

hoja del mar

Número 152 Año X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • ABRIL 1974

EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE AUN NO HA DEJADO DE SERLO... DEL TODO



EL PRACTICO



**PESCADORES: TRABAJO Y RIESGO
INTERMEDIARIOS: GANANCIAS**

UN HOMBRE CON ESCAMAS

EL TRINCA

Muy cerca del puerto insular de Tazacorte, en un día de esos de transparencia del aire, divisando otras islas y casi adivinando la sombra negra del continente, me encontré con este solitario pescador de bajura y marisqueador empedernido, que me dijo le llamaban "El Trinca". De esto ya hace años. Me encuentro ahora con su retrato y le dedico un recuerdo.

"El Trinca" es un hombre con escamas. No os alarméis, biólogos de la mar o profesores de Oceanografía. No se trata de un nuevo ser sin clasificar en las familias zoológicas. Se trata de un individuo de tierra que ha vivido junto a las aguas marinas y logró ciertas transformaciones.

Mirad su gran quijada y su nariz cónica, como ganchos endurecidos por el salitre y el sol. Su barba hierde como órganos urticantes. La nariz es como un radio fijo de anémona de mar. La barba, como los radios de erizos.

A veces, "El Trinca", con sus sectores conoideos, como las lapas, soporta impávido en las rocas la abrasión del oleaje. No creo que tenga branquias, pero yo le he visto libre de aparatos respiratorios soportar tranquilamente una inmersión excesiva.

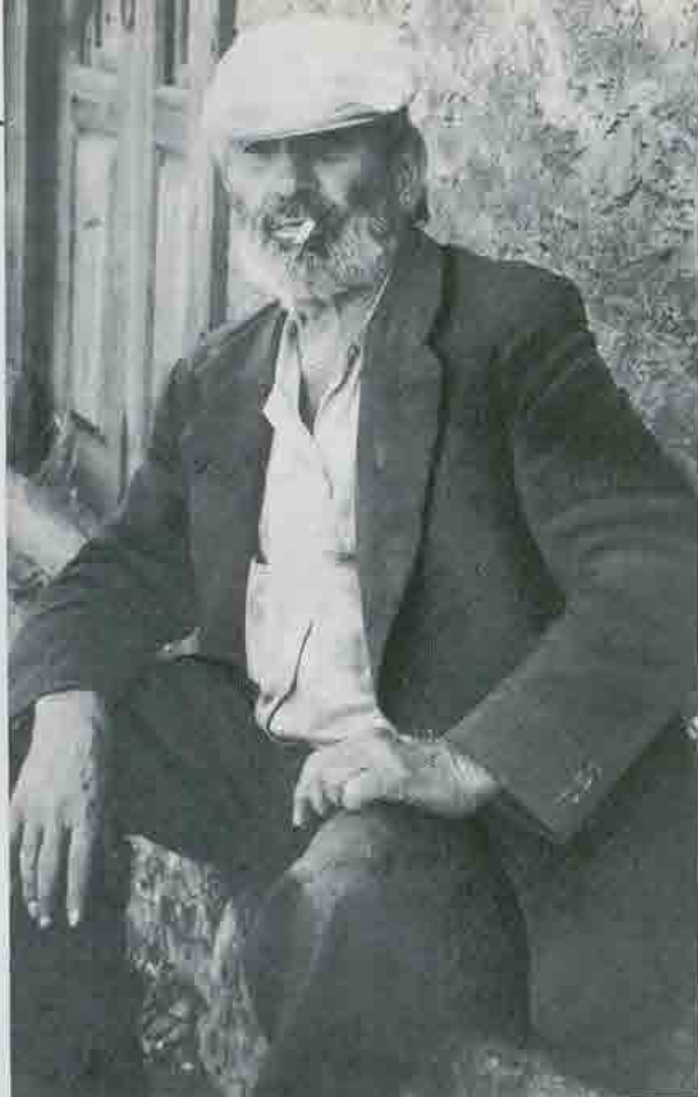
Observando a "El Trinca", la imaginación nos arrastra a curiosas meditaciones. ¿Será este uno de los individuos en que se acumulan las

tendencias de confusión de géneros o especies biológicas? ¿Será un ejemplo científico en que se inicia el cambio de su clasificación? La piel tiene escamas fijas, escamas de peces, más resistentes a su desprendimiento que en los propios seres marinos. En algunos sectores de su piel se veían costras iniciales de coraza, como tendente a lograr la concha del molusco. Había un brillo vital externo y una grasa resbaladiza predominante sobre las arrugas y sequedad de su piel humana.

