. Es algo más, por supuesto. Porque la feliz coincidencia de la estancia en Barcelona de un numeroso grupo de personas identificadas

por el interés común hacia las cosas del mar es una ocasión muy propicia para suscitar temas de amplio interés general.

Así, paralelamente a la celebración del Salón Náutico de Barcelona, han tenido lugar una serie de actos, reuniones, etcétera, de auténtica importancia, cuyas finalidades y objetivos vamos a intentar resumir a continuación.

### V. CONVENCION NACIONAL DE CLUBS NAUTICOS

Más de 250 presidentes y comodoros de distintos clubs náuticos españoles asistieron a esta convención, celebrada durante tres días, en la que se trataron una interesante serie de temas. Coincidiendo con el acto inaugural de esta convención, se presentó la "Guía Náutica Turística y Deportiva de España", en la que se recogen, a través de más de 600 páginas, datos sobre 370 puertos de nuestra geografía.

Entre las conclusiones adoptadas por la V Convención figuran la de elevar a la Subsecretaría de la Marina Mercante una petición para que considere la posibilidad de establecer un reglamento para la navegación de recreo y deportiva; solicitar de la Dirección





# CO BARCELONA

## DADES Y OPERACIONES COMERCIALES

General de Correos y Telecomunicaciones una normativa sobre la banda de 2.7 megaciclos para instalación de emisoras de VHF en los clubs náuticos; tratar de obtener la posibilidad de aplicación del crédito naval a la marifa de recreo y deportiva.

### ELECCIÓN DEL "MEJOR DEPORTISTA NAUTICO"

Todos los años, un Jurado de destacadas personalidades relacionadas con el deporte náutico, que preside el conde de Godó, otorga la distinción de "Mejor Deportista Náutico" a aquel atleta que más se haya distinguido en el período anterior. En este caso, el distinguido fue Félix Grancedo, campeón del mundo de snipes.

### CONCURSO ESCOLAR

Más de quinientas obras de pintura y escultura han participado en el concurso nacional convocado entre todos los escolares españoles bajo el lema "El hombre y el mar". Las niñas Natividad Moragues y Ana María Isabel Fuentes fueron las agraciadas con un viaje a Génova, como ganadoras del concurso.

Aparte de estos actos, a los que podríamos calificar de mayor importancia, dentro del Salón, se celebraron otros, muy relevantes igualmente. Como la exposición fotográfica, la exhibición de la "Historia de la moneda española", presentada por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre; una subasta de objetos náuticos antiguos, un cursillo para patrones de embarcaciones deportivas, a vela y a motor, y una exposición de pinturas sobre temas marinos del pintor catalán Jordi Alomá.

En el aspecto deportivo, y coincidiendo con la celebración del Salón Náutico Internacional, se celebraron regatas y pruebas de motonáutica en distintas categorías, en las que participaron destacados deportistas de la especialidad. En este mismo sentido cabe destacar que, por primera vez en la historia de la vela española, un equipo de balandristas, patrocinado por el Salón Náutico, va a participar en la famosísima carrera Jean Bouin, que se celebra en Barcelona todos los años el 2 de diciembre. A tal efecto, dieciséis de estos atletas están sometidos a un intenso entrenamiento en la residencia Joaquín Blume con vistas a su participación en tan importante prueba.

### EL PRESIDENTE DEL C.O.I.

Sin duda alguna, una de las personalidades extranjeras más destacadas de las que visitaron el Salón Náutico Internacional en esta su XII edición fue lord Killanin, presidente del Comité Olímpico Internacional, quien recorrió las instalaciones del recinto y ofreció una rueda de prensa.

Realmente sería prolijo seguir enumerando toda una serie de actividades llevadas a cabo tanto por la organización oficial del Salón Náutico como por algunas de las empresas y entidades comerciales presentes en esta manifestación comercial. Lo realmente destacable es el conjunto de realizaciones que con este motivo se llevan a cabo, fundamentalmente en el aspecto económico y comercial. Si nuestro país es una indudable potencia en la construcción de barcos mercantes, nuestra cualidad de país vinculado por estrechas razones de geografía y de cultura al mar hace que cada día sea mayor nuestro interés por todo lo que se refiere a la náutica. No cabe duda que estas ventajas, puestas de manifiesto en el Salón Náutico de Barcelona, pueden darnos un papel preponderante en el concierto internacional de las producciones de embarcaciones a vela y a motor, tanto deportivas como de recreo, y potenciar cada día más la ya numerosa aportación comercial de los fabricantes españoles a las nada desdeñables cifras de operaciones comerciales que cada año se realizan en el Salón Náutico de Barcelona. ANGEL LUIS DE LA CALLE.



## LOS PRINCES DE ESPAÑA PRESIDIERON LA INAUGURACION

BARCELONA, 2.—Los Príncipes de España presidieron esta mañana el acto inaugural del XII Salón Náutico Internacional, que tuvo lugar en el Palacio de Congresos del recinto ferial de Montjuich, acompañados de los ministros de Comercio y Marina.

El Príncipe Juan Carlos, que llegó acompañado de su esposa y del ministro de Marina, recibió los honores de rigor, rendidos por una compañía de marinería del crucero "Canarias", con bandera, gastadores y banda de música del Tercio de Levante, fuerzas que tras ser revistadas por don Juan Carlos desfilaron marcialmente ante los Príncipes de España, que presenciaron la parada desde un podio.

A continuación, don Juan Carlos y doña Sofía saludaron a las primeras autoridades barcelonesas, encabezadas por el capitán general de la región y mandos militares de los tres cuerpos, miembros del Comité Ejecutivo del Salón y demás personalidades asistentes, entre las que figuraban el ministro de Comercio, el fiscal del Tribunal Supremo, don Fernando Herrero Tejedor, y los gobernadores civiles de Huelva y Albacete.

En el salón de actos del Palacio de Congresos se realizó a continuación la ceremonia de apertura, que se abrió con unas palabras del presidente de la Feria Internacional de Barcelona, don José Riba Ortíz, quien subrayó que es propósito de la Feria que las manifestaciones que se celebren en su recinto utilicen la totalidad del espacio disponible, a fin de encontrar el tamaño óptimo para alcanzar una auténtica proyección internacional. Añadió que el Salón Náutico, sin embargo, tiene otra dimensión deportiva, recordando la gran vinculación del Príncipe de España a esos deportes náuticos.

Habló después el presidente del Comité Organizador y presidente de la Diputación de Barcelona, don Juan Antonio Samaranch, quien empezó haciendo un resumen de la evolución de esta manifestación, que si hace doce años tenía cuatro mil metros de extensión, hoy sobrepasa los 40.000 y tiene auténtica expresión en el concierto internacional. Habló después de las distintas manifestaciones que se realizarán paralelas al certamen, y saludó al presidente de la Federación Internacional (IYRU), señor Beppe Croce, que asistirá a la convención nacional de Clubs Náuticos, anunciando la próxima visita al Salón del presidente del Comité Olímpico Internacional, lord Killanin.

Se refirió, por último, a la presencia del Príncipe de España, a quien expresó el testimonio de su mayor adhesión, y recordó al almirante Carrero Blanco en palabras emocionadas, que levantaron una ovación entre los asistentes, para finalizar sus frases diciendo que "Barcelona quiere proseguir en el camino de prosperidad que es posible dentro de la paz de Franco, y que tendrá, sin duda alguna, una feliz continuación en Vuestra Alteza", palabras que fueron acogidas con nuevos aplausos.

El Príncipe de España declaró a continuación oficialmente inaugurado el XII Salón Náutico Internacional, cuyas instalaciones visitó a continuación detenidamente, iniciando el recorrido por el Palacio del Cincuentenario.





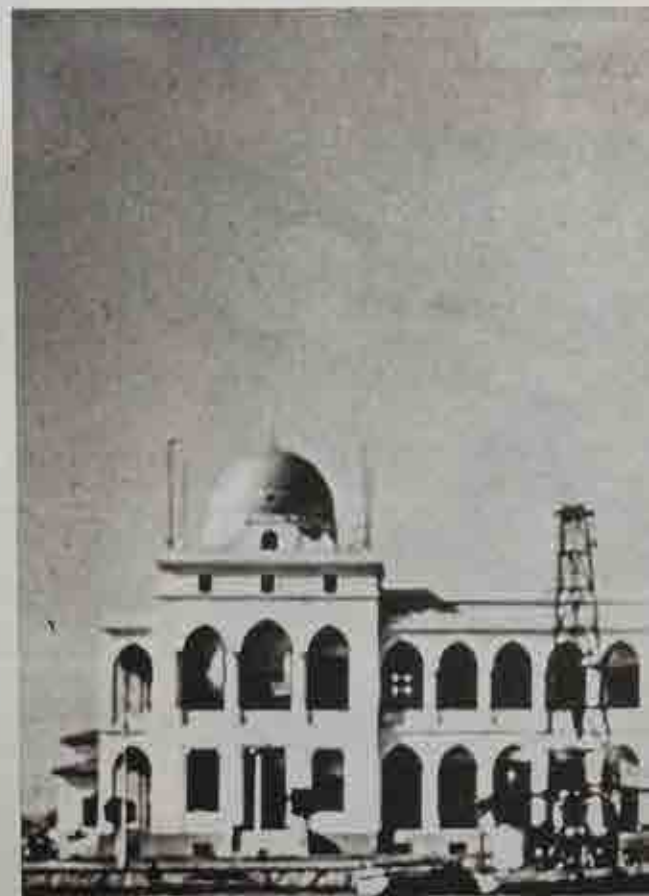
# SE EL



Port Said,



La imagen pertenece a la reciente guerra árabe-israelí. Soldados del Ejército de Israel montan guardia en la zona del Lago Amar- go, donde varios mercantes se encuentran fondeados desde el conflicto del año 1967, cortando la navegación por el canal.





# RA REABIERTO CANAL DE SUEZ

En círculos gubernamentales de El Cairo se contempla la reapertura del canal de Suez como una de las inmediatas consecuencias del acuerdo firmado entre egipcios e israelíes de retirada de tropas. Dicho acuerdo comenzó a ser puesto en práctica el pasado 23 de enero.

El canal de Suez fue cerrado al tráfico marítimo a partir del 5 de junio de 1967, al comienzo de lo que vino en llamarse "guerra de los Seis Días". Para su reapertura serán necesarios trabajos de desescombramiento, pues se encuentra cegado parcialmente por la arena acumulada en siete años. Los egipcios calculan en cuatro o cinco meses el tiempo necesario para su apertura, mientras que los israelíes estiman en casi un año la duración de los trabajos preparatorios.

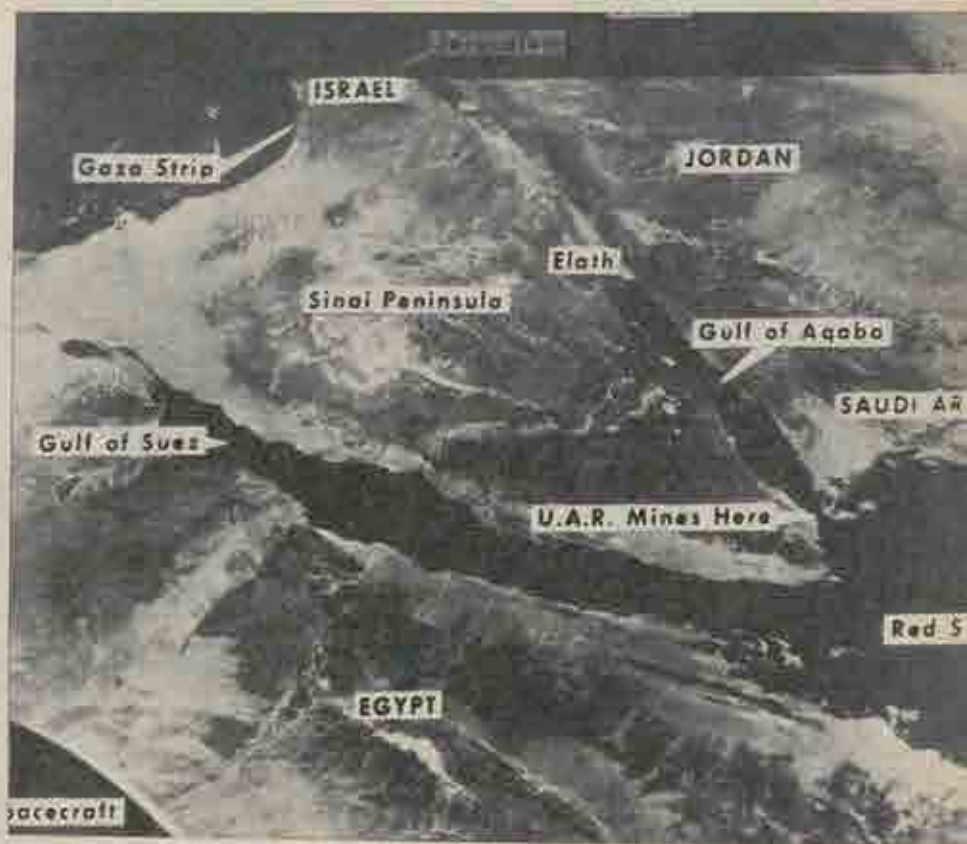
Por otra parte, las autoridades calotas proyectan construir, con el concurso de capital americano, un oleoducto que contornee el canal entre Suez y Alejandría, con capacidad para transportar 600 millones de toneladas de crudo anuales.

Si el canal es posteriormente ahondado y ensanchado, como se desea en El Cairo, podría permitir el paso de una parte de la flota petrolera mundial, flota que sufrió una gran transformación durante los siete años que permaneció cerrado. En la actualidad, el canal admite buques de un máximo de 60.000 toneladas a plena carga.

● SIGNIFICA LA PAZ EGIPCIO-ISRAELI, PERO TAMBIEN ES UNA PUERTA ABIERTA AL «OMBLIGO DEL MUNDO» (EL GOLFO PERSICO) PARA LA FLOTA SOVIETICA.

● PARA LOS ESTADOS RIBEREÑOS DEL MEDITERRANEO SUPONDRA LA VENTAJA DEL ACORTAMIENTO DE LA RUTA DE ORIENTE Y EL PELIGRO DEL AUMENTO DE TRAFICO EN SU MAR INTERIOR, YA SUPERPOBLADO Y CONTAMINADO.

Edificio de la autoridad del canal de Suez.



La imagen es real y fue obtenida por las cámaras fotográficas instaladas en el "Géminis XI". Se aprovechó, en su día, para localizar los puntos principales del conflicto árabe-israelí, y nos vale ahora para ofrecer la espléndida vista general de Suez, llave del paso del mar Rojo al Mediterráneo.

## TANTAS ESPERANZAS COMO RECELOS

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).—La posible y probable reapertura del canal de Suez va a tener en principio más repercusiones estratégico-políticas que comerciales. Esa ruta marítima siempre ha sido un centro neurálgico de la gran política internacional. Llave de paso un día hacia el Imperio británico de la India, guardada, pues, celosamente por los ingleses, puede convertirse hoy en puerta de paso de la flota soviética hacia el océano Índico y, sobre todo, hacia el golfo Pérsico, donde, según todos los análisis, va a estar el ombligo del mundo en los próximos años, ya que en torno a ese saco de aguas calientes se alinean las mayores reservas de petróleo del golfo. Ello va a atraer hacia allí a las flotas de las superpotencias como la miel atrae a las moscas.

Tales consideraciones hacen que la apertura de Suez sea observada en los Estados Unidos, en Washington concretamente, con tantas esperanzas como aprehensiones. Es verdad que esa apertura, reapertura más exactamente, significará de hecho la pax egipcio-israelí, y con ello, la desaparición de uno de los dolores de cabeza del Departamento de Estado en los últimos años. Pero también es verdad que los cruceros rusos armados de misiles, hoy encerrados en el Mediterráneo, podrán plantarse en un periquete ante los pozos de petróleo del golfo Pérsico si allí ocurre algo, y las predicciones son de que van a ocurrir muchas cosas, pues el petróleo es hoy tan explosivo como la dinamita.

Comercialmente hablando, la reapertura de Suez significará el ahorro de la gran vuelta a África que desde su cierre debe hacerse. Son muchas millas menos, lo que trae economía de tiempo y combustible, hoy precarios. El

gran inconveniente, sin embargo, es que los grandes petroleros, que constituyen el mayor tanto por ciento del tráfico en esa ruta, contruidos precisamente después del cierre del canal, no podrán utilizarlo, dado el escaso calado de éste. Los egipcios han dicho que lo limpiarán y dragarán —todavía hay en él algún buque anclado y bastantes hundidos—, así como que están dispuestos a meterse en grandes obras de ampliación. Pero se teme que nunca dé de sí como para dar paso a los monstruos del medio millón de toneladas que hoy dan la vuelta al cabo de Hornos y que, debido a su enorme capacidad, permiten un transporte relativamente barato, pese a la mayor distancia a recorrer.

Para los Estados ribereños mediterráneos, la reapertura de Suez es a la vez una ventaja y un peligro. Ventaja por el acortamiento de la ruta de Oriente, peligro por el mayor tráfico que va a representar para ese mar casi interior —que sólo tiene la pequeña boca del estrecho de Gibraltar—, ya muy poblado y contaminado. Un buque que limpiea sentinas frente a las costas de Sicilia no sólo podría destruir unas cuantas playas en ésta, sino otras en la Costa del Sol o en Grecia. Esto es muy grave, dada la importancia que el turismo tiene para estos países. Un delegado español en la Conferencia de Derecho del Mar me decía que antes de que Suez se abriese de nuevo, los países mediterráneos tendrían que reunirse para imponer una regulación interna en él mucho más rigurosa que la actual, "si no queremos cargárnoslo", según sus palabras. Quiero decir que para todos, excepto tal vez para egipcios y rusos, la reapertura de Suez trae tantas esperanzas como recelos. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.