La lluvia no le estorbaba. El agua de las nubes resbalaba sobre el cuerpo de "El Trinca" igual que sobre el granito. No se trata de alarma científica. Se trata de un recuerdo que dejó imágenes sensibles y curiosas, retazos de imaginación.

Mirad la gorra de "El Trinca", su cachucha, como él la llamaba, y que era almacén y despensa, donde se reunían anzuelos de repuesto, pan y queso duros; la cachimba, los cigarrillos ensalitrados, el tabaco en rama y los "fósforos de palo", y una medalla de la Virgen de las Angustias amarrada a un bramante largo y mugriento. Cuando yo le conocí me dio la impresión de un ser anfibio, romántico, entregado en su viva soledad al curso de los astros, al bullicio de las mareas, al acantar de las aguas y al inmenso mundo maravillosos de la mar. ■

JOSE APOLO DE LAS CASAS.



CUENTOS DE LA RIA Y MAS ALLA

RESTAURANTE



Dibujo de Antonio Molins.

PATXI Y SUS BESUGOS

Patxi es un pescador vasco, alto, grande, noble, adusto y a la vez tímido, dulce y a la vez duro, desconfiado y a la vez crédulo.

Aquella tarde contemplaba con desazón cómo los números bajos, ¡muy bajos!, marcaban el precio de sus besugos. Aquellos besugos que él y sus compañeros, con fuerza, con trabajo y con pericia habían sabido sacarle a las entrañas del mar Cantábrico.

—¡Hay muy malas ventas! —decían los compradores.

—¡No podemos venderlos a ningún precio! —se oía en los corrillos.

—¡Hay mucha crisis y no hay dinero! —decían los entendidos.

Patxi oía y no comprendía; veía —¡eso sí!— que su esfuerzo y el de sus compañeros se convertía poco a poco, de unas esperadas y honradas ganancias, en unas mezquinas y pobres pesetas.

A Patxi las lágrimas le mojaban sus mejillas, y en un arranque de ira, maldijo hacia adentro su cruel destino, que hacía que cuando la pesca era poca, sus ingresos fueran pocos... y cuando la pesca era mucha, sus ingresos también fueran pocos.

El sábado por la tarde, Patxi y su novia se fueron de romería, y él quiso que su novia comiera besugo a la vasca, porque él era vasco y los besugos él los pescaba.

Pero Patxi no pudo invitar a su novia a comer besugo, porque su precio no estaba a la altura de su bolsillo y porque aquel besugo que tan mal le compraron sufrió un brusco cambio y se alejó de su alcance.

Patxi volvió a su puerto y a su casa llorando... y ahora, cuando vuelve a adentrarse en la mar, no sabemos si le acompaña la esperanza o le encadena la amargura. ■ LAZARO ROSA JORDAN.

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto Social
de la Marina

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

REDACCION**Corresponsales:**

En España: Alicante: Antonio Díez Martínez. Almería: José Eguizabal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina Chillida. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez 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. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

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

Redacción central:

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

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

GASTOS, GASTOS, GASTOS...

EL PESCADO DA POCO AL QUE LO TRABAJA Y DEMASIADO AL QUE LO NEGOCIA

BARBATE DE FRANCO (Especial para "Hoja del Mar").—La pesca, que desde hace tres lustros viene sufriendo un sinfín de contrariedades en este litoral de Barbate de Franco por motivos archiconocidos, entre los que podríamos citar como principal el problema de Marruecos, viene poniendo a prueba la voluntad de subsistir de este gremio mariner, armadores y tripulaciones unidos en esta particular pesca conocida por el nombre de "A LA PARTE", han sufrido y vienen sufriendo las resultantes de todo el conflicto, en las ya de por sí muy descapitalizadas economías de cada uno de ellos.