## EN ITALIA

# FACILITARÁ LA AUTOSUFICIENCIA DE LA FLOTA

• GENOVA Y KUWAIT ESTARAN DOCE MIL KILOMETROS «MAS CERCA» CUANDO SE RESTABLEZCA EL TRAFICO DEL CANAL.

• PARA 1976, LAS NAVES-CISTERNA ITALIANAS PODRAN TRANSPORTAR LA TOTALIDAD DE LAS IMPORTACIONES PETROLIFERAS.

ROMA (Especial para "Hoja del Mar").—La reapertura del canal de Suez, que podrá verificarse en el próximo mes de octubre, ejercerá una influencia decisiva sobre la economía portuaria mediterránea. Apurando los términos podría afirmarse que toda la economía de la vieja Europa tiene puestas sus esperanzas en estos momentos en los 120 kilómetros navegables que comunican el Mediterráneo con el mar Rojo. El restablecimiento del tráfico marítimo entre Ismailia y Port Said es hoy un anhelo común y, sobre todo, un objetivo a plazo fijo. Porque tan sólo la reapertura del canal podrá devolver a Europa esa tranquilidad económica que acompaña siempre a los procesos de normalización.

Italia, más que una excepción, es la protagonista por excelencia de este capítulo de las nuevas esperanzas. En estas circunstancias, la moderna República italiana se perfila como uno de los países más directamente interesados en el restablecimiento del tráfico marítimo a través del canal egipcio. Con sus 8.500 kilómetros de costas —mitad peninsulares, mitad insulares—, Italia basa la economía de su red portuaria mediterránea en la existencia de una flota petrolífera propia, que será autosuficiente en el año 1976, y que para 1977, y si las previsiones se confirman, podrá disponer de una capacidad de transporte que superará en casi un 40 por 100 las necesidades nacionales.

### SUEZ, ESE INCREÍBLE AHORRO

En los últimos años —y precisamente también en los próximos—, las importaciones italianas de crudos petrolíferos podrían articularse en tres grandes capítulos, a tenor de la zona de procedencia. El 30 por 100 del suministro petrolífero italiano procede de Libia, Argelia y Túnez; otro 30 por 100, de diversos puertos mediterráneos o del mar Negro, y del 40 por 100 restante, la "parte del león", les corresponde a los puertos del golfo Pérsico. Desde Génova a Kuwait, por ejemplo, y a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza, una nave cualquiera se ve obligada a efectuar un recorrido de 22.000 kilómetros. Cuando el canal pueda ser atravesado nuevamente por estas mismas naves, la distancia que separa a Kuwait de Génova queda reducida a 10.000 kilómetros. Los viajes quedan reducidos, paralelamente, de sesenta a veinticuatro días, y consecuentemente, el número de las "rotaciones" que puede efectuar esa misma nave en el transcurso de un año ascienden de seis a quince.

A la vista de estas características, y teniendo presente también el ritmo de renovación y ampliación de la flota mercante italiana, pueden elaborarse ya algunas previsiones sobre la incidencia que representará para Italia la reapertura del canal de Suez. De acuerdo con las estadísticas más recientes —de 1 de enero del año en curso—, la flota italiana de naves cisternas para el transporte del petróleo había superado, al 31 de diciembre de 1973, los seis millones y medio de toneladas de capacidad, a las que hay que añadir otros dos millones largos de toneladas, correspondientes a las naves denominadas "polivalentes", es decir, de aquel tipo que pueden ser destinadas alternativamente al transporte de petróleo o de mercancías sólidas. Con casi nueve millones de toneladas de capacidad, la flota italiana —en fuerte y permanente crecimiento y próxima ya a sus necesidades nacionales— pueden afrontar el próximo trienio con un margen razonable de tranquilidad.

### LA FLOTA ITALIANA, HOY

De acuerdo con un análisis recientemente publicado, y referido a las necesidades de transporte petrolífero para 1974, puede establecerse que las importaciones italianas de petróleo se aproximarán a la cota de los 120 millones de toneladas, que equivalen, a "grosso modo", a las importaciones totales de 1972, y que es, según los primeros datos disponibles, la cifra alcanzada también en 1973. En este mismo terreno de las previsiones cabría afirmar que durante el año 1974, el alto coste del crudo sancionará probablemente una tendencia restrictiva en el consumo, que se traducirá en una limitación de la demanda, estabilizándose sobre los mismos niveles de los dos últimos años.

En la actualidad, la flota petrolífera italiana, con su capacidad de 6,5 millones de toneladas, puede efectuar los siguientes transportes:

1. Con un millón de toneladas de carga, y a través de treinta y seis viajes al año, puede transportar todo el crudo procedente de Libia, Argelia y Túnez. Esto es posible, en función de que más de la mitad de la capacidad refinadora italiana se encuentra situada en Sicilia, Cerdeña o en las regiones meridionales, que son las más próximas a los puntos de origen.
2. Con 1.800.000 toneladas (veinte viajes al año) puede

cubrir la cuota de crudo (36 millones de toneladas) procedente de los restantes puertos mediterráneos o del mar Negro.

3. Con los 3.200.000 toneladas restantes de naves petrolíferas es posible transportar, desde las otras partes del mundo y con una media de siete viajes al año, 22,4 de los 48 millones de toneladas de crudo que completan la necesidad nacional. Si a esta capacidad de carga se añade una parte del potencial de las naves polivalentes, el total de petróleo transportado rebasa los 30 millones de toneladas.

4. En 1974 está prevista la entrada gradual en servicio —de acuerdo con contratos preestablecidos— de diversas naves, tanto cisternas como polivalentes, con una capacidad total que rebasa el millón de toneladas de carga. Por esta razón puede establecerse que 34 de los 48 millones de toneladas de crudo petrolífero que constituyen la importación italiana pueden considerarse cubiertos por la flota nacional. Si a esto se añade la reapertura del canal de Suez, esta capacidad podría aproximarse a los 40 millones de toneladas.

### SERVICIOS A TERCEROS

En 1974, la flota italiana está, por tanto, en grado de transportar, junto con la necesidad total del movimiento de cabotaje, 106 de los 120 millones de toneladas de crudo necesarias, lo que, habida cuenta de las diferentes distancias, representa el 65 por 100 de las necesidades del transporte petrolífero marítimo.

Hay que tener en cuenta también que las naves italianas no sirven exclusivamente a las necesidades de las importaciones nacionales, ya que los importadores contratan las naves de acuerdo con sus necesidades y conveniencias, y al hacerlo, y de acuerdo con una praxis normal en este tipo de mercado, se sirven tanto de naves italianas como de extranjeras. A fin de cuentas, las estadísticas han demostrado que esta particularidad no influye decisivamente sobre los resultados finales del transporte marítimo, dado que existe una proporcionalidad casi matemática entre los gastos que Italia tiene que afrontar por la contratación de transportes petrolíferos y los ingresos que se producen a consecuencia del alquiler de los petroleros italianos para transportes por encargo de terceros países.

### LAS PREVISIONES DEL FUTURO

De cara al futuro, y sobre la base de los contratos de construcción ya estipulados y de las fechas previstas de entrega, la situación de la flota mercante italiana será, previsiblemente, la siguiente:

1975. Entrarán en servicio otros dos millones de toneladas de carga en naves para el transporte de petróleo (petroleros y polivalentes). Admitida una importación de crudo de 125 millones de toneladas, la cobertura puede considerarse "asegurada", en una cifra superior al 90 por 100.

1976. Entrarán en servicio naves para el transporte del petróleo por un total de 1,5 millones de toneladas. Sobre la base de una importación de 130 millones de toneladas, la flota italiana tendrá asegurado el transporte al 100 por 100 de sus necesidades.

1977. Entrarán en servicio otros 2,5 millones de toneladas de carga de naves para transporte de petróleo. Si en aquellas fechas las importaciones italianas ascendieran a 135 millones de toneladas, la cobertura asegurada es del orden del 110-115 por 100.

Todas estas indicaciones serían tan sólo válidas en el caso de que la procedencia de las importaciones italianas se mantuvieran idénticos niveles proporcionales que en los últimos años. Pero si esta situación tuviera que cambiar, se modificarían también las necesidades y las características del transporte. En todo caso, el criterio de los técnicos parece apuntar hacia el reforzamiento del tráfico petrolífero, en función de la apertura de nuevos oleoductos, así como en la ampliación de los existentes: Líbano, Siria, Israel y Egipto. Asimismo, y con la reapertura del canal de Suez, el tráfico marítimo del Mediterráneo conocerá un desarrollo sin precedentes. JOAQUÍN JIMÉNEZ.



## EN BELGICA

# LA DUDA ES: ¿COMPENSARAN LAS ESPERAS FORZOSAS EN SUEZ Y PORT SAID?

AMBERES (De nuestro corresponsal).—El canal de Suez, actualmente no permite la navegación de buques con más de 70.000 toneladas. Un proyecto de alargamiento y profundización del canal está en estudio para poder permitir, en un futuro de seis años, la navegación de buques de 200.000 toneladas.

En la actualidad, el grupo alemán para trabajos de desecalamiento marítimo Ulrich Harms ha aceptado los términos del contrato para efectuar el trabajo. Las negociaciones han durado, en El Cairo, veinticinco días. Se ha admitido como socio al grupo yugoslavo Brodospos, de Split.

Todo esto se llevará a cabo en vista de la importancia económica y política del canal. Sin embargo, la evolución técnica de la construcción naval, la dimensión de los buques actuales hacen que el canal de Suez haya quedado superado por las necesidades de hoy en día. Para ponerse al día, las autoridades de El Cairo desean dragar el canal hasta una profundidad de 23 metros, que permitirán a los navíos de 150.000 toneladas y a los tanques de 270.000 pasar por el canal. La profundidad actual es de 12,50 metros, que es insuficiente, pues sólo permite la navegación de buques de 50.000 toneladas.

Los círculos marítimos de Amberes, y creemos del mundo, se preguntan si actualmente, dentro del interés de la empresa que explota el canal, los planes del fallecido Presidente Nasser podrán ser aplicados.

En realidad, los buques de gran tonelaje no pueden usar esta vía de navegación, así como les perjudica la pérdida de tiempo a cada extremidad del canal: Suez y Port-Said.

La Marina mercante mundial ha crecido, y toma muy en consideración los últimos puntos señalados.

Hay que tener en cuenta también las facilidades ofrecidas para el transporte del petróleo por la "pipe-line" Elat-Haifa y Elat-Ashkelon, así como la que será construida entre Suez y Port-Said.

Si el canal debe, por el momento, ser reparado y reabierto a la navegación lo más rápido posible, sin ningún cambio en su estructura original, no hay lugar a dudas que la experiencia será el elemento determinante para demostrar de manera práctica cuáles serán las modificaciones que deberán ser realizadas. Será preferible esperar y registrar el movimiento por esa vía navegable y valorar la cantidad de petróleo que absorberán las "pipe-line", de una parte, y el progreso técnico que realizará la construcción naval mundial, por otra parte, que ya se prepara a lanzar superpetroleros de 800.000 a 1.000.000 de toneladas.

Lo que sí es un hecho es que con el aumento del tonelaje de la Marina mercante mundial, durante los siete años que duró el cierre del canal y con los nuevos supertanques, una segunda vía paralela es necesaria, si se quiere que la zona de Suez sea todavía una forma rápida y eficaz para el tráfico marítimo.

Por el momento, en el puerto de Amberes se va siguiendo con interés el desarrollo de los acontecimientos, y mientras esperan, van haciendo sus cálculos entre el tráfico marítimo entre Amberes y el Extremo Oriente, que ha pasado de 1.119.920 toneladas en 1971 a 1.450.168 toneladas en 1972 y a 1.823.856 toneladas en 1973, según anuncia la Asociación de los Intereses Portuarios de Amberes.

El tráfico de mercaderías de carga y descarga entre Malasia, Filipinas, Japón, Hong-Kong y Amsterdam, Rotterdam, Bremen, Dunkerque, La Haya y Amberes ha aumentado entre 1971 y 1972 en un 17 por 100.

Por la parte de Amberes entre los países del Extremo Oriente, el aumento ha sido del 32 por 100 en 1971 y del 36 por 100 en 1972, y según las primeras cifras que se conocen del año 1973, habrá habido un aumento del 12 por 100 comparado al año anterior. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.





## REAPERTURA DEL CANAL DE SUEZ

### PUERTO DE LA LUZ

## HABRA UNA BAJA DE TONELAJE, PERO EL TRAFICO SEGUIRA SIENDO IMPORTANTE

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—El puerto de Las Palmas, por su estratégica situación en el Atlántico centro-oriental, teniendo como base la isla de Gran Canaria, en la cual se apoya, controla un buen porcentaje del tráfico desviado del canal de Suez. Se puede decir que está situado en la encrucijada de esa línea que partiendo de Europa ha de doblar el cabo de Buena Esperanza, ruta en la cual participa más de un sesenta por ciento de la flota petrolera mundial, por el hecho de acudir a los cargaderos del golfo Pérsico. Por ello, el puerto de La Luz y Las Palmas es una gran plataforma internacional desde cuya atalaya nos permite contemplar gran parte del tráfico marítimo en esas líneas que enlazan Europa con América, África, Asia y Oceanía, que es tanto como decir todo el mundo. De ahí que preocupe, y con razón, que esa posibilidad de abrir de nuevo el canal de Suez ha de repercutir en el actual movimiento de buques que se controla en este puerto, porque muchas unidades dejarán de hacer escala ante la facilidad que supone el canal a la hora de acortar la travesía.

Cuando el canal de Suez se cerró por vez primera en 1957, el tráfico del puerto pasó de 8.022 buques controlados en 1956 a 9.365 contabilizados al siguiente año. Por contrapartida, el registro bruto pasó de los 28.753.831 toneladas a 38.628.025 toneladas. Luego se volvió a la normalidad del tráfico una vez abierto de nuevo el canal y en 1958 se volvieron a alcanzar los 28 millones de toneladas, que era el tráfico normal del puerto.

### SEGUNDO CIERRE: MAS DE 17 MILLONES DE TONELADAS

Pero el espectacular fue el incremento del tráfico en el primer cierre del canal, más lo fue en el segundo, con un superávit al cerrar el ejercicio de 1967 que arrojó un aumento de unos 17 millones de toneladas, con 53.783.182 toneladas aportadas por 15.519 barcos, frente a los 36.743.518 toneladas controladas en 1966. Desde luego, este aumento tan acusado del tonelaje tiene su explicación si pensamos que la pasada década fue la del desarrollo del gigantismo en los buques, donde se construyeron las mayores unidades que hasta ahora habían navegado sobre todo en cuanto a los supertanques. De ahí que no haya una proporción pareja en el aumento entre tonelaje y número de barcos, ya que en 1966 entraron en Las Palmas 14.421 buques.

### EL FUTURO

Hay que tener en cuenta que este segundo cierre del canal de Suez, si se prolonga que

el primero, que sólo fue de unos meses, ha dado lugar a que numerosas compañías navieras hayan reestructurado sus líneas, eligiendo aquellos puertos más idóneos, bien por necesidades de carga o por las limitaciones impuestas en cuanto al suministro. De ahí que con el paso del tiempo, y una vez que la primera avalancha de unidades desviadas del canal se ha diseminado, el puerto ha tenido una baja en su tráfico a partir del año 1971, donde se contabilizaron unos 12 millones de toneladas menos en relación con 1970. No obstante, y a partir de 1971, el puerto ha vuelto a recobrar esa línea ascendente, aunque sin llegar a la cifra récord de 84.610.271 toneladas contabilizadas en 1970, toda vez que el pasado año sólo se pudo llegar a los 57.746.333 toneladas brutas que aportaron un total de 16.357 buques, cifra esta última que sí es un record en la historia del puerto de La Luz, y que mide su movimiento en el concierto internacional.

Es indudable, por otra parte, que el puerto está viviendo unos años de favorable coyuntura a partir de 1967 por el cierre del canal de Suez. Pero este tráfico accidental, que ha de perder cuando se abra de nuevo el famoso paso, no lo será en toda su dimensión como lo fuera en 1957, ya que ahora navegan buques que utilizan la ruta de Las Palmas y que por su envergadura y calado les resulta casi imposible navegar por el canal. Por ello podemos aventurarnos a decir que las consecuencias de esta nueva apertura de Suez no traerá esa magnitud que la primera ocasión produjo en el tráfico de buques. Pero, de todos modos, sí habrá que tener en cuenta una baja de tonelaje en unidades de pequeño y mediano tamaño, pero sin llegar a unas cantidades escandalosas que supongan ni mucho menos la ruina ni la marcha atrás del puerto. Este seguirá teniendo, como ha tenido siempre, un tráfico propio, ajeno a los cierres del canal, que también ha sido estimable, y que en 1966 casi llegó a la cifra controlada cuando el primer cierre del canal de Suez, que fue de 36.743.518 toneladas. ■ JUAN F. FONTE

### TENERIFE

## NO HAY ALARMA, PUES LO QUE IMPORTA SON LAS FLOTAS PESQUERAS

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Especial para "Hoja del Mar").—El archipiélago canario, por su situación privilegiada frente a las costas africanas, que lo configuran como lugar de escala obligada de los buques en ruta hacia los países del golfo Pérsico, se vio favorecido desde el cierre del canal de Suez con la periódica visita de embarcaciones pertenecientes a las grandes potencias europeas y americanas, que aprovechaban sus instalaciones portuarias para proveerse de agua, combustible y víveres, lo que provocó una serie de mejoras técnicas y sociales.

Los rumores de nueva apertura del canal han de repercutir indudablemente en estos puertos. Concretamente, para el puerto de Santa Cruz de Tenerife parece ser que la reapertura del canal llevará consigo una cierta disminución en el volumen del tráfico portuario, pero la opinión generalizada entre los medios conocedores de la navegación y rutas marítimas no se muestra demasiado pesimista, ya que la transformación producida en las flotas de los países que se aprovisionaban de petróleo en el golfo Pérsico, que tras el cierre del canal han construido unidades de más de 200.000 toneladas de registro bruto, hace que sea bastante improbable que en el caso de que se produzca una nueva apertura se abandone la ruta actual en favor de la anterior, debido a que las dimensiones alcanzadas por estas nuevas embarcaciones les impide desde todo punto atravesar el canal.

Por otro lado, la visita de estos buques a nuestro puerto, si bien ha resultado positiva, no ha incidido, sin embargo, de una manera notable en la vida económica, demográfica y social, que ha continuado su desarrollo al margen del tráfico marítimo.

No obstante, deseando conocer las consecuencias que podría tener para el puerto de Santa Cruz de Tenerife la posible reapertura del canal de Suez, entrevistamos a don Carmelo García Cabrera, director del Instituto Oceanográfico de esta ciudad, gran científico y conocedor del mar, que ha experimentado personalmente los riesgos de la navegación a través de sus innumerables campañas oceanográficas.

—¿Piensa que ha tenido alguna consecuencia para el puerto de Santa Cruz de Tenerife el cierre del canal de Suez?

—Sí, por supuesto, ha tenido consecuencias positivas, ya que provocó un mayor volumen de tráfico marítimo.

—¿Podría decirnos de qué países y a qué categoría pertenecen las unidades que principalmente nos visitan?

—En realidad llegan a nuestro puerto unidades que pertenecen a distintas nacionalidades, principalmente las que navegan bajo bandera panameña; también ingleses, norteamericanos, franceses, italianos y griegos, pero, en general, se ha registrado un mayor aumento entre los procedentes de los países del Norte de Europa, ya que antes para dirigirse a los países asiáticos surcaban el Mediterráneo y se solían aprovisionar en Gibraltar; pero ahora, como han de dar la vuelta a África doblando el cabo de Buena Esperanza, escogen para aprovisionarse de agua, combustible y víveres uno de los dos grandes puertos del archipiélago, que prefieren a uno del continente africano alegando que reciben un mejor trato, pero subsiste además una circunstancia de tipo económico, y es que encuentran el combustible a mejor precio.

—Respecto de la categoría, los barcos que nos visitan son principalmente petroleros o de carga, especialmente madereros. Pero hay que tener en cuenta que el aumento del volumen del tráfico registrado en los últimos años en el puerto de Santa Cruz de Tenerife no se debe sólo al cierre del canal, sino al desarrollo de la industria pesquera, ya que el banco sahariano donde fuenta gran parte de las flotas rusa, cubana, italiana, sudáfricana y japonesa se encuentra a poca distancia del mismo, proporcionándole grandes beneficios.

—Concretamente para nuestro puerto, ¿ha supuesto el cierre del canal alguna mejora especial?

—En general se han mejorado las instalaciones, especialmente con la prolongación de las líneas de atraque y la construcción de otras nuevas, pero el verdadero desarrollo del puerto de Santa Cruz de Tenerife está en íntima conexión con el desarrollo de la industria pesquera. También desde el punto de vista laboral parece ser que se ha mejorado el nivel de empleo.

—Cuando se produzca la reapertura del canal, ¿en qué medidas se verá afectado el puerto de Santa Cruz?

—Pienso que la repercusión de este hecho en nuestro puerto no será excesivamente grande. Sin duda, los petroleros pequeños seguirán la ruta del Mediterráneo hacia el canal de Suez, pero no creo que puedan hacer lo mismo los buques mayores de cuarenta mil toneladas de registro bruto, que se verán obligados a continuar la ruta actual.

—¿Puede tener alguna influencia a la hora de escoger la ruta la continua amenaza del conflicto árabe-israelí?

—Indudablemente que sí, como que ésta ha sido la causa de que se cerrara.

Con el cierre del canal de Suez terminó el capítulo de su pasada grandeza. Creemos que ya nunca podrá volver a alcanzar la importancia que tuvo. ■ MARIA PILAR BLANCO ALTOZANO.

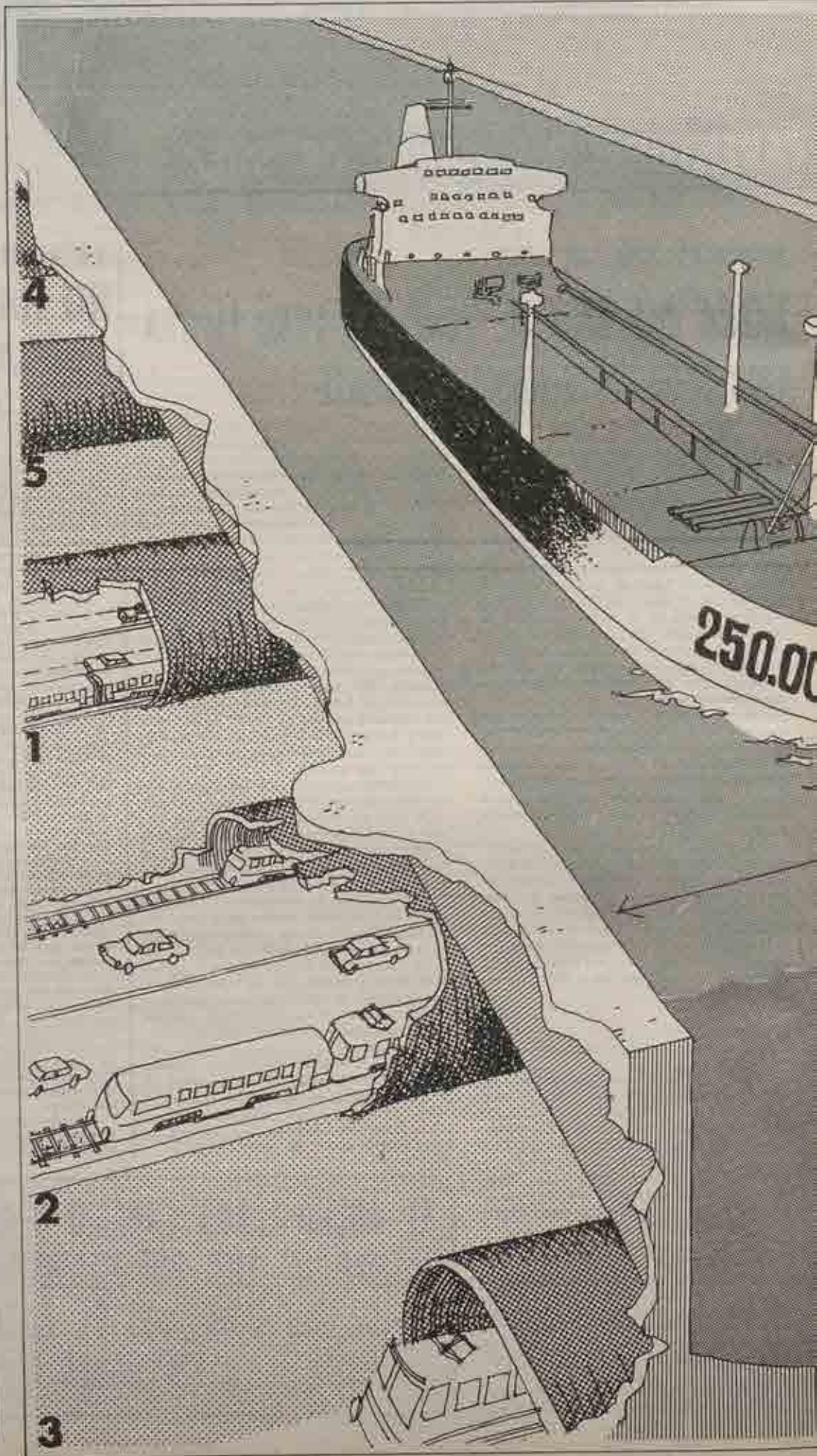
**EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO SEGUIRÁ SIENDO ESCALA DE LOS SUPERTANQUES, QUE HAN DE SEGUIR DOBLANDO EL CABO DE BUENA ESPERANZA**





# ASI SERA EL M

Port Said



## CON LA APERTURA DEL CANAL EL PUERTO DE CEUTA AUMENTARA SU IMPORTANCIA

CEUTA (de nuestro corresponsal). —En el extremo Norte de África, y a tan sólo 16 kilómetros de las costas andaluzas, se encuentra la ciudad de Ceuta. Por su privilegiada situación geográfica, fue Ceuta desde los más remotos tiempos plaza codiciada por todos los pueblos.

En 1869, con la apertura del canal de Suez, se revalorizó la situación de Ceuta, que más tarde, con la construcción de su gran puerto, adquirió una importancia de primerísimo orden en el tráfico comercial marítimo.

El puerto de Ceuta, en el año 1934, llegó a ocupar el primer lugar entre los de España, en cuanto a número de buques en el entrados en régimen de navegación exterior, y el quinto en relación con el tonelaje de buques. Luego, durante el periodo de 1936 a 1945, y como consecuencia de nuestra guerra civil y de la segunda guerra mundial, iba a experimentar el natural colapso, pero a partir de 1946 ha vuelto a recuperar su carácter de gran estación de suministros. Desde entonces, el movimiento de este puerto fue en constante aumento. Hasta que en 1967, como consecuencia de las primeras escaramuzas árabes-israelíes, se cierra el canal de Suez, y la mayoría del tráfico marítimo del Estrecho se desliza al cabo de Buena Esperanza.

Dicho acontecimiento iba a

• **SOBRE TODO COMO ESTACIÓN DE SUMINISTROS.**

• **ANTES DEL CIERRE DEL CANAL LLEGÓ A OCUPAR EL PRIMER LUGAR ENTRE LOS DE ESPAÑA EN CUANTO A BUQUES ENTRADOS.**

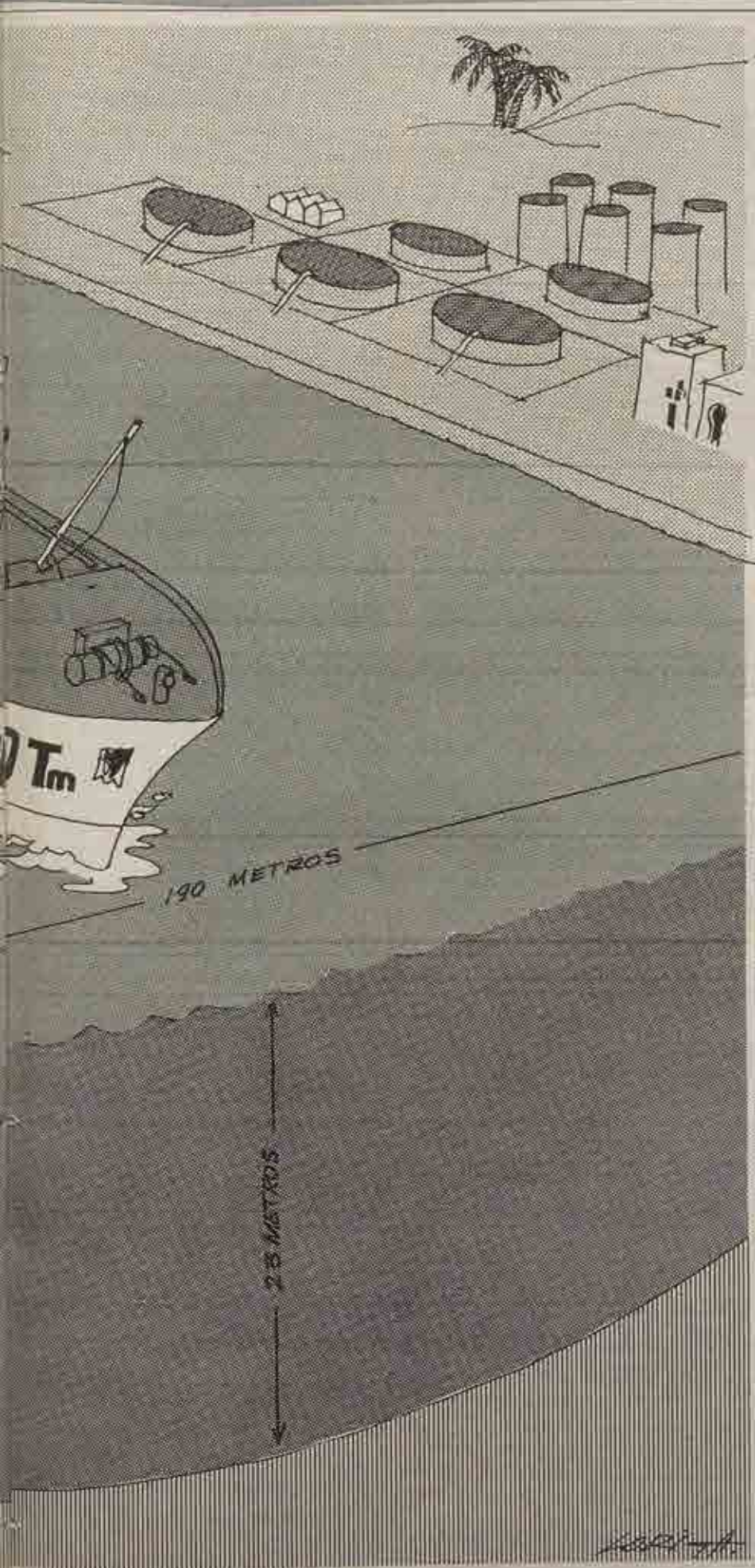
representar un descenso en el movimiento portuario de Ceuta de 6.782.469 toneladas durante el trienio 1967-1969.

El reciente acuerdo egipcio-israelí, que ha permitido que el canal de Suez, después de seis años y medio de ocupación israelí, pase de nuevo a manos egipcias, parece indicar que el Presidente Sadat está dispuesto a hacer lo imposible para abrir de nuevo a la navegación esta importante vía de comunicación marítima, de unos 120 kilómetros de largo, y por la cual en el año anterior al cierre pasaron veintidós mil buques de carga.

Esta posible reapertura del canal, con el siguiente aumento de tráfico marítimo por el estrecho de Gibraltar, repercutirá, sin lugar a dudas, de una forma muy favorable en el puerto de Ceuta, que ubicado en uno de los puntos cruciales de las grandes rutas marítimas y dotado de unas modernas y cuidadas instalaciones, está llamado a convertirse en una importantísima estación de suministros. **MARIO OTERO IGLESIAS.**



# NUEVO CANAL DE SUEZ



Un miércoles —el primer miércoles de febrero; el pasado día 6, exactamente—, la "ciudad mártir" de Suez recuperó su aspecto habitual. Por vez primera en cuatro meses, las calles y las plazas volvieron a ofrecer su iluminación habitual. Desde el día 6 de octubre, la ciudad de Suez no había lucido con ese esplendor tan peculiar que constituía el faro por excelencia del ingreso Sur del canal. Las luces de Suez, en este histórico 6 de febrero, representan todo un símbolo de esperanza. Porque con la ciudad de Suez, es el canal entero el que ha encendido la luz de sus mejores y más ambiciosas galas. Las bombillas de Suez han anunciado al mundo la reapertura del canal.

El Gobierno egipcio, reunido en Consejo extraordinario de ministros, ha decidido que la reconstrucción inmediata de la ciudad de Suez debe constituir el primer paso para la urgente reapertura del canal. En el mismo Consejo, el presidente del Instituto para el canal de Suez (Suez Canal Authority), Ahmed Mashmuri, explicó las diferentes fases que configuran las obras de reapertura y ampliación de la vía, así como las ofertas que se habían recibido del extranjero, tanto para la ejecución material de las obras como para la financiación de las mismas.

El Gobierno egipcio, en su afán de disipar todo género de dudas sobre su voluntad política, aprobó toda una serie de disposiciones y medidas que harán posible la inmediata reapertura del canal. Destacarían, por su importancia práctica, dos acuerdos gubernamentales. La creación inmediata de una "sala operativa central" en el Ministerio para la Reconstrucción, que coordinará todos los planes de trabajo relacionados con el canal. Y, al mismo tiempo, la publicación de una "llamada de buena voluntad" a todos los países del mundo para que contribuyan a los planes de reconstrucción y reapertura del canal de Suez.