Los armadores, por una parte, al no poder atender a los innumerables y siempre en aumento gastos de entretenimiento de sus embarcaciones, reparaciones; los pescadores, por otra, al ver subir por día los porcentajes y descuentos, que merman directamente sus cada vez más pequeños "quiñones" o "partes", harto menguados por la escasez de pesca, al no poder faenar en sus pesquerías de antaño.

Para el profano, el ver a un barco arribar al muelle de la lonja y comenzar el alijo de su pesca, puede hacerle creer que las cantidades que pregona el voceador van a ser así de importantes, sin merma alguna, para esos arriesgados productores del mar. Pero no hay nada más ajeno a la realidad: la imagen es totalmente falsa. Ese pescado que se esparce desde el cantil del muelle a la lonja de subasta ve apagarse su brillo entre tantos por cientos y "descuentos" (unos autorizados y otros sin autorizar), que los gravan en grado sumo.

Como muestra, vamos a citar nada más que superficialmente los descuentos de una embarcación cualquiera, que vende un día cualquiera en esta lonja de pescado de Barbate de Franco. (Ocurre lo mismo en cualquier otra lonja del litoral, en mayor o menor escala.)

El vendedor o subastador de pescado hace un 3,75 por 100 de descuento autorizado.

El Ayuntamiento de la villa tiene impuesto concertado con los armadores y saca un 0,25 por ciento, al que debemos añadir el 0,50 por 100 que abona el comprador al Ayuntamiento. Es justo citarlo aquí porque al final todo viene a repercutir en el valor de la pesca que se subasta.

Los envases o cajas de pescado que tienen que reponer continuamente las embarcaciones, se están pagando hoy a cuarenta pesetas unidad. En este precio va incluido el acarreo de las mismas.

La tonelada de hielo, artículo este imprescindible y de primera necesidad para estas embar-

caciones que no cuentan con bodegas o cámaras frigoríficas, cuesta en la actualidad cuatrocientas cincuenta y cuatro pesetas. (No dudando que su precio será subido a tenor del aumento sufrido por el gas-oil.)

Obras del puerto descuenta también del valor de venta en lonja el 2,08 por 100 a cargo del comprador, pero por las causas antes dichas, éstas influyen en el precio del pescado.

Precios del gas-oil: si bien para las embarcaciones de pesca se ha obtenido una notable bonificación, para el transportista no ha sido así. Y esa importante elevación del precio del carburante para los camiones hace que el comprador y exportador de pescado quieran paliarla en el precio de la materia prima, que adquiere rebajando hasta el máximo el precio que ofrece por ellos en lonja.

Las collas o agrupaciones portuarias, etcétera, también llevan su buen porcentaje sobre la pesca que trabajan, y repito, que esos gastos, aunque directamente no los abonen los pescadores, repercuten, y de forma muy notable, en la pesca.

La seguridad social, también hace que al "partir" o "zafar" por tantos y tantos motivos sus "partes" o "quiñones" sufran un importante descuento.

Resumiendo, este es el panorama actual de estos pescadores a la parte, y junto a ellos, los que vivimos y conocemos sus problemas, tenemos que ver cómo otros elementos que viven de la pesca pululan continuamente alrededor de los frutos logrados por estos esforzados trabajadores del mar, se enriquecen o por lo menos viven de una forma mucho más cómoda y desahogada, no ya que los marineros, sino que los propios armadores. Por ejemplo, "comisionistas", que compran pescado por cuenta de un tercero (asentador de pescado de provincias), se aprovechan del esfuerzo de estos pescadores sacando "pingües beneficios", limpios de gastos, descuentos, etcétera, y llegan a obligar, a veces con veladas amenazas, que les sean descontadas, por el patrón del barco en las compras que efectúa, "X" cajas, y si no lo hace, no compran u ofrecen precios los más bajos posibles, con el perjuicio inmediato que es de suponer.

Es triste, pero cierto, y así lo hacemos patente: el pescado da poco al que expone un capital o su vida para capturarlo, demasiado a otros que, tranquilamente y bien situados en la costa, se enriquecen con el esfuerzo de los que, por el contrario, se privan de tantas cosas agradables, la principal de poder disfrutar unas horas tranquilas con sus mujeres e hijos.