## FUNCIONARA EN OCTUBRE

En líneas generales, se conocen ya los planes elaborados por los técnicos egipcios. De acuerdo con las previsiones de los expertos, la reapertura total de la vía podrá concluirse en un plazo de cinco a seis meses desde la retirada efectiva de las tropas israelíes de las dos orillas del canal. Dado que los soldados egipcios tomaron posesión de la segunda orilla el día 20 de febrero, los trabajos preliminares podrían quedar terminados a finales de agosto o principios de septiembre; sin embargo, y en previsión de que pudieran presentarse algunas dificultades inesperadas, las autoridades del canal han elegido la vía de la prudencia —que es la de la seguridad— y han anunciado, con carácter oficial, que los barcos podrán volver a utilizar el canal en el próximo mes de octubre. Y así será, sin duda, porque los técnicos egipcios han demostrado ya, sobradamente, su preparación y su eficacia: en 1956, con motivo de la nacionalización, y cuando tuvieron que proceder a la reapertura al término de la guerra.

El Gobierno egipcio ha dado ya las órdenes oportunas para que, por la "sala operativa central", se proceda a la elaboración de una "lista de movilización", que afectará a doce mil obreros, y que deberán estar preparados para comenzar los trabajos en cuanto las circunstancias lo permitan. Se trata, como puede apreciarse, de una cifra ingente de mano de obra, que resultaría desproporcionada si las obras de ingeniería quedaran limitadas a los trabajos de reapertura. Pero no es así. Por parte árabe se piensa acometer una obra de dimensiones faraónicas, puesto que, con la reapertura del canal, se llevará a cabo su ampliación en dos fases perfecta y minuciosamente detalladas, y que se prolongarán por espacio de seis años.

## EL "NUEVO" CANAL DE 1980

En la actualidad, el canal de Suez permite tan sólo el paso de naves cuya quilla —o espacio sumergible— no sea superior a los once metros; esto es, con una capacidad de carga que, en el mejor de los casos, no rebasa las 75.000 toneladas. Los planes de la Suez Canal Authority prevén, después de la reapertura, dos fases sucesivas de trabajo, que serán absolutamente compatibles con el tráfico marítimo que soporta el canal, la primera, que consistirá en dotar a la vía de una profundidad media mínima de diecinueve metros, frente a los 11-15 que tiene en la actualidad. Paralelamente, el ensanchamiento del canal hasta 145 metros, desde los 90 actuales, con el fin de permitir el paso de petroleros de hasta 160.000 toneladas.

La segunda fase contempla un canal cuya profundidad será de 23 metros, y con una anchura de 190 metros, lo que hará posible la navegación de buques de hasta 250.000 toneladas. Para cada una de estas dos fases sucesivas, los técnicos han previsto en sus proyectos un plazo de tres años, lo que totaliza seis. Sin embargo, los expertos han hecho patente su optimismo y su confianza, en función de los últimos adelantos tecnológicos, que podrían permitir la conclusión de las obras en un plazo inferior al calculado. Sea como fuere, todos están de acuerdo en señalar que para el año 1980 el "nuevo" canal de Suez estará ya completamente terminado y en pleno funcionamiento.

## LOS PRIMEROS TRABAJOS

Por el momento, las obras más inmediatas son, lógicamente, las relativas a los trabajos de reapertura del canal, que requerirán el concurso de técnicos altamente especializados. El primer objetivo consiste en la inutilización previa de todas las minas explosivas, caldas tanto sobre el fondo como sobre las orillas. Esta operación se completará con la retirada de las naves encalladas en los

1. El Cuantara
2. Suez
3. Ismailia
4. El Tia
5. El Káh



## ASI SERA EL CANAL

EN 1980 PODRAN UTILIZARLO NAVES DE 250.000 TONELADAS.

LA PROFUNDIDAD SERA DE 23 METROS (HOY 11) Y LA ANCHURA DE 190 (LA ACTUAL ES DE 90).

EGIPTO Y EL SINAI SE COMUNICARAN POR CINCO TUNELES SUBTERRANEOS PARA TRENES Y AUTOMOVILES.

COSTE DE LAS OBRAS: MAS DE TREINTA MIL MILLONES DE PESETAS.

(Viene de la página anterior)

Logos Amargos, y que permanecen allí desde los primeros combates de la guerra de 1967. Posteriormente, se procederá a la destrucción de los numerosos puentes —incluido de cemento— que comunican, en diversos puntos del canal, las dos orillas, y que fueron tendidos por las tropas egipcias e israelíes en el transcurso de la guerra de 1973.

Otra de las operaciones sucesivas —la reapertura quedará completada en el plazo máximo de seis meses— consistirá en dragar el fondo del canal para devolverle la profundidad mínima de 11-19 metros, que se considera irrenunciable, a efectos del restablecimiento de un tráfico normal para naves cargadas hasta 70.000 toneladas. De acuerdo con el criterio de los técnicos, esta será, previsiblemente, la parte menos complicada de la "operación reapertura". A tenor del resultado de los primeros análisis se ha llegado a la conclusión de que con la supresión del tráfico naval durante siete años, las arenas depositadas en el fondo y la formación natural de limos, fangos y lodos ha sido mínima.

### LOS ULTIMOS DETALLES

Una vez concluidos estos trabajos, el canal de Suez podrá ser abierto nuevamente al tráfico. Será preciso, tan sólo, restablecer el sistema de señales que bordea la vía a lo largo de sus ciento veinte kilómetros, e instalar un nuevo sistema —más efectivo y moderno— de radiocomunicaciones. También habrá que reponer el "material humano", que es absolutamente esencial para el buen funcionamiento de las instalaciones. La mayor parte de los 240 pilotos especializados que guiaban las naves en 1967 se han visto obligados a cambiar de oficio. Pero tampoco este parece ser un problema irremontable.

Con objeto de facilitar las comunicaciones entre las dos orillas del canal, los técnicos han pensado también en el establecimiento de una red de comunicaciones subterráneas, que constituirá una obra de ingeniería sin precedentes. En total, está proyectada la construcción de cinco túneles, por los que circularán toda clase de vehículos, trenes incluidos. La construcción de estos túneles constituye una solución técnica aceptable, que sustituirá eficazmente la posible existencia de una serie de puentes, que tendrían que ser necesariamente articulados, en función del volumen de las naves que podrán atravesar el canal en 1980. De los cinco túneles programados, el primero, en orden de tiempo, será el que una las dos partes de la ciudad de El Cuantara. Y los cuatro restantes estarán emplazados a la altura de El Tina, El Kāb, Ismailia y Suez.

**COSTA TREINTA MIL MILLONES**

Por lo que respecta a la financiación de las obras —presupuestadas en más de

450 millones de dólares (casi 30.000 millones de pesetas)—, la mejor oferta recibida hasta ahora es la presentada por los operadores japoneses, que ya en 1967 habían ofrecido 140 millones de dólares en crédito para las obras de ampliación del canal. Con esta cifra, que representa casi la tercera parte del presupuesto total, las autoridades egipcias podrán hacer frente a la primera parte del proyecto. Para la terminación de las obras han ofrecido también su colaboración el BIRD (Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo), el FMI (Fondo Monetario Internacional), los países árabes productores de petróleo, e incluso muchos de los Gobiernos interesados en la inmediata reapertura del canal. En este orden de cosas, la previsión más probable es que se constituya un consorcio que, en forma de organismo internacional, se haga cargo de la financiación de toda la obra.

El interés del mundo por la modernización y ampliación del canal —una vez lograda la reapertura— es lógico y hasta natural. Abierto al tráfico hace un siglo, el canal habrá demostrado, en sus últimos años de actividad, una necesidad acuciante de mejoras. Los efectos desastrosos de dos guerras consecutivas han convertido el canal en una vía totalmente impracticable. Catorce naves se encuentran aprisionadas en sus aguas. Cuatro ostentan bandera británica, dos de la República Federal de Alemania, dos la francesa y otras dos la noruega. Las cuatro restantes ondean pabellón norteamericano, checoslovaco, rumano y polaco, respectivamente. Quedaron encalladas en los primeros balbuceos de la guerra de 1967 y no volvieron a moverse. Durante dos años, sus 164 ocupantes permanecieron en las naves. Y desde 1969, y por decisión de los armadores, el grupo de marineros quedó reducido a una quincena, que han permanecido como auténticos anclados a lo ancho y a lo largo de estos últimos años.

Puestos sobre la misma mesa los desastres de la guerra y los años de abandono, el Gobierno de El Cairo piensa que el costo de un canal reactivo y amplio será "muy alto", pero, a pesar de todo, están dispuestos a afrontarlo. El ministro egipcio para la Reconstrucción, Osman Ahmed Osman, en declaraciones concedidas a Dino Frescobaldi, del "Corriere della Sera", ha confirmado que desde el momento en que se consume la total retirada israelí, la reapertura del canal "será cuestión de cuatro a cinco meses". Desde el punto de vista técnico no existen, por tanto, dificultades insalvables. En un concurso internacional convocado en 1969, y fallado en aquellas fechas, dos empresas se hicieron con el contrato de los trabajos de reapertura. Se trata de sendas firmas, yugoslava y alemana, cuyos proyectos merecieron la atención de las autoridades egipcias. Sin embargo, el resultado quedó reducido a un simple resultado,

desprovisto de toda consecuencia práctica. Hasta que, en fecha reciente —y coincidiendo con el cese de las hostilidades en la zona del canal—, ambas empresas fueron convocadas urgentemente a El Cairo para proceder a la firma de los contratos.

### EL CAPITULO DE LAS CONSECUENCIAS

El problema en el que nadie parece haber reparado es el relativo a las consecuencias que originará, desde el punto de vista de la ecología, la proyectada ampliación del canal de Suez. De acuerdo con las previsiones, el "nuevo canal" será surcado anualmente por un número ingente de petroleros, cuya capacidad de carga rebasará, antes de 1980, los 500 millones de toneladas de crudo. El problema se planteará, por tanto, al regreso, cuando estas gigantescas naves tengan que enflar el canal desde Port Said "en zaborra", esto es, con una carga de aguas aceitosas y envenenadas, de las que tendrán que desprenderse antes de enflar el canal. Si ya en 1967, año del cierre, el canal era un gigantesco oleoducto, ¿qué niveles de contaminación conocerá el Mediterráneo en la próxima década?

Otro aspecto a tener en cuenta es el del rendimiento económico del canal. Atravesar los 120 kilómetros del tramo Port Said-Ismailia ha representado, desde el momento mismo de su construcción, un desembolso elevado y considerable. Pero, sobre todo, tremendamente rentable, tanto para las naves que lo utilizan como para la empresa propietaria de la vía. En 1956 —su último año de "vida extranjera", antes de la nacionalización—, la Compagnie del Canale registró unos ingresos de once millones de libras esterlinas.

### UNA RENTABILIDAD INDISCUTIBLE

Diez años más tarde, en un discurso ante la Asamblea Nacional, el Presidente Nasser reconoció que el canal, desde su nacionalización, daba al Estado tantos beneficios "como el algodón en la época prerrevolucionaria". En el último año de actividad atravesaron el canal de Suez 12.000 naves, que se vieron obligadas a satisfacer una tarifa de un dólar por tonelada de carga, y medio dólar si los tanques o las bodegas estaban vacíos. Se trataba de una tarifa elevada pero razonable, ya que el canal de Suez representaba —y ofrecía— un ahorro efectivo del 63 por 100 en un viaje de Trieste a Bombay, por ejemplo, y de casi un 30 por 100 en la ruta Londres-Hong-Kong o Rotterdam-Tokio.

Por lo que respecta al trayecto Génova-golfo Pérsico, una nave emplea

veinticuatro días en recorrer una distancia de 10.000 kilómetros, mientras que por la ruta del cabo de Buena Esperanza tiene que invertir sesenta días para una distancia de 22.000 kilómetros. La consecuencia inmediata es que esa misma nave puede efectuar quince viajes anuales utilizando el canal, mientras que sólo podría realizar seis en el supuesto de que prefiriera bordear el continente africano. De todas formas, y de cara a la reapertura, se cree que las tarifas sufrirán un incremento considerable, ya que Egipto se verá precisado a amortizar los gastos derivados de las obras de apertura y ampliación.

### LAS RAZONES ECONOMICAS Y POLITICAS

Esta sería, en síntesis y a grandes rasgos, la situación al día de la fecha. Al viejo y centenario canal le va a sustituir, para 1980, una nueva vía, más capaz y completamente modernizada. Si en el estricto sentido de la palabra no puede hablarse propiamente de un "nuevo canal", lo cierto es que se trata de un canal completamente nuevo, reformado, ampliado y mejorado, y a tono con las necesidades actuales —y futuras— del transporte marítimo. Con un canal que permita el paso de naves de 250.000 toneladas completamente cargadas, todo el tráfico marítimo tendrá que ajustarse a unas posibilidades completamente nuevas. A modo de primera reacción, se ha sabido ya que los astilleros japoneses han suspendido (de momento, con carácter temporal, pero la medida podría ser definitiva) la fabricación de petroleros superiores a las 600.000 toneladas. Y paralelamente, el mercado de fletes parece haber conocido una nueva primavera, que favorece fundamentalmente a los buques de mediano tonelaje (entre 150.000 y 300.000 toneladas).

Por otra parte, los Gobiernos europeos han demostrado un interés creciente en la inmediata apertura del canal, porque supone —numeros en mano— un ahorro considerable en los gastos de transporte de crudos, que contribuirán a paliar el constante aumento del precio del petróleo. De esta forma, su interés se ha traducido —en muchos casos— en una serie de ofertas concretas para la financiación de las obras. Y en un interés económico que ha bastado para poner en marcha todos los resortes políticos, que son los que, en definitiva, han conducido a la resolución del conflicto. El mundo entero está interesado en la reapertura de Suez. Y la reapertura ha sido posible —o lo será, en un futuro inmediato—, porque así lo han impuesto poderosas razones económicas. Las mismas que harán posible ese "nuevo canal" que el mundo necesita. ■ JOAQUIN JIMENEZ.

**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

*Fridis*

DIRECCION TELEGRAFICA:  
**FRICOISA**



# DIEZ AÑOS DE VIDA MARITIMA (II)

Continuamos la publicación de una serie de trabajos de los que son autores caracterizados, especialistas en la materia, bajo la rúbrica general de "Diez años de vida marítima".

Esta es la aportación que hace "Hoja del Mar" con motivo de su décimo aniversario. Se inició en la edición anterior —nú-

mero 100— con intención de concluir en la presente, pero un exceso de original producido por las interesantes informaciones de actualidad acaecidas durante el mes de febrero y primeros días de marzo han obligado a aplazar artículos para ediciones sucesivas.

## FLOTA E INDUSTRIA NAVAL

# UN DECENIO DE FINANCIACION A TRAVES DEL CREDITO OFICIAL

Por JOSE MARTINEZ FONS

Muy prolífica y abundante ha sido en estos diez años la legislación reguladora del crédito naval en su doble vertiente de mercante y pesquero, prolijidad que queda, sin embargo, suficientemente justificada por la generosa aportación que el erario público ha realizado a través del crédito oficial para la renovación de nuestra flota.

A través de dos canales ha discurrido la ayuda anterior: el Banco de Crédito a la Construcción y el Crédito Social Pesquero.

En 1964, y por lo que a la primera entidad crediticia se refiere, la actividad naval se encuentra regulada a través de las Leyes de 12 de mayo de 1956 y 17 de julio de 1958, desarrolladas por dos disposiciones complementarias de los años 60 y 63, y ordenadoras del Crédito Naval General, Pesquero General, Pesquero Nuevas Técnicas y Modernización de Buques Mercantes.

Durante el año que comentamos, el Banco de Crédito a la Construcción concedió muy cerca de 1.000 millones de pesetas para pesqueros y ampliaciones en los mismos, más de 4.600 millones de pesetas para mercantes y unos 255 millones para la instalación de diques y varaderos.

Las cantidades anteriores se dedicaron especialmente a los pesqueros de arrastre de gran altura congeladores, prácticamente inexistentes en los principios del año 60, y a la construcción de cargueros muy especializados.

Una mayor cota de concesiones se produce en el año 1965, dado que alcanzan la suma de 6.673,7 millones de pesetas, debido a que en este año se conceden no sólo las autorizaciones correspondientes al mismo, sino también las relativas al bienio 66-67 e incluso las de parte del año 68.

La suma anterior se desglosa en más de 1.000 millones para el sector pesquero; cerca de 400 millones para diques y varaderos y el resto para la flota mercante.

La circunstancia de haberse concedido en 1965 parte de las autorizaciones de anualidades posteriores origina la lógica disminución subsiguiente, y por ello, en 1966, las concesiones no alcanzan más que 2.800 millones de pesetas, de los que 1.000 se asignan al sector pesquero, 80 millones a diques y varaderos y el resto se atribuye al sector mercante.

En este año se extiende a los buques con destino al mercado interior los beneficios establecidos en 1963 para los destinados a la exportación, autorizándose a los Bancos privados comerciales y al Banco Exterior de España para financiar la construcción y venta de buques para el mercado interior, con el beneficio del redescuento. Otra disposición autorizaba a los Bancos industriales y de negocios a lo mismo, así como al Banco de Crédito a la Construcción, si bien para este último se señalaba un interés superior al fijado para la Banca privada.

Mil novecientos sesenta y seis señala otra característica en la construcción naval al aplicar el Decreto-Ley de 30 de octubre los beneficios de la desgravación fiscal a los armadores nacionales.

En el siguiente año, las concesiones vienen a superarse en algo los 3.000 millones de pesetas, que se distribuyen aproximadamente por mitad entre la flota mercante y la pesquera.

La anualidad de 1968 marca una nueva orientación en la financiación de la construcción naval en virtud de las Ordenes de la Presidencia del Gobierno de 3 y 16 de octubre.

Establecen las mismas la subsidiariedad del crédito oficial, basando principalmente en la Banca privada la financiación del crédito naval.

Esta directriz se deja sentir en el volumen de concesiones, que oscilan para este año en 1.000 millones de pesetas en la línea del redescuento. En la línea de mercantes (nuevas dotaciones) se conceden 1.082 millones, y para pesqueros (renovación y nuevas técnicas), el volumen alcanza cerca de 350 millones de pesetas. A lo anterior se ha de añadir lo afectado a diques y varaderos, por un total de 62 millones de pesetas.

Así como 1965 marca la cima de las concesiones para la flota, 1969 supone la cifra más reducida en este decenio.

Subsisten en el Banco en esta fecha cuatro líneas de crédito: al la línea de redescuento, que tiene como finalidad la concesión de préstamos para construcción de mercantes y pesqueros y las grandes

reparaciones en los mismos; b) la antigua Ley de Renovación de la Flota Pesquera; c) la línea para construcción de diques y varaderos, y d) la llamada acción concertada, tendente a la modernización de astilleros e industrias auxiliares de la construcción naval, aun cuando en esta fecha este sector aún no había sido regulado.

Los préstamos concedidos en este año suponen 230 millones de pesetas, de los que 224 se distribuyen a través de la línea de renovación de pesqueros, y el resto, a través del redescuento.

Las causas del descenso anterior, sólo cabe imputarlas a los principios de subsidiariedad del crédito oficial que las disposiciones emanadas de la Presidencia del Gobierno establecieron.

Mil novecientos sesenta y siete conoce una nueva disposición que, derogando las anteriores, las sustituye, manteniendo el mismo criterio de la subsidiariedad y facultando al Banco de Crédito a la Construcción para conceder préstamos para construir buques mayores de 100 toneladas y menores de 2.000. De acuerdo con esta nueva norma, se conceden 688 millones de pesetas. En la línea de renovación de la flota pesquera se aprueban 220 millones de pesetas, y para la acción concertada se asignan unos 110 millones.

Mil novecientos sesenta y ocho trae consigo una considerable alza, y junto a las normas vigentes en el año anterior, se autoriza al Banco a conceder préstamos a toda clase de buques mercantes sin limitación de tonelaje, pero circunscribiendo su participación al 25 por 100 del valor del buque.

En total, e incluyendo los préstamos a diques y varaderos y los tramitados a través de la acción concertada, las concesiones superan los 5.500 millones de pesetas.

Prorrogada la Orden de la Presidencia de manera transitoria hasta que no se dictase una disposición acorde con lo dispuesto en el III Plan de Desarrollo, aprobado éste, se promulga la Orden de 31 de julio de 1972, reguladora del cuatrienio 72-75, en la cual permanecen los ya repetidos criterios de subsidiariedad del crédito oficial. También en este año, el Ministerio de Hacienda dicta una Orden en virtud de la cual se autoriza la constitución de un régimen de consorcio entre el crédito oficial y la Banca privada, para financiar la construcción naval en el mercado interior tanto de mercantes como de pesqueros, pudiendo intervenir el Banco en un importe de hasta el 25 por 100 de la operación.

Durante el año, incluida la acción concertada, el volumen de concesiones fue de 4.200 millones de pesetas.

...

La Ley 2/62 de 14 de abril, sobre Bases de Ordenación del Crédito y la Banca, establece, en su base 4.ª, que la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero sería reorganizada a fin de coordinar su actuación, bajo la alta dirección del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo.

En consecuencia, la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero, nacida en 1919, germen inicial del Instituto Social de la Marina, y encuadrada posteriormente en él, como entidad, se desgaja del mismo al publicarse el Decreto-Ley de 23 de julio de 1964, transformándose, bajo el nombre de Crédito Social Pesquero, en entidad de derecho público con personalidad jurídica independiente y plena capacidad.

Desde la fecha de su transformación, el Crédito Social Pesquero ha mantenido dos líneas fundamentales para el cumplimiento de sus fines: una primera, a través de la cual han discurrido las concesiones de préstamos para la construcción de embarcaciones pesqueras, y otra, por la que se han tramitado todas aquellas solicitudes para finalidades distintas a las de concesión, y que ha abarcado tanto las inversiones en buques ya construidos como las inversiones en tierra, en actividades relacionadas con la pesca. La primera línea, regulada por una serie de disposiciones coincidentes o sustitutivas las unas de las otras: la segunda, normativizada, hasta ahora, por una Orden aprobada en noviembre de 1964.

Hasta 1965, la línea de construcción de buques estuvo regulada solamente por la Ley de Renovación de la Flota Pesquera de 1961, a virtud de la cual concede el Crédito en 1964 más de 100 millones de pesetas. En la segunda línea, el volumen es de 127,5 millones.

cifra que aumenta en el siguiente año a 256 millones de pesetas, mientras que las concesiones para construcción disminuyen un poco (95 millones de pesetas).

En 1966, el volumen concedido por el Crédito Social Pesquero, para renovar la flota, sobrepasa los 150 millones, y los destinados a finalidades distintas alcanzan los 175.

Durante 1967, las concesiones para construcción se reducen a algo más de los 100 millones de pesetas, mientras que los destinados a finalidades distintas se incrementan en más del cien por cien y superan los 437 millones.

En 1968 se publica la Orden de la Presidencia de 18 de octubre. Sin embargo, el hecho de que aparezca en el último trimestre hace que durante el año de su promulgación no se conceda ningún crédito, por falta de peticionario. Todos los préstamos para construcción en este año lo son todavía según la Ley del 61, préstamos que alcanzan la cifra de 118 millones de pesetas. La otra línea de crédito sigue su curso ascendente y rebasa los 609 millones.

Pero si durante el año anterior no se solicita ningún crédito a su amparo, la Orden del 68 deja sentir sus efectos con fuerza en 1969. Y aunque, como ya hemos visto, consagra el principio de la subsidiariedad del crédito oficial, miraba como excepción la intervención del Crédito Social Pesquero para la construcción de unidades de hasta 150 toneladas. Con arreglo a esta normativa, se conceden en el año que comentamos 156 millones de pesetas. Acogidos a la Ley de Renovación, se aprueban préstamos por importe de 78 millones de pesetas, mientras que la línea referente a otras finalidades sufre un brusco descenso y las concesiones bajan a 216 millones de pesetas.

Como la Orden de la Presidencia del Gobierno regulaba el bienio 68-69, se hace precisa en 1970 una nueva disposición sustitutoria de la caducada, que aparece en julio manteniendo los mismos criterios, si bien amplía el tonelaje que delimitaba el ámbito del Crédito Social Pesquero, hasta 250 toneladas.

Durante este año, y en base a la nueva Orden, se conceden 120 millones de pesetas, a los cuales se han de sumar los 380 millones concedidos a través de la Ley de Renovación de la Flota y los 130 millones destinados a otras finalidades.

Mil novecientos setenta y uno conoce el fin de la vigencia de la Ley de Renovación, que cierra su etapa con un volumen de 17 millones. Las concesiones al amparo de la Orden de 1970 experimentan un extraordinario aumento, pues se llega a cerca de 1.200 millones de pesetas, y los préstamos concedidos para otras finalidades inician también, respecto del año anterior, una importante subida, al superar los 370 millones.

Es asimismo una destacable, en este año, la publicación de una disposición especial para renovar y reestructurar la flota de Barbete de Franco.

Como la Orden de la Presidencia, al igual que aquella a la que sustituyó, solamente abarca un bienio, en febrero de 1972 se dicta una disposición prorrogándola transitoriamente, ante la expectativa del III Plan de Desarrollo. Producida esta circunstancia, la Orden de 31 de julio de 1972 estableció las normas para la concesión de préstamos para la renovación de la flota pesquera siguiendo la misma tónica que las anteriores, si bien retoca y mejora algunas circunstancias de carácter social, como la elevación de los porcentajes de crédito en los casos de cooperativas, explotaciones familiares, etcétera; aumentando también, respecto de estas últimas, el límite de construcción hasta las 100 toneladas.

Durante el año se conceden, para buques de hasta 250 toneladas, más de 1.145 millones de pesetas, a cuya cifra se han de añadir 114 millones para la renovación de la flota barbeta y una suma análoga destinada a préstamos para otras finalidades.

Por último, y en 1973, los créditos concedidos para construcción han supuesto 1.235 millones de pesetas; para la renovación de la flota de Barbete se han asignado 100 millones, y para finalidades distintas a las de construcción, el volumen ha sido de cerca de 400 millones de pesetas. **Datos obtenidos de las Memorias del Banco de Crédito a la Construcción y Crédito Social Pesquero.**



# PROBLEMAS JURIDICOS QUE PLANTEA LA PESCA

**D**E un modo paralelo a los trabajos individuales y basándose en ellos, conferencias y organismos especializados han favorecido el problema de la reglamentación internacional de la pesca y la conservación de los recursos marinos.

Citemos muy de pasada cuarenta y nueve instrumentos convencionales multilaterales desde 1852 hasta nuestros días relativos a la policía general de la pesca marítima, 15 convenios y enmiendas referentes a la protección de ciertas especies, como los mamíferos marinos (ballena), desde 1951 y 1966; doce relativos a la pesca de las focas peleteras o no, desde el "modus vivendi" de 15 de junio de 1891; seis relativos a la pesca del fletán, desde 1923; seis relativos al salmón desde 1883 (en el Rhin); diez relativos a ciertas especies de peces, crustáceos, etcétera, desde 1891 (langosta, lenguado), o técnico (mallaje o tallas mínimas)... y los 12 organismos que existen sobre esta temática.

La primera conferencia internacional se reunió en La Haya, en 1881, y adoptó la Convención o Convenio de 6 de mayo de 1882, sobre la pesca en el mar del Norte, todavía en vigor fuera de las aguas jurisdiccionales, y del que fueron signatarios, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Bélgica, Dinamarca y Países Bajos.

En 1898, el Congreso de Pesca celebrado en Bergen (Noruega) propuso, pero sin éxito, llevar al límite de 10 millas la zona de pesca sometida a la reglamentación de cada Estado ribereño. Al año siguiente, en Estocolmo, se decidió instituir un organismo internacional encargado de establecer un programa de investigaciones científicas susceptibles de servir de base a una "legislación futura". Y en dos ocasiones más, siempre bajo iniciativa de los países escandinavos, eminentemente marítimos y pesqueros, se celebraron en Oslo en 1901 y en 1902 en Copenhague nuevas Conferencias, creándose en la última el Consejo Permanente Internacional para la Explotación del Mar, organismo especializado en el estudio de las condiciones biológicas de los océanos, así como de la reglamentación internacional, de la pesca. En 1911, con carácter más limitado, fue creada, asimismo, la Comisión Internacional para la Explotación Científica del Adriático. Después de la IGM se dio un nuevo impulso a tales investigaciones, fundándose la Comisión Internacional para la Explotación Científica del Mar Mediterráneo, y en 1921 se creó, bajo la iniciativa estadounidense, la Comisión Norteamericana de la Pesca, que reunió a los delegados de USA, Canadá, Terranova y Francia (por sus posesiones de Saint-Pierre y Miquelón).

La Sociedad de Naciones concedió asimismo un gran interés a la protección de las riquezas marinas y, como ya hemos señalado, al Comité de Expertos para la Codificación del Derecho Internacional se le encargó, por medio del también citado profesor argentino José León Suárez, para que elaborase un "rapport" sobre tales cuestiones, especialmente las relativas al peligro que entrañaba la explotación intensiva de la fauna marina y más estrictamente de las ballenas. Entre 1927 y 1931, la Sociedad de Naciones, en concepto con los organismos científicos ya reseñados, en especial el de Copenhague, pudo conseguir que se declarase vigente un Convenio Internacional que reglamentó la pesca de la ballena y que constituyó un magnífico ejemplo para otros instrumentos convencionales multi o bilateralmente entre Estados europeos, americanos y asiáticos sobre la pesca del mero, las focas de piel, salmón, platija, acedia y otras especies, preocupándose también de reglamentar el empleo de ciertos ingenios de pesca y las tallas de los peces que se autorizaba pescar.

Pero el aludido fracaso de la célebre Conferencia de La Haya de 1930, que tropezó en la piedra de toque de la anchura del mar territorial, retrasó por largos años la elaboración de una verdadera legislación internacional pesquera, que la nueva configuración mundial, la número 2, que empezó en 1939 y duró hasta 1945, y sus posteriores consecuencias, acabarían de empeorar.

No obstante, en esta cita un tanto apresurada que estamos ofreciendo, no puede faltar la referencia a la inestimable obra realizada bajo otros organismos científicos de contenido más bien jurídico, como el Instituto de Droit International fundado en Gante, y que desde entonces, con una

periodicidad bastante regular de dos años, viene renovando en distintas ciudades del mundo para estudiar los grandes problemas del derecho internacional, entre los que no faltaron los relativos a la pesca y a la conservación de los recursos vivos del mar. Asimismo citemos a la International Law Association, también cantonaria en este mismo año 1973; el Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, fundado en Madrid, en 1951, que también se ocupó de problemas pesqueros en Sao Paulo y Lima, y la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, que viene preparando todos los "rapports" e informes que sirven de base a los trabajos de la Asamblea General y de las conferencias especializadas de 1958, 1960 y las que en estos últimos años vienen celebrándose en Ginebra y Nueva York.

Después de la segunda guerra mundial estos problemas se replantearon con singular agudeza, y como las condiciones políticas y económicas habían sufrido tan tremendo cambio, no se sabía realmente si ciertas reglamentaciones internacionales sobre la pesca continuaban en vigor, e incluso en pleno conflicto, en 1943, el Gobierno de Londres reunió a los representantes de catorce países aliados con el fin de elaborar un convenio y preparar una conferencia internacional con un comité de carácter permanente. Ya se comprenderán las dificultades que surgieron para llevar a la práctica tales proyectos, y hasta 1946, ya terminada la guerra, no pudo volverse a reanudar el estudio de los tan repetidos problemas.

En efecto, en dicho año y en Washington, previa convocatoria del Gobierno norteamericano, se reunieron veinte países interesados en reglamentar la pesca de la ballena, y el Convenio de 2 de diciembre del citado año de 1946, aun estando en vigor, tiene una difícil aplicación, ya que Japón, país muy pesquero, que pesca activamente dicho cetáceo, ha rehusado siempre asociarse a tal instrumento convencional.

La Conferencia de Baguio, de 28 de febrero de 1948, creó la Indo-Pacific Fisheries Council, esto es, el Consejo pro-reglamentar la pesca en el océano Índico y en el Pacífico.

Y por último citemos otros acuerdos internacionales que en diversos sectores del mundo tratan de reglamentar la pesca y la conservación de las riquezas marinas, a saber y por orden cronológico los siguientes:

a) Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste, constituida por el Convenio de 8 de febrero de 1949, que fue firmado por diez naciones, entre ellas España, y que con Francia, Canadá, Estados Unidos, Dinamarca, Gran Bretaña, Italia, Islandia, Noruega y Portugal y ahora también la Unión Soviética, se han repartido ciertos paneles o sectores de pesca en la zona bacaladera de Terranova.

El Consejo de Pesca del Mediterráneo, creado por acuerdo de 24 de septiembre de 1949, con posterior de España también.

La Comisión Inter-Americana del Atún Tropical, establecida por el Convenio de 31 de mayo de 1949 entre los Estados Unidos y Costa Rica.

El Comité de Pesquerías Latino-Americano, fundado por la FAO, organismo especializado de la ONU, de quien depende la pesca, por acuerdo de 30 de enero de 1951.

La Conferencia Tripartita de Santiago, de 1952, que creó la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

Y finalmente, con otros organismos dependientes de los anteriores, tampoco podemos olvidar al famoso organismo especializado conocido por las siglas inglesas de la IMCO, esto es, la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental, que tiene la sede en Londres, a la que pertenece nuestro país, y que también tiene estrecha relación con los problemas pesqueros.

Y citemos, por último, la Conferencia Especializada de Roma, de 1955; la de Ciudad Trujillo, en 1956, y las de San Domingo y Yaounde, de 1972, en las que se elaboraron ciertas doctrinas a las que nos referiremos ulteriormente.

## EL CONVENIO INTERNACIONAL DE GINEBRA DE 1958

El Convenio Internacional de Ginebra de 1958, sobre la pesca y la conservación de los recursos

biológicos de alta mar, ofrece una solución de compromiso entre todas las tesis mantenidas en el Conferencia, a mitad de camino, como todas las soluciones eclécticas entre la "libertad absoluta" de pesca y el "derecho preferencial o incondicionado" del Estado ribereño, y como principios fundamentales incorpora ambos haciendo equilibrios de sistemática jurídica.

Entre los deberes u obligaciones de los Estados, sintetizemos los siguientes casos:

1.ª Explotación única del Estado ribereño. Los recursos biológicos del alta mar son explotados únicamente por los súbditos del Estado ribereño, y sólo en caso de necesidad deberá adoptar medidas de conservación (artículo 3).

2.ª Explotación múltiple del mismo "stock" por dos o más Estados. Las medidas se adoptarán por los interesados a petición de uno u otro (artículo 4) y deberán ser notificadas al director general de la FAO.

3.ª Intervención de los "racón llegados", conformándose a las ya adoptadas por los Estados que hubieran establecido las medidas (artículo 5).

4.ª Reglamentación en alta mar no adyacente (todo Estado puede reclamar e imponer medidas de conservación en cualquier zona de alta mar aunque no sea adyacente a sus costas, siempre que se demuestre su interés especial). Razones científicas apropiadas, interés especial.