TRAS LA "GUERRA" del gas-OIL

LA FLOTA PESQUERA

LA Pesca ha sido siempre uno de los sectores menos conflictivos. Hasta ahora, en momentos difíciles, ha capeado el temporal y ha sabido resistir, aun a costa de grandes esfuerzos y riesgos, situaciones ciertamente comprometidas.

En la flota pesquera nunca faltó la disciplina; siempre hubo esperanza para enfilar la mar abierta y buscar horizontes más claros. Tal vez por eso la crisis de los carburantes se ha superado dentro de un marco estrictamente económico; sin implicaciones ajenas que, al politizar la cuestión, hubieran introducido un elemento más de discordia que entorpece negociaciones y hace más difícil la comprensión; aflorando después en cualquier momento, por el más fútil motivo.

El mes de marzo se abrió con la pesada carga de mayores precios en los carburantes. Y la subida fue tal, que la flota no tenía otro camino que el de quedarse en sus dársenas, esperando soluciones viables, o el "crack" que lleva al desguace. "Si se tomase la decisión de acabar con la flota pesquera —nos decía un viejo armador—, la fórmula ideal es ésta: la de aumentar el precio de los combustibles. Sería una muerte fulminante; algo así como barrear las naves".

La semana del 2 al 9 de marzo marca el punto más alto de tensión. Las unidades pesqueras van recalando a sus puertos y quedan amarradas. Sólo salen los buques que contaban con gas-oil o fuel-oil adquirido antes de la subida. Y surge el nerviosismo que aflora en un cúmulo de noticias que van llegando del litoral, en numerosas reuniones a distintos niveles y en gestiones ante los órganos de la Administración que, dicho sea de paso, desde el primer momento estuvo abierta al diálogo. Tal vez este criterio fuese el que evitó que la problemática económica complicase el panorama laboral y éste trajese consigo implicaciones políticas, en una semana propicia por estar preñada de situaciones conflictivas.

ACTIVIDAD BASICA

La paralización de la flota pesquera constituye un hecho insólito, que acarrearía —a muy corto plazo— pérdidas cuantiosas, insuperables para una economía como la nuestra. La pesca, con todos sus problemas, es un sector básico. Sin su aportación tendrían que cambiar muchos conceptos y modificar la planificación del desarrollo. Basta apuntar que

- ★ EL GRUPO DE GRAN ALTURA SE SIENTE DEFRAUDADO
- ★ LA SUBVENCION DEL GAS-OIL ES UNA MEDIDA TEMPORAL
- ★ LA SOLUCION DEL PROBLEMA ESTA EN UNA REORDENACION DEL SECTOR

aporta 1.600.000 toneladas de alimentos por año —de las cuales 774.100 se consumen en fresco y congelado— con un valor en primera venta superior a los 37.000 millones de pesetas; que posibilita la actividad de 400 fabricantes de conservas y otras tantas de salazones, y unas exportaciones que aportan divisa por un montante superior a los 12.000 millones de pesetas.

España es realmente una potencia pesquera de primer rango, aunque la productividad de sus efectivos no sea la mejor. Cuenta con la tercera flota del mundo —tras la soviética, que está en los 2,5 millones de toneladas de registro bruto, y la japonesa, que se acerca al millón—, compuesta por 4.400 barcos de propulsión mecánica, con 610.000 TRB y 11.169 unidades más con menos de 20 toneladas —muchas de ellas de vela y remos— con otras 54.239 toneladas. Y un

censo de pescadores del orden de los 220.000 hombres embarcados.

Si en flota se sitúa en la tercera posición, en valor de las capturas baja al cuarto lugar, y en volumen de producción se desciende a un modesto octavo puesto, que algún año llega al décimo. Nos precede Perú —con sus "manchas" de anchovetas, ahora un poco incógnitas—, Japón, con 8 millones de toneladas de capturas; la URSS, con 7,5 millones; China Popular, con 6; Noruega, con 3; los

Estados Unidos, con 2,5, y la India, con 1,7 millones de toneladas. Y tras España, con producciones similares a la nuestra, están Tailandia y Sudáfrica, y algo más rezagadas, Canadá, Indonesia, Dinamarca, Chile y Gran Bretaña.