Hasta el momento, este Convenio de Pesca de Ginebra ha recibido más de treinta ratificaciones y puede considerarse en vigor. Aunque la Comisión Especial de cinco miembros que prevé (artículo 9) y su procedimiento aplicable tenga matices de duda.

Y por último, aunque el Convenio Europeo de Pesca firmado en 1964 limite sus efectos a las partes en el Convenio, representaba el primer acuerdo multilateral que reconocía un Estado el derecho a fijar los límites de su zona de pesca exclusiva hasta un máximo de seis millas, con una zona contigua en la que puedan ser reconocidos derechos de pesca a los países que hubieran pescado tradicionalmente en la región.

Las dos zonas no deberán extenderse a más de 12 millas a contar de la línea de base a partir de la cual se mide el mar territorial (la Ley española vigente: 6 + 6).

La Declaración de Montevideo sobre Derecho del Mar, de 8 de mayo de 1970, firmado por Argentina, Brasil, Chile, El Ecuador, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay, y la declaración ulterior de Lima de los Estados latinoamericanos sobre el Derecho del Mar, de 8 de agosto de 1970, firmada por los Estados mencionados y por Colombia, Guatemala, Honduras, México y la República Dominicana, proclaman principios de base comunes sobre el Derecho del Mar. Estos comprenden el derecho para los Estados ribereños, de explorar, conservar y explotar los recursos naturales de la mar adyacente a sus costas, para favorecer el desarrollo máximo de su economía y para elevar el nivel de vida de sus pueblos, y comprenden igualmente el derecho para tales Estados de fijar los límites de su soberanía o de su jurisdicción marítima, conforme a criterios razonables, teniendo en cuenta sus características geográficas, geológicas y biológicas.

La política común en materia de pesca de la Comunidad Económica Europea, adoptada el 20 de octubre de 1970 entró en vigor el 1 de febrero de 1971, permite a los pesqueros de los países miembros pescar en aguas marítimas a reserva de la soberanía de otros países miembros.

Esta es, a grandes rasgos, la situación del régimen internacional de la pesca en alta mar, aunque puede advertirse se trata mejor de una reglamentación por áreas regionales marítimas a incluso por especies ictológicas determinadas.

Insistimos, finalmente, que sigue sin resolverse el punto capital de establecer el límite exterior de las aguas territoriales y conocer así cuándo debe comenzar el ámbito de los derechos de pesca en alta mar.

## LAS DECLARACIONES UNILATERALES SOBRE PESCA

Ante las dificultades señaladas de conseguir una reglamentación internacional del mayor rango, muchos Estados, fundamentalmente después

de la segunda guerra mundial, acudieron a la vía, mucho más expeditiva y sencilla de promulgar unilateralmente sus reglamentaciones pesqueras en zonas de alta mar que ellos consideraban adyacentes a su litoral y olvidando, lógicamente, el interés general y comunitario de todos los miembros de la comunidad internacional.

Todo acto unilateral "stricto sensu" es contrario al espíritu del Derecho Internacional, es decir, que no puede engendrar derechos que puedan oponerse a terceros. No obstante, es esta una materia muy controvertida y no faltan los defensores que afirman que una declaración unilateral de un Estado puede producir ciertos efectos jurídicos en tanto que constituyan una costumbre o sean la prueba de una costumbre; esto es, que equivaldrían a una fuente de derecho internacional y, por otra parte, las declaraciones unilaterales podrían estar justificadas por dos categorías de argumentos, unos de orden moral y otros de carácter económico.

El 28 de septiembre de 1945, al a la sazón Presidente de los Estados Unidos, por muerte de Roosevelt, Harry S. Truman, emitió su famosa Proclamación sobre el establecimiento de ciertas zonas de constitución pesquera en el alta mar adyacente al litoral de los Estados Unidos, colocándose en el más elevado nivel del bien común de todas las naciones, arrogándose la facultad para su país de aplicar e imponer determinadas medidas de reglamentación pesquera no sólo a sus naciones, sino a todos los extranjeros.

Esta declaración unilateral fue imitada seguidamente por un gran número —unos quince— de países hispanoamericanos y asiáticos entre 1945 y 1958 (fechas de la Proclama de Truman y de la Conferencia de Ginebra), y algunos se apartaron del espíritu y de la letra del texto de Truman, desconociendo el principio de libertad de navegación que el Presidente yanqui tuvo buen cuidado de respetar, distinguiéndolo del nuevo derecho marítimo que quería crear sobre la conservación de los recursos marinos en beneficio de la Humanidad toda, pero reservándose un papel de fideicomisario. Añadamos, asimismo, que en aquella misma fecha de 28 de septiembre de 1945, el Presidente Truman dictaba su otra célebre Proclamación sobre el control y jurisdicción de los recursos naturales del suelo y del subsuelo de la plataforma continental de los Estados Unidos y entonces no vaciló en declarar sus derechos exclusivos sobre tales riquezas.

Ya dijimos que no deberemos extendernos aquí en el análisis de tales documentos unilaterales y que existen otros todavía más explícitos, como los de Argentina, Nicaragua o El Salvador, que hablan de soberanía sobre el alta mar contigua o sobre las aguas suprayacentes a su plataforma hasta una distancia de 200 millas a la plena soberanía también sobre los espacios acústicos de los archipiélagos que unen y separan las islas numerosas de Indonesia o Filipinas.

Asimismo es suficientemente conocido y muy comentado en su tiempo el llamado "affaire" Onassis, que en 1953 tuvo su apogeo tras la incursión de la flota ballenera de tan célebre naviero griego-argentino-monegasco Aristóteles Sócrates Onassis por las aguas del Pacífico Sur, que los peruanos consideraban bajo su dominio en virtud de su declaración unilateral y del Pacto Tripartito de Santiago de 1952 y que, como se recordará, fue aprehendido, llevado al puerto de Paíta y multado con tres millones de dólares USA, y una vez satisfecha la sanción por el Lloyd's de Londres, fueron devueltos los barcos, pero no las capturas realizadas. Y lo mismo ocurrió años más tarde con los "trawlers" norteamericanos que incursionaban por tales aguas en busca de la anchoveta como ceba vivo para las pesquerías del atún, tema que justificó ese hito ecológico de anchoveta-ava guanera, ingestión digestiva —guano fertilizante natural—, elevación y mejora de la alimentación y del nivel de vida del Perú, estrecho y estrachado entre el sistema andino y el Pacífico, con con pobreza del suelo y escasa agricultura.

Y las guerras de la langosta, del bacalao, de la sardina ponen de relieve diversos conflictos entre los Estados, por la multiplicación de las declaraciones unilaterales sobre pesca que una vez más patentizan la urgente necesidad de que se alcance lo antes posible esa pretendida, pero difícil, reglamentación internacional de las pesquerías.



# SCA MARITIMA (y II)

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

marítimas en los espacios acuáticos de todos y de ninguna en particular.

Una declaración unilateral que merece una atención especial por nuestra parte es el dahir del Rey de Marruecos, hecho público el 10 de marzo del pasado año 1973, por el que se fijó el límite de las aguas territoriales y de la zona de pesca exclusiva.

Las aguas territoriales marroquíes se extienden a 12 millas a partir de las líneas de base (bajamar escorada o de base rectas) y, salvo convenio particular, en el caso de las costas de Estados limítrofes o enfrentados, se seguirá el trazado de la línea mediana basado en el principio de la equidistancia, con el reconocimiento de un pasillo o corredor de alta mar en aquellos estrechos en los que haya solapamiento de mares territoriales marroquí y extranjero, y por ser menor o igual a 24 millas no pueda existir tal corredor, se admitirá el derecho de paso inofensivo tal como la define el derecho internacional.

Pero la zona de pesca exclusiva de Marruecos, que alcanza hasta 70 millas, esto es, 58 más que las 12 de aguas territoriales, queda reservada a la soberanía del Estado de Marruecos y se extiende a todos los recursos biológicos de la columna acuática de tal zona. El ejercicio de los derechos de pesca queda reservado en la misma a los barcos costeros de pabellón marroquí o explotados por personas físicas o jurídicas de Marruecos, sin perjuicio de los principios de cooperación internacional, que Marruecos hubiera suscrito sin detrimento de su soberanía, y todas las búsquedas, explotaciones científicas o arqueológicas iniciadas por Estados o súbditos extranjeros en la zona de pesca exclusiva estarán sometidos a la previa autorización del Gobierno marroquí.

Es difícil averiguar la intención del legislador marroquí en esta declaración unilateral que a todas luces perjudica tanto a los vecinos pescadores de Marruecos (y no sólo son los españoles, aunque éstos lo sean desde tiempos remotos y sean tradicionales sus derechos de pesca en tales áreas, sin perjuicio de que haya sido roto el Convenio de Fes, en plena vigencia y muy dificultadas las nuevas negociaciones).

Es complejo y difícil también tratar de averiguar las implicaciones, exasperadamente nacionalistas de xenofobias de la política actual de Marruecos, mucho más si se mezclan con intereses económicos a los que acaso no están ajenos personalidades de elevado nivel.

Según mis últimas referencias, la constitución de una sociedad hispano-marroquí —por lo tanto de capital mixto— está encontrando muchas dificultades, y se habla también de otras sustanciosas ofertas de capital extranjero, incluso de la URSS.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que, a veces, los propios pescadores, empujados por su instinto afán de perseguir y capturar peces, violan normas y crean problemas jurídicos. De todos modos, cuando redactamos estas glosas, se habla de que Marruecos va a modificar su dahir...

## LAS PESQUERIAS SEDENTARIAS

Sobre las pesquerías sedentarias siempre existió el doble criterio que el calificativo indica, tanto si se refiere a las especies marino-inmóviles o fijas en el suelo de sus hábitáculos como si aluden a los artes o ingenios para pescarlas. Sin embargo, el Convenio de Ginebra de 1958 se refiere tan sólo a las pesquerías sedentarias citadas en el último lugar, que deberían estar fijadas o hundidas en el lecho del mar, permanentemente o por lo menos renovados en cada estación y siempre los mismos dispositivos.

Con independencia de tales criterios, e incluso teniendo en cuenta debidamente conjugados ambos, las pesquerías sedentarias son antiguísimas, y ya en el siglo VI se habló de las pesquerías de esponjas de coral en el Mediterráneo, y modernamente son conocidas las pesquerías sedentarias de ostras comestibles o perlas en el Golfo, en Ceilán, en la India, en Australia, mar de Arábur y las de esponjas en Florida y también las de perlas en Malasia, Filipinas o Japón.

El problema jurídico que plantean las pesquerías sedentarias en alta mar arrancan de las declaraciones unilaterales de determinados ribereños,

de la teoría de la ocupación efectiva, de la usucapción o prescripción adquisitiva, la de doctrina contraria del derecho temporal o la teoría de las aguas históricas, todas ellas suficientemente expresivas, cuyo análisis detallado requeriría mayor atención que la que ahora pudiéramos dedicar. No obstante, diremos algo en resumen.

En lo que se refiere a las pesquerías sedentarias, el Convenio de Ginebra de 1958, en su artículo 13, da cuatro reglas esenciales:

1.ª La Reglamentación de las pesquerías sedentarias situadas en régimen de alta mar, adyacentes al mar territorial, sólo se autoriza en el supuesto de que los nacionales del Estado ribereño exploten y mantengan las mismas desde mucho tiempo atrás.

2.ª La reglamentación del Estado ribereño no debe impedir a los súbditos extranjeros que participen en tales actividades en las mismas condiciones que sus propios nacionales.

3.ª Sin embargo, en el caso de que las pesquerías sedentarias hubieran sido explotadas —en virtud de un largo uso incontestado— exclusivamente por los nacionales del Estado ribereño, este último tiene el derecho de promulgar una reglamentación que excluya a los extranjeros.

4.ª En ningún caso, cualquiera que sean las disposiciones adoptadas, se podrá extender el régimen de alta mar de las aguas en las cuales están situadas las pesquerías sedentarias.

Las pesquerías sedentarias del atún —las famosas almadrabas— han perdido su carácter actual, porque la especie es ahora más dinámica y los bancos de atunes se desplazan muchísimo...

## LA PROPUESTA DE MALTA SOBRE FONDOS MARINOS

El embajador de Malta, Arrid Pardo, presentó a la consideración de la XXII Asamblea General de las Naciones Unidas, de 1967, una propuesta que se hizo célebre, y cuya finalidad implicaba una revisión del Convenio de Ginebra sobre plataforma, y deseaba que la Asamblea General aprobara una declaración y tratado relativo a reservar con exclusivos fines pacíficos los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de jurisdicción actual y el uso de sus recursos en interés de la humanidad. Sin embargo, refiriéndose directamente al problema de los fondos oceánicos, dependía su análisis del tema de la solución de los problemas convenientes a la jurisdicción de cada Estado o de la determinación de los límites exteriores de la plataforma continental y de la anchura del mar territorial.

Inmediatamente los Gobiernos de los Estados Unidos y de la URSS manifestaron la conveniencia de convocar una nueva Conferencia General sobre Derecho del Mar para estudiar tres temas (limitación de la anchura del mar territorial, libertad de tránsito a través de los estrechos internacionales, e intereses especiales de los Estados ribereños en alta mar).

La Resolución 2.340 (XXII), de 18 de diciembre de 1967, encará esa cuestión de reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de las actuales jurisdicciones nacionales y el uso de sus recursos en interés de la Humanidad.

La Resolución 2.487 (XXII), de 21 de diciembre de 1968, en la siguiente Asamblea General, volvió a tomar en consideración el tema con igual titulación.

El 15 de diciembre de 1969, en la XXIV Asamblea General, se aprobó la Resolución 2.574, con el mismo tema, y se solicitó del secretario general que se averiguasen las opiniones de los Estados miembros sobre la conveniencia de convocarse una Conferencia con el objetivo de revisar los regímenes del alta mar, plataforma continental, mar territorial, zona contigua, pesca y conservación de los recursos biológicos, especialmente para llegar a una definición clara, precisa e internacionalmente aceptable de la zona de los fondos marinos y oceánicos que se encuentran fuera de los límites de la jurisdicción nacional a la luz del régimen internacional.

Finalmente, la Asamblea General, con fecha 17 de diciembre de 1970, Resolución 2.750 (XXV), decidió convocar una conferencia que considerase tales cuestiones de derecho marítimo y estableciese un régimen internacional equitativo

## 6. LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

## 7. EL CONVENIO DE GINEBRA DE 1958.

## 8. LAS DECLARACIONES UNILATERALES SOBRE PESCA. EL DAHIR MARROQUI DE 1973.

## 9. LAS PESQUERIAS SEDENTARIAS.

## 10. LA PROPUESTA DE MALTA SOBRE FONDOS MARINOS.

## 11. NUEVAS TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS. EL MAR PATRIMONIAL (Santo Domingo, 1972). ZONA ECONOMICA (Yaoundé, 1972).

## 12. LA PROXIMA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS.

—incluyendo un mecanismo internacional— para los recursos de los fondos y una serie de tópicos pertinentes, inclusive los concernientes a los regímenes del alta mar, plataforma continental, mar territorial (incluyendo la cuestión de su anchura, pesca y conservación de los recursos biológicos de alta mar (inclusive la cuestión de los derechos preferenciales de los Estados ribereños), la preservación del ambiente marítimo (inclusive la prevención de la contaminación) y la investigación científica.

Las Asambleas Generales de 1971 y 1972 continuaron tratando del tema, sobre la base de los informes del primer comité y del segundo y el Consejo Económico y Social, asimismo, ha estudiado tales cuestiones jurídico-marítimas que como señalamos al principio de este curso de conferencias, siguen estando ciertamente de la máxima actualidad.

Asimismo, junto a la propuesta del embajador maltés, otras delegaciones ante las Naciones Unidas presentaron sus proyectos de artículos al igual que lo hicieron autores aislados o organizaciones no gubernamentales, de las cuales se ofrecen transcripciones íntegras en el compendio de Shigeru Oda.

La relación de temas propuestos que le pertinente comisionó sobre Usos Pacíficos del Lecho del Mar y de los Fondos Oceánicos más allá de los límites de jurisdicción nacional está considerando desde hace unos años, en Ginebra, para tratar el pasado noviembre, en Nueva York, y el próximo año en Caracas, si es que se celebra, y no lo decimos ya sólo por la irregular situación política mundial, sino por las difíciles negociaciones diplomáticas que los "grandes", los "medios" y los "pequeños" suelen llevar en el seno de las reuniones y... en los bares y pasillos de los edificios de las Naciones Unidas.

## NUEVAS TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS. EL MAR PATRIMONIAL (SANTO DOMINGO, 1972) Y ZONA ECONOMICA (YAUNDE, 1973)

Los países americanos —como ya hemos visto— dedican especial atención a los problemas del mar, y desde las Conferencias Internacionales Americanas en Bogotá, en 1948, y en Caracas, en 1954, reconocieron que dependen de los recursos naturales como medio de subsistencia y proclamaron el derecho a proteger, conservar y fomentar tales riquezas, así como el de asegurar el uso y aprovechamiento de las mismas. En 1956 se adoptaron los Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar, que fueron reconocidos "como expresión de la conciencia jurídica del continente y como aplicables por los Estados americanos, con los cuales se sentaron las bases para la evolución del derecho del mar, que culminó, ese mismo año, en la Conferencia Especializada de la capital dominicana.