La relación producción-flota es muy distinta en las grandes potencias. Hay que tener en cuenta el factor proximidad de caladeros y también las técnicas empleadas. No obstante, aun contando con estos factores, la productividad de la flota española es baja. Tal vez ello se deba a que falta un núcleo central de barcos polivalentes, capaces de adaptarse a las peculiaridades de cualquier campaña, a que el grupo de bajura sigue anticuado y disperso; a la escasez de pescado en aguas próximas y a que los viveros más frecuentados están situados en áreas conflictivas.

LA "CUMBRE" DE MADRID

Comisiones pesqueras de las provincias marítimas vinieron a Madrid y presididos por don Agustín de Bárcena y Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, expusieron al ministro de Relaciones Sindicales, primero, y de Comercio, después, la incidencia del nuevo precio del carburante en la flota. El gas-oil que se cotizaba a 1,90 pesetas el litro pasó a 6,50 pesetas, lo que supone un incremento del 242 por 100. Y como la flota tiene un consumo estimado en 1,1 millones de litros, la diferencia suponía un coste adicional de 5.000 millones de pesetas al año. Se hizo constar que esta subida no repercutió necesariamente en el precio del pescado, por cuanto las licitaciones en lonja —capturas en fresco, que es la mayoría— son siempre a la baja.

La argumentación era sólida. Se exponía con realismo una cuestión que debía resolverse sin demora. No había más camino que amarrar la flota e ir a la liquidación de un negocio que ya había dejado de serlo, o que se reconsiderase la valoración de los carburantes. "Os doy mi palabra de honor —les dijo don Alejandro Fernández Sordo— de que este problema lo voy a vivir con la misma tenacidad, con la misma pasión, con que me lo habéis expuesto vosotros". Y el ministro de Relaciones Sindicales agregó que tenía conciencia de la situación y de sus gravísimas consecuencias; agradeció la serenidad con que se llevó la cuestión y se ofreció para llevar el problema al Consejo de Ministros.

En el Ministerio de Comercio las comisiones del sector pesquero encontraron una disposición abierta. Don Nemesio Fernández Cuesta, que desde el primer día que se hizo cargo del departamento se ha venido preocupando del sector naval y pesquero, se ofreció

también para buscar soluciones viables. Nadie dudaba que la cuestión económica incidía como pocas en la vertiente social, no sólo por la amenaza de desempleo que ya se cernía sobre muchas tripulaciones, sino también porque un porcentaje muy alto de los pescadores trabajan "a la parte", es decir, añadiendo a sus modestos sueldos un porcentaje de las capturas. Y la subida del carburante amenazaba los ingresos de más de 100.000 pescadores e indirectamente a ochocientas fábricas de conservas, salazones y reductoras; a los astilleros especializados en barcos pesqueros; a los intercambios de productos pesqueros que proporcionan saneadas divisas y a una cadena amplia de comerciantes y transportistas, cuyos eslabones alcanzan hasta las más remotas aldeas.

PARO EN LOS PUERTOS

Hubo paro casi total. En Vizcaya los buques de bajura permanecieron amarrados; los efectivos de altura y gran altura acusaron menos el golpe. Tenían la esperanza de que Madrid afrontase la situación y se reconsiderase el precio de los carburantes. En Vizcaya la flota quedó prácticamente inactiva; el problema alcanzaba a 650 embarcaciones y 6.000 tripulantes. En los puertos santanderinos las unidades permanecieron toda la semana amarradas; desde el primer momento se negaron a salir aunque no se perdió la calma. Y toda la flota asturiana volvió al mar y permaneció a la espera, mientras que las reuniones se sucedían en las Cofradías de Pescadores y en los Sindicatos.

Galicia ha vivido días de grave tensión. Hay que tener en cuenta que la pesca es en esta región uno de los fundamentos de su actividad económica, no sólo por el número de buques y tripulantes, sino también por los desembarcos y transformación de capturas. En los puertos de Lugo, La Coruña y Pontevedra, las embarcaciones permanecieron en sus



(De Edu, en "Arriba")

UELVE A LA MAR



SOLO SIGUEN EN PUERTO LOS ARRASTREROS QUE UTILIZAN FUEL

muelles sin repostar carburante a 6,50 pesetas.