Pero, más singularmente, los países del Caribe, con objeto de aunar criterios regionales, el 9 de

junio de 1972 formularon una Declaración de Principios sobre Mar Territorial (hasta 12 millas) y sobre Mar Patrimonial (aguas, suelo y subsuelo) de una zona adyacente al mar territorial que no debe exceder en su conjunto un total de 200 millas náuticas, recogiendo los conocidos principios sobre plataforma, fondos marinos internacionales, alta mar, contaminación y cooperación regional para coordinar y concertar esfuerzos y tendencias.

El 30 de junio del mismo año de 1972, en Yaoundé, los Estados africanos poseen el derecho de establecer, más allá del mar territorial, una zona económica sobre la cual tendrá jurisdicción exclusiva con el fin de controlar, reglamentar y explotar los recursos biológicos del mar, así como de su reserva para el beneficio fundamental de su pueblos y de sus respectivas economías y con el fin de evitar y controlar la contaminación. Asimismo, la Declaración de Yaoundé indica que la zona económica engloba todos los recursos económicos, sean o no biológicos y se refiere especialmente al petróleo y al gas natural.

## LA PROXIMA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS

No queremos asumir el difícil papel de augur ni anticipar profecías sobre lo que pueda deparar la próxima conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con su amplísimo cuestionario y las controvertidas posiciones de los Gobiernos y delegaciones, pero con especial referencia a la pesca marítima —objeto primordial del presente estudio— podíamos mencionar tres zonas que, en escala ascendente, pretenden conferir al Estado ribereño una cierta mayor zona de jurisdicción. Esas zonas son: la de conservación, la preferencial y la exclusiva de pesca.

Y es indudable que junto a los mares territoriales, quisiéramos o no, habrá que reconocer una zona contigua, transicional y transaccional de pesca, aunque sus límites serán muy difíciles de señalar a gusto de todos.

Será necesario que esa conferencia general convocada, despasionada y objetivamente, sin ligaduras políticas egoístas ni apetencias económicas de las fuertes, pensando en el bien común de toda la Humanidad, acometa de una vez y para siempre un derecho y una reglamentación internacional de pesca en alta mar y de la conservación o protección de los recursos y riquezas que la mar atesora. Pensando que el mar puede y debe ser una despensa y no un beaurero, como dijimos en otra ocasión.

Por la vía convencional —aunque sea de carácter regional o limitado— puede conseguirse mucho y que, por favor, no dejen de escuchar las voces autorizadas y más valiosas que otras, de esos esforzados pescadores y demás gente de mar, que a pleno y mortificante Sol, bajo las sombras de la noche, con vientos peligrosos o con calma chicha enervante saben de verdad que "el pescado es caro" para ellos y barato para los demás...



# REGION SUDATLANTICA: DIEZ AÑOS DE AVANCES SOCIOECONOMICOS

Por JOSE MARTINEZ ROMERO

El día 1 de diciembre de 1963 es una fecha importante en la vida de relación humana entre la "gente del mar". Hasta ese momento no existía ningún "medio de difusión" especializado para el sector marítimo-pesquero de ámbito nacional.

Nació, como siempre ocurre y debe ser, con timidez, muy "pequeñito", como pasa con el hombre del mar, a su casa y a su barco, una serie de noticias, de información, que le permitiera estar al corriente de los problemas que le afectaban de modo personal y directo. El número 1 de dicha "Hoja" está fechado en 1-12-63, y sólo tenía cuatro folios impresos y una fotografía, editado en también modesto papel y elemental impresión tipográfica.

Con dicho título se publicaron trece números, siendo el último el correspondiente al mes de diciembre de 1964. Luego, por natural evolución, se transformó en la "Hoja del Mar", cuyo número 1, correspondiente al mes de enero de 1965, en formato casi doble de la anterior "Hoja", tenía ya doce páginas, con quince fotografías. La primera portada a todo color aparecía en el número 71-72 de los meses de septiembre-octubre 71, y este ejemplar tenía ya cuarenta y ocho páginas y docenas de fotografías. El último publicado anterior al de la conmemoración del décimo aniversario de la revista, el 99, del mes de enero pasado, contiene una portada con una referencia informativa ciertamente triste, penosa, lamentable —el asesinato del almirante Carrero—, y otra de carácter positivo, cara al porvenir —el nombramiento de presidente del Gobierno—. Algo así como el contraste de ofrecer lo negativo y lo positivo; el dolor y la esperan-

za; un hecho pasado y un posible y deseable esperanzado porvenir.

Esta portada es la que va a servir de punto de arranque de esta modesta pero entrañable colaboración a la "Hoja del Mar". Tratar de hacer un sucinto balance de diez años de la vida española, cara al mar; de la transformación experimentada en las vertientes social y económica, con trascendencia en las personas de los españoles que ganan su sustento y hacen Patria por todos los mares del mundo, a bordo de los buques de la Marina Mercante y de pesca.

Año por año, tal vez apenas se note; pero una década sí permite comparaciones. A principios de 1964, precisamente en el segundo número de la "Hoja Informativa del Pescador", era noticia de ámbito nacional el que un buque congelador, de 930 toneladas, denominado "Ribera Gaditana", iniciara sus singladuras como el mayor arrastrero de su base de Cádiz, y tal vez de España —como decía el texto de la noticia—, con la novedad, además, de que "el arrastre se verifica por popa". Ello contrasta con el hecho cierto de que, en la actualidad, la flota arrastrera congeladora de nuestra Patria figura entre las primeras del mundo. En esta flota tiene una participación importante la región Sudatlántica, las dos provincias hermanas de Cádiz y Huelva, destacando en esta última los buques marisqueros, que la sitúan en el primer lugar de los puertos españoles en la pesca de los apreciados —y bien cotizados— crustáceos, particularmente las gambas y cigalas, y también los langostinos, aunque procedan de mares tan lejanos como son los de Mozambique, en cuyas aguas, el modernísimo arrastrero "Enrique de Aguinaga" demuestra el alto nivel técnico que, en materia de pesca, ha alcanzado España.

La aportación de la flota pesquera a la



riqueza nacional, su colaboración a la alimentación española con productos ricos en proteínas, que en 1963 supuso 1.120.000 toneladas, con un valor de 11.300 millones de pesetas, en el año 1972 alcanzó 1.600.000 toneladas, con un valor de 40.000 millones de pesetas en primera venta. Este perfeccionamiento técnico de nuestra flota pesquera tenía que redundar en forma directa en las tripulaciones, no sólo en el orden económico, sino también humano. Así, de un salario reglamentario de unas 2.000 pesetas mensuales, para un marinero en el año 1963, se ha pasado a salarios del orden de las 20.000 pesetas mensuales, en los congeladores; en buques modestos, como por ejemplo los de 100 a 150 toneladas, en los que la tripulación va contratada "a la parte", el salario medio en el año 1973 se estimó en 7.500 pesetas mensuales.

También merece destacarse, en el plano de la seguridad y comodidad del trabajo, la dotación de elementos e instalaciones en los buques —particularmente en lo que se refiere a alojamientos del personal, servicios de aseo y comedores— que hace diez años estaban considerados como "de lujo". Claro está que este avance es contrapartida obligada a la prolongada permanencia de las tripulaciones en los grandes arrastreros que faenan en aguas de África del Sur, por ejemplo, cuyas campañas duran de cuatro a seis meses.

Pensamos, en este momento, en la diferencia que apreciarán las tripulaciones de Barbate de Franco —uno de los puertos pesqueros con flota "de bajura" más importante de España— cuando tripulen las nuevas unidades, de casco de acero, de 300 toneladas, que entran en servicio al amparo de la legislación que posibilita el cambio estructural de su clásica flota de arte de cerco, con barcos de casco de madera donde se apiñaban, cual "latas de sardinas", hasta cuatro decenas de hombres; de ahí la tragedia del "Joven Alonso" cuando allá por el año 1960 desapareció en aguas de Marruecos, pereciendo treinta y ocho de sus tripulantes que, si del mar vivían, en el mar encontraron su tumba. Confiamos en que estas nuevas y modernas embarcaciones pesqueras permitirán a sus tripulantes no sólo la obtención de unos salarios dignos, sino también —lo que resulta trascendente— una mayor seguridad personal y comodidad en el descanso del arduo trabajo.

En esta década destaca también la transformación operada en los buques de la Marina Mercante, con la aparición de los portacontenedores y los buques petroleros, los "supertanques", que ya sobrepasan las 300.000 toneladas. En esta faceta tenemos que satisfacernos de que España se encuentra, en estos momentos, situada en el cuarto lugar de entre los países del mundo en la industria de construcción naval; y es precisamente en la región Sudatlántica donde se encuentra ubicado el mayor complejo de construcción naval de España. Una sola

empresa, en sus astilleros de Sevilla, Puerto Real y Cádiz, ha producido en 1973 el 60 por 100 de la construcción naval española. Dentro del mismo año se consigue en estos astilleros poner la quilla, botar y entregar a la casa armadora petroleros de 230.000 toneladas. Y está en avanzado estado de construcción un nuevo gran astillero, para buques de UN MILLON de toneladas!

Asimismo, el cambio experimentado en los puertos españoles, en el trabajo de los operarios portuarios —hoy integrados en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar—, al sustituir el trabajo generalmente manual, de puro esfuerzo físico, en trabajo especializado, al utilizarse medios mecánicos modernos, que elevan la consideración laboral y social de quienes los manejan. La dignificación profesional de este sector humano es realmente importante.

En el aspecto social, en materia de asistencia y seguridad social, el avance ha sido considerable. La Reglamentación Nacional de Trabajo del año 1946 se fue quedando atrás, y tras la promulgación de la Reglamentación de la Pesca de Arrastre, en enero de 1961, en julio de 1963 se publicaba la de la Pesca de Cerco y Otras Artes. Ambas ordenanzas laborales van quedando "fuera de juego", y según nuestras noticias, parece que está próximo a promulgarse una nueva Ordenanza de Trabajo para el sector marítimo-pesquero, que contemplará toda la gama de actividades; desde la pesca de los grandes arrastreros congeladores y buques factorías, hasta la pesca artesanal; la actividad marisquera, en constante progreso merced a los Planes de Ordenación específicos; la piscicultura, que ofrece nuevos horizontes para el incremento de la producción pesquera, por medio de "cultivos artificiales"; la extracción de algas, materia prima básica para la obtención del agar-agar, elemento de múltiples utilidades, y de otros productos marinos o de sus fondos, como puede ser el coral.

Jalón importante en esta década fue la aprobación, en diciembre de 1968, de la Ley del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, cuya gestión se encomendó al Instituto Social de la Marina, organismo ya entonces consagrado a la actividad marítimo-pesquera. A partir de esta Ley, con la obtención de nuevos recursos, al ISM amplía de forma espectacular su acción asistencial.

No es posible, por lógica limitación de espacio, hacer una rememoración más detallada de estos últimos diez años. Terminemos, pues, con la esperanza de que dentro de los próximos diez años, cuanto antes, mejor, se logrará alcanzar un nivel de actividad en el Instituto Social de la Marina que permita disfrutar a todos los trabajadores del sector marítimo-pesquero de unos beneficios sociales y asistenciales que nada tengan que envidiar no sólo a los demás sectores laborales del país, sino también del extranjero.





# CONSIDERACIONES EN TORNO A LA MARINA MERCANTE

Por EUGENIO SANCHEZ GUZMAN

## ESPAÑA. PAIS DE CONDICION MARITIMA

La condición "terrestre" del hombre le hace olvidar frecuentemente la extraordinaria importancia que el mar, esa inmensa superficie líquida que abarca las dos terceras partes de nuestro planeta; desempeña en su vida: el mar es una importante fuente de riqueza que el hombre explota, pero constituye algo más, de mayor importancia si cabe: es un medio de comunicación indispensable.

Desde los tiempos más remotos, la Humanidad procura incesantemente mejorar su género de vida transformando lo que la Tierra le ofrece en productos destinados a los más variados usos para satisfacer sus crecientes necesidades, lo que viene a constituir el progreso humano. Ahora bien, la desigual distribución geográfica de las regiones productoras de materias primas con respecto a los centros de transformación de las mismas y de éstos en relación con los lugares de consumo impone necesariamente una intercomunicación entre ellos que puede realizarse por vía terrestre, aérea o marítima.

Es indudable que las naciones dependen en su vida económica de las comunicaciones marítimas, pero no todas estas dependencias revisten igual importancia. Para los países insulares, o que tienen partes importantes de su soberanía separadas por el mar, las comunicaciones marítimas son vitales, adquiriendo el rango de países de "condición marítima". Por el contrario, aquellos que están enclavados en grandes extensiones continentales, disponiendo de amplias fronteras y buenas comunicaciones terrestres, no viven cara al mar y se denominan de "condición continental". ¿Qué ocurre con España?

La nación española es, geográficamente, una península con 3.200 kilómetros de costa, con una pequeña conexión con el continente y un conjunto de veinticuatro islas, de mayor o menor extensión y riqueza. Esta configuración geográfica hace que el 95 por 100 de nuestro comercio exterior se realice por mar, lo que pone de manifiesto la trascendencia de nuestros transportes marítimos y la necesidad de realizar toda clase de esfuerzos para que la Marina Mercante se desenvuelva en el alto nivel que exige nuestra economía.

## SITUACION DE NUESTRA FLOTA MERCANTE

Al finalizar la guerra de Liberación, la Marina Mercante española poseía un tonelaje global notoriamente escaso para nuestras necesidades, con unidades en su mayor parte anticuadas. Sin embargo, el 2 de junio de 1939 se promulgó la Ley de Crédito Naval, en virtud de la cual el nuevo Estado otorgaba créditos con reducido interés y a largo plazo a los particulares que desearan construir buques mercantes. Su finalidad era estimular la iniciativa privada, que fuesen los particulares y no el Estado quienes hicieran los barcos y los explotaran en su provecho, redundando todo ello en beneficio de nuestra resaca económica. Como se comprobó que el estímulo del Crédito Naval no era suficiente, el Gobierno dictó la Ley de 5 de mayo de 1942 sobre "primas a la construcción", mediante la cual se subvencionaba la construcción de cada barco con una cantidad que permitiera que el precio del buque fuese similar al precio internacional, a fin de que el naviero español pudiese competir con los extranjeros.

Sin embargo, a pesar de los indudables beneficios que estas dos leyes reportaban, la iniciativa privada no participó en la medida que era de esperar a la reconstrucción de nuestra flota mercante, debido fundamentalmente a las azarosas circunstancias provocadas por el estallido de la segunda guerra mundial: las dificultades para construir eran realmente insalvables y, al mismo tiempo, la experiencia adquirida en el mercado de fletes durante los años 1914-18 hacía pensar en una posible crisis naviera al término de la contienda.

Con el fin de suplir esta inactividad de la iniciativa privada, en base a los principios informadores de la Declaración XI de nuestro Fuero del Trabajo, por Ley de 7 de mayo de 1942 se encomendó al Instituto Nacional de Industria la creación de una empresa para incrementar nuestra flota mercante, dando lugar este acuerdo a la constitución de la Empresa Nacional Elcano. Se trataba así de complementar la iniciativa privada en la realización de un plan de construcciones de un millón de toneladas en diez años, como primer escalón de otro segundo plan que llevase el total de nuestro tonelaje a los dos millones de toneladas hacia el año 1965.

Ahora bien: la realidad fue que la ejecución de este plan quedó por bajo de lo previsto. Se hacía preciso un nuevo impulso decisivo, y éste lo dio la Ley de 12 de mayo de 1956, sobre Protección y Renovación de la Flota, con un plan decenal que, una vez realizado, determinó que nuestra Marina Mercante, que en el año 1956 contaba solamente con 1.200.000 TRB, de las cuales el 67 por 100 estaba

constituido por unidades de edad superior a los veinticinco años, al término del plan contase con 2.200.000 TRB, de las que sólo el 19,5 por 100 tenían la antigüedad indicada.

Los dos primeros Planes de Desarrollo acogieron y prosiguieron la obra, y el 1 de enero de 1971, según los datos estadísticos reflejados en el III Plan de Desarrollo, el panorama que ofrecía nuestra Marina Mercante era el siguiente:

SITUACION DE LA FLOTA MERCANTE EN 1 DE ENERO DE 1971			
	Número buques	T. R. B.	%
Menores de 5 años	142	1.244.519	40,7
De 5 a 9 años	141	548.201	19,0
De 10 a 14 años	151	531.509	17,4
De 15 a 19 años	85	219.705	7,2
De 20 a 24 años	57	114.124	3,7
De 25 años y mayores	251	396.407	13,0
TOTAL	827	3.054.465	100,0

DISTRIBUCION DE LA FLOTA SEGUN TRAFICO EN 1 DE ENERO DE 1971 (1.ª y 2.ª lista)		
TRAFICOS	T. R. B.	%
Cabotaje libre	263.745	8,6
Líneas de cabotaje	58.311	1,9
Líneas exteriores	178.593	5,8
Transporte continental	267.769	8,8
Transporte transoceánico	520.203	17,0
Pasaje de soberanía	149.242	4,9
Pasaje	180.643	5,4
Petróleo crudo	1.154.650	37,7
Petróleo refinado	301.518	9,9
TOTAL	3.054.465	100,0

## PROBLEMATICA ACTUAL

Como ya se ha venido indicando, la situación geográfica de España hace que la casi totalidad de las mercancías que entran y salen en el mercado nacional lo hagan precisamente por vía marítima. El ideal sería que este transporte marítimo se hiciera con buques españoles, pero al no disponer de todos los necesarios, su falta debe suplirse con buques extranjeros a los que no sólo hay que pagar, lo que ya es un gravamen para nuestra economía, sino que, además, hay que hacerlo en divisas, que tienen que ser logrados con cargo a nuestras exportaciones. Según datos recientes, se ha estimado en 246 millones de dólares la cifra de pagos efectuados por fletes marítimos de importación, frente a un ingreso de 71 millones de dólares. Ello es exponente del mal endémico que afecta a nuestra Marina Mercante: el déficit de la balanza de fletes.