En el Sur la subida vino a complicar más aún la difícil posición de la flota afectada por la escasez de recursos en aguas próximas y el "endurecimiento" de Marruecos que le ha privado de sus mejores viveros. En Huelva hubo paro y también en Ayamonte e Isla Cristina; en el litoral gaditano han permanecido inactivos centenares de pesqueros y millares de hombres; en Ceuta y Melilla, el sector ya no sabe cómo afrontar situaciones que no ha creado; en Málaga, Granada y Almería, el descontento se extiende y hay quien piensa que ser pescador se hace cada día más difícil; por eso amarran sus naves y esperan que Madrid decida "el ser o el no ser" de las pesquerías.

En el litoral levantino la subida causó más nerviosismo. En las provincias marítimas de Cartagena, Alicante y Valencia, la flota quedó amarrada; en Castellón se habló de desenfle de tripulaciones y hubo momentos en que pareció degenerar en un conflicto social, pero la cordura prevaleció en todo momento.

El paro de la flota pesquera se extendió a los puertos catalanes, a las islas Baleares y también a Canarias, donde buques de distintas matriculas quedaron amarrados a la espera de una solución. En Canarias, que queda fuera del área del Monopolio, la subida es espectacular; en Las Palmas el gas-oil pasó de 2,24 a 7,67 pesetas litro; en Lanzarote, de 2,30 a 7,93.

SOLUCIONES

El Gobierno actuó en este caso con la máxima celeridad. Y en el Consejo de Ministros del 8 de marzo se arbitraron soluciones que, tal vez debido a la rapidez con la que fue necesario actuar, no quedaron claras. "El ministro de Comercio —decía la referencia— realizó una amplia exposición sobre la situación del sector pesquero y la incidencia

sobre el mismo de la inevitable subida de precios en los productos energéticos. Esta repercusión tiene carácter especial, en este caso, debido a la aleatoriedad de la extracción y al peculiar proceso de su comercialización. Para paliar las consecuencias económicas —que el sector no puede absorber a corto plazo— y teniendo en cuenta, además, los aspectos sociales del mismo, el Gobierno ha acordado medidas transitorias para aminorar de modo inmediato el costo del gas-oil. Estas medidas serán complementadas con otras a largo plazo, destinadas a una reordenación global del sector, tanto en su aspecto extractivo como comercial".

Las soluciones adoptadas en el Consejo de Ministros hablaba de medidas transitorias para reducir de modo inmediato el costo del gas-oil, pero no aclaró en qué consistían esas medidas, que debían ser inmediatas. Y surgieron malentendidos y hasta aclaraciones que más que aclarar sembraron mayor confusión. Sólo así se explica que numerosas embarcaciones tuvieran que pagar el gas-oil al precio antiguo —6,50 pesetas— y saliesen a la mar con la promesa de devolver la diferencia de cotización. Y que se barajase un cúmulo de interpretaciones en un punto tan delicado como es el de los cupos. En reuniones celebradas a nivel sindical entre representantes de las flotas de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander se aseguró que existía un cupo de 30 litros de gas-oil subvencionado por caballo y mes por embarcación, y que cupos adicionales quedaban a criterio de las comandancias de Marina. El precio del gas-oil saldría a 2,85 para la flota de altura y bajura (fresco), y a 5,50 pesetas para la congeladora.

Ante una situación tan complicada, que amenazaba con paralizar totalmente al sector e incluso con extender el problema más allá de los límites meramente económicos, el Ministerio de Comercio publicó una nota aclaratoria, que dice: "Adoptado el acuerdo del Consejo de Ministros el viernes día 8, la Dirección General de Pesca y Campesía man-

tuvieron sesiones de trabajo hasta el sábado por la noche, con el objeto de que el lunes nuestra flota pesquera pudiera faenar con la mayor normalidad posible. Como consecuencia, fueron anticipadas por "telex" a las comandancias de Marina las instrucciones que se creyeron pertinentes.

El mismo lunes, día 11, se completaron dichas instrucciones aclarando que los usuarios pagarían el gas-oil a 2,85 y 5,50 pesetas, respectivamente; es decir, al precio neto resultante de la subvención, en lugar de tener que pagar el gas-oil a 6,50 y recibir posteriormente la compensación.

Naturalmente —agrega la nota ministerial— se ha hecho una estimación del consumo previsible para los próximos seis meses, en base al de 1973, pero en modo alguno se aplicará un cupo individual que no permita faenar regularmente.