Otro problema esencial que tiene planteado el sector naviero es el de la construcción naval.

De un lado, el armador español viene obligado por nuestra actual legislación a adquirir sus barcos en el mercado nacional, teniendo que construirlos en astilleros españoles en condiciones más gravosas que pueden hacerlo los armadores extranjeros, lo que se traduce, en definitiva, en la fortísima competencia que ofrecen éstos al poder aplicar fletes más bajos.

Por otra parte, la financiación para la construcción naval ofrece en la práctica grandes dificultades. En nuestro país está atribuida básicamente a la Banca privada, autorizándose al Banco de Crédito a la Construcción, como excepción, la concesión de créditos para buques menores de 2.000 TRB y a participar con grupos de Bancos privados, mediante la creación de oportunos consorcios, hasta en un 25 por 100 de su valor.

Ahora bien: la lentitud de las negociaciones en la obtención de créditos, la falta de normativa posterior a la Ley de Crédito Oficial, la precaria actuación de la Banca privada en este sector, la inactividad de los pretendidos consorcios bancarios, etcétera, son circunstancias que influyen negativamente en el proceso de financiación a los armadores españoles, mientras que los extranjeros, con construcciones encargadas en nuestros astilleros, se benefician de un régimen de regularidad, fluidez y permanencia en las financiaciones.

A todo ello hay que añadir el coste desproporcionado que representan los gravámenes fiscales que pesan sobre los buques, siendo de señalar como extraordinario el que se gra-

ven las hipotecas de los mismos, que alcanzan casi el 4 por ciento de su valor, cuando en el extranjero no sufren carga fiscal alguna, y esto en nuestro caso reviste gran importancia, ya que la garantía hipotecaria constituye en España el soporte básico para la financiación naval.

Otra de las cuestiones a considerar es la edad de nuestra flota mercante. La vida media de un buque mercante son unos veinticinco años; cuando tiene más edad se dice que están en situación "obsoleta", fuera de uso. Pues bien, durante largos años el problema de nuestra flota "obsoleta" ha sido alarmante, hasta el punto de que, según datos oficiales del Lloyd's Register, en 1956 era la más vieja del mundo. No obstante, la elevada cifra de nuevas construcciones que cada año vienen entregando los astilleros a los armadores españoles, está dando lugar a un continuo mejoramiento de los índices de edad de la flota, como lo demuestra el que a principios de 1973 el porcentaje de buques mayores de veinticinco años quedase reducido a un 8 por cien.

La acusada atomización empresarial que se da en el sector naviero es otro de los males que afectan a la Marina Mercante española. Los últimos datos estadísticos revelan que de las 326 empresas propietarias de buques, solamente 70 poseen, cada una, más de 5.000 TRB. A su vez, el número de buques pertenecientes a estas empresas suponen, en conjunto, el 50 por 100 del total de unidades de nuestra flota.

## POSIBLES SOLUCIONES

Del análisis efectuado se desprende la existencia de una serie de problemas que afectan a la Marina Mercante que es necesario corregir, y para lo cual cabe apuntar las siguientes medidas:

— La favorable evolución experimentada en los últimos años por la flota mercante hace que las actuales circunstancias en que la misma se desarrolla sean radicalmente distintas de las que motivaron la promulgación de la Ley de 12 de mayo de 1956, cuya vigencia terminó con la realización del plan decenal por ella previsto. Se hace preciso, pues, actualizar los postulados de la misma, estableciendo una adecuada política naval que contribuya a resolver los problemas apuntados y que permita a los armadores proyectar sus programas futuros asegurando que, en todo momento, nuestro tonelaje supere las exigencias de la demanda.

— La incapacidad de los astilleros para satisfacer simultáneamente la demanda interior y exterior aconseja conceder mayor libertad a los armadores nacionales para que puedan acudir al mercado internacional en las mismas condiciones que sus competidores, dándoles oportunidades para adquirir buques en el extranjero, tanto nuevos como usados, condición precisa para poder desarrollar una actividad de tipo coyuntural como la suya.

— Con el fin de intensificar el carácter competitivo y la rentabilidad de los buques, así como para evitar desequilibrios perjudiciales, se impone el progresivo desguace de las unidades cuya explotación vaya resultando antieconómica.

— El establecimiento de un adecuado sistema de financiación del crédito naval, complementado con una política fiscal en la que el buque sea considerado como un elemento de "exportación", productor de divisas, son presupuestos necesarios para disponer de una flota competitiva en el mercado exterior.

— Para superar el grave problema que representa la acusada atomización que ofrece el sector armador, se hace preciso estimular a las empresas navieras para que, mediante agrupaciones y fusiones, adquieran las dimensiones óptimas, suprimiendo el minifundismo empresarial existente y dar mayor robustez a sus estructuras económicas.

— Los avances tecnológicos en la construcción y transporte marítimo exigen promover una mayor especialización en los tipos de buques para mejorar su eficacia y aumentar su rendimiento.

— Con el objeto de sanear la deficitaria balanza de fletes es necesario incrementar nuestra participación en el mercado internacional con una flota de buques rentables, cuantitativamente suficiente y cualitativamente competitiva.

— La adopción de medidas ante las prácticas discriminatorias contrarias a la libertad de comercio marítimo internacional, es condición necesaria para lograr una satisfactoria evolución de la Marina Mercante española.

Estimamos que la realización de tales medidas por parte de la Administración, junto con una decisiva y realista colaboración del sector armador, habrá de producir satisfactorios resultados, consolidando e incluso mejorando la destacada posición que nuestra Marina Mercante ocupa actualmente en el ámbito internacional.



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

REMOLCADORES:

ADELANTADO  
ARAÑÓN  
EZARO  
JAUREGUIZAR

APARTADO NUMERO 14  
TELEFONO 56 41 43

AVILES

## BOLSA DE TRABAJO

● Marinero y redero de treinta años, con experiencia a bordo en Cabo Blanco, Dakar y Angola, solicita trabajo para embarcar en buques faenan zonas de Angola, Mozambique, Senegal, etcétera. Alternativamente, trabaja en tierra como redero; tiene experiencia en arte de "pareja". Dirigirse a Antonio Silva Columbe. Doctor Fleming, 60. Isla Cristina (Huelva).

● Alumno de máquinas desearía embarcar en buque propulsión vapor. Dirigirse a Carlos Rubiera García. Fdo. Morán Lavandera, 1, 1.ª Gijón.

● Marinero de veintiocho años, casado, interesa plaza de mozo de cubierta. Dirigirse a Angel Ruiz Ruiz Torrehermosa, 13. Torreblanca Los Caños. Sevilla.

## COLABORACION ESPONTANEA

Nuevamente nos vemos precisados a poner en conocimiento de nuestros lectores que "Hoja del Mar", siguiendo una norma establecida por todas las publicaciones del mundo, no responde de la publicación de los trabajos recibidos y no solicitados, ni mantiene ningún tipo de correspondencia sobre los mismos.

## POETAS DEL MAR

Agradeciendo las aportaciones que generosamente nos hacen diversos poetas del mar, debemos comunicarles que nos es imposible publicar sus trabajos a causa del número de informaciones que ocupan nuestras páginas. Al propio tiempo, ponemos en su conocimiento que declinamos la responsabilidad que se nos ofrece de ser árbitros de la hegemonía que algunos se atribuyen —sin duda con toda justicia—, ni podemos respaldar la legitimidad de "auténtico poeta del mar" que varios de ellos reivindican. Aprovechamos la ocasión, una vez más, para felicitar efusivamente a todos los poetas que se dirigen a nosotros, por la inspiración y calidad de sus obras, fruto incuestionable de un genio singular y fecundo.

## ¿DEMANDA? ¿OFERTA?

GRATIS publicará "Hoja del Mar", en su sección "Bolsa de Trabajo", las demandas y ofertas de empleo para cualquier tipo de trabajo relacionado con la mar.

## CONVENIO ENTRE ESPAÑA Y PESQUERIAS DEL ATLANTICO SUDORIENTAL

MADRID.—El texto del Convenio de sede entre el Estado español y la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental se publica hoy en el "Boletín Oficial de las Cortes Españolas", de 8 de febrero, simultáneamente a su envío a la Comisión de Asuntos Exteriores para su estudio.

El Convenio consta de 27 artículos y un protocolo-anexo. El articulado trata de la personalidad jurídica, de la sede permanente de la Comisión, acceso a la sede, facilidades de comunicación, bienes, fondos y haberes, facilidades, privilegios e inmunidades, funcionarios y expertos, solución de controversias y tarjetas de identidad.

El Boletín publica también la penencia designada para informar el Convenio, integrada por los procuradores don José Clúa Queixalos, don Alfonso Fuente Alonso y don Diego Sayago Ramírez.

# COMPañIA DE NAVEGACION VASCO- ASTURIANA

ARMADORES  
DE BUQUES

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

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

## OFICINAS:

Generalísimo Franco, 33  
Teléfonos 56 41 43 - 56 36 37  
Telegramas «VASTURIANA» - AVILES  
Telex 38211 «VASCO»  
AVILES



# EL DAMERO MARINERO

Por  
VICTOR UVE

## SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR

La barca se alejaba,  
sobre las olas cóncavas.  
De qué garganta sin plumas  
brotaban las canciones.  
Una nube de humo y un pañuelo  
se batían al viento.

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: V. HUIDOBRO, «DEPART».)

1 H	2 B	3 F	4 M	5 N	6 E	7 D	8 G	9 K	10 A	11 D	12 F	13 H	14 M	15 K	16 N	17 E	18 J	19 B	20 H
21 A	22 B	23 F	24 M	25 D	26 L	27 E	28 O	29 C	30 F	31 N	32 B	33 H	34 D	35 M	36 G	37 E	38 A	39 K	
40 B	41 H	42 J	43 O	44 M	45 L	46 M	47 E	48 F	49 G	50 B	51 D	52 E	53 J	54 M	55 D	56 K	57 B	58 L	59 C
60 F	61 N	62 D	63 B	64 M	65 L	66 F	67 E	68 H	69 H	70 L	71 B	72 N	73 F	74 L	75 C	76 J	77 E	78 D	79 K
80 A	81 O	82 D	83 F	84 H	85 L	86 J	87 E	88 B	89 C	90 A	91 M	92 B	93 F	94 M	95 L	96 O	97 J	98 C	
99 K	100 A	101 J	102 C	103 H	104 G	105 L	106 O	107 K	108 N	109 J	110 J	111 O	112 A	113 C	114 G	115 K	116 N	117 J	

A. Conjunto total de las velas de un buque.

112 38 100 10 90 21 80

B. Apodo que se da al marinero bisono o al que sólo sirve para halar de los cabos.

88 57 22 2 32 63 19 40 92 71 50

C. Aplícase a los organismos capaces de vivir bajo condiciones de vida muy diversas, tanto en aguas marinas como desaladas, con las mismas características de forma (plural).

89 59 113 29 98 75 102

D. Lugar geométrico de una serie de centros de curvatura (plural).

51 82 34 25 11 55 62 7 78

E. Leven las anclas.

37 87 17 27 52 6 67 77 47

F. Al revés, galera ricamente decorada, en la que el Dux de Venecia celebraba todos los años, el día de la Ascensión, sus desposorios con el mar.

30 60 83 23 48 66 12 73 93 3

G. Puertos o fondeaderos, abrigados y defendidos, en que las fuerzas navales se alistan para navegar o combatir.

104 49 38 114 8

H. Corriente de las aguas (plural).

20 41 84 68 1 33 13 103 69

I. Al revés, cada una de las partes o anchas del tejido de lona, loneta, vitro o lanilla, que unidas o cosidas por sus orillas, forman una vela, toldo, bandera, etcétera.

101 97 110 53

J. Arbol de Filipinas de madera muy dura, correa y de larga vida en el agua. Daase para quillas de buques.

86 18 109 42 117 76

K. Inclinen una verga con respecto al plano del horizonte, arriando de un amantillo y cobrando del otro.

9 56 15 107 39 79 99 115

L. Dícese de la flora y la fauna propias de alta mar, destigadas del fondo y que viven continuamente suspendidas entre dos aguas (plural).

95 85 26 105 45 74 70 65 58

M. Líneas que limitan una zona en la que ha tenido lugar una variación positiva o aumento de presión.

4 94 14 54 91 64 46 44 35 24

N. Rozan o hacen roeduras las piedras del fondo en los cabos con que se fondean las anclas.

5 16 116 61 31 108 22

O. Divinidad griega, diosa y personificación del Mediterráneo.

108 81 111 96 28 43

## FABRICA DE HIELO SANTA MARIA DEL MAR

DE LA  
COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES  
DE  
ALMERIA

PUERTO PESQUERO

Teléfonos:

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

DIRECCION POSTAL: TELFS. TALLERES: 23 62 00  
MUELLE DE LEVANTE, 8/N. VARADERO: 23 44 99  
TELEX: 76069 TATLA-E

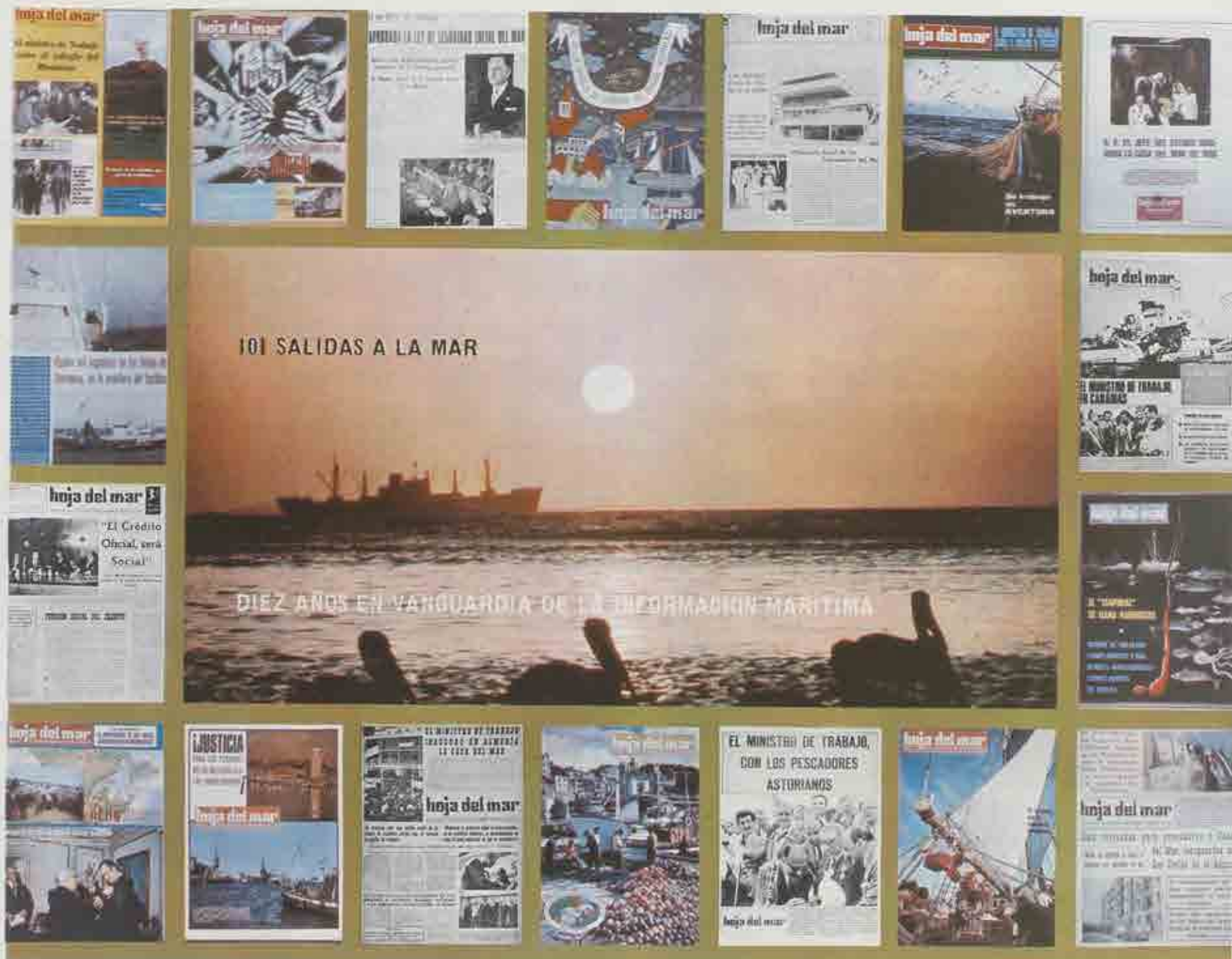
## TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES DE BUQUES  
SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS  
DE LAS MARCAS:

BURMEISTER & WAIN, SULZER, NOHAB-POLAR,  
WERKSPoor Y STORK.  
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ





# FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

**MARINA, 18**

Edificio CACITSA, 2.<sup>o</sup>  
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