Al mismo tiempo —termina— han sido cursadas instrucciones para llevar el control de los consumos, y se espera que el sector valore el esfuerzo financiero de nuestra hacienda pública con el adecuado aprovechamiento del combustible".

CABOS POR ATAR

El problema del precio del carburante en la flota pesquera no se ha resuelto totalmente. En primer lugar ha quedado discriminado el grupo de buques arrastreros que utilizan fuel-oil. Hay que tener en cuenta que el fuel pasó de 0,95 a 3,20 pesetas litro y que esta subida no ha sido paliada con ninguna subvención. Por ello permanece una treintena larga de buques amarrados en los muelles de La Coruña.

El grupo de armadores afectados con la nueva cotización del fuel intenta por todos los medios que la Administración conozca sus problemas y busque una fórmula viable. Alegan, con razón, que mientras el encarecimiento del gas-oil (de 1,90 pesetas a 2,85

subvencionado) es del 50 por ciento, el del fuel (de 0,95 a 3,20 pesetas) es de más de 300 por ciento. Y creen que la solución estaría en cargar con un encarecimiento del 50 por ciento —al igual que los barcos propulsados por gas-oil— para lo que habría que fijar el precio subvencionado en 1,32 pesetas litro.

Tampoco han quedado contentos los armadores de barcos congeladores porque los precios de sus productos están intervenidos. De continuar una diferencia de cotización de 2,85 a 5,50 es muy posible que estos barcos congeladores dejen de faenar en los caladeros lejanos y pongan rumbo al área canario sahariana; dejen el congelado por el fresco, con el consiguiente perjuicio para el conjunto de la economía nacional.

En las medidas del Gobierno parece existen medidas de control en el consumo de gas-oil. Un precio especial —a causa de una subvención estatal— para un sector determinado es siempre un "banco de prueba" para los especuladores. La picaresca pudiera aparecer al ser posible comprar a 2,85 pesetas el gas-oil que en el mercado tiene un valor de 6,50, y que para la propia flota congeladora se ha fijado en 5,50 pesetas. Sería nefasto para todos que alguien pudiera pensar que una embarcación rinde mejores dividendos amarrada, o utilizándose a medias, porque el trasvase de carburante ya ofrece alicientes muy remuneradores, sin tantos riesgos.

La crisis del carburante ha sido superada al menos en parte. Las medidas que el Gobierno ha tomado son sólo temporales y "serán complementadas —se puntualiza en la referencia del Consejo de Ministros del 8 de marzo— con otras a largo plazo, destinadas a una reordenación global del sector, tanto en su aspecto extractivo como comercial". Y es en esta reordenación donde deben encontrarse las soluciones definitivas, porque no es posible que los buques naveguen con "muletas"; que una actividad tan difícil —nunca bien pagada— sea incapaz de autofinanciarse por sí misma. ■ JOSÉ PÉREZ-GUERRA.

SAN SEBASTIAN

... Y EL PESCADO YA TENIA BAJO PRECIO

• SE PIDE QUE LAS ESPECIES NO INTERESANTES PARA EL MERCADO NACIONAL SE PUEDAN EXPORTAR.

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—El tema que más hondamente han vivido los pescadores de Guipúzcoa los días pasados ha sido —al igual que en otros puertos— el de la subida del precio del carburante.

La subida cogió a los pescadores tan desprevenidos, que quedaron desconcertados y paralizaron la flota, considerando que ya no resultaba rentable la pesca.

Lo del gas-oil vino a ser un nuevo problema que se unía a otros varios que padecen los pescadores. Porque el pescado tiene un bajo precio. A buen seguro que si lee esto un ama de casa, hará que sus iras caigan sobre mí, y, sin embargo, es verdad. Claro que no estoy hablando del precio en el mercado, sino en la lonja. Y bajo precio hace el chicharro, la sardina, la boga...

Días atrás se trajeron a puerto 125 toneladas de corcón, y como no tenían salida para el mercado fueron adquiridas, para subproducto, por la fábrica Alfa a cuatro pesetas el kilo.

(Y pensar que ese pescado podía ser exportado y que entonces se hubiera cotizado a unas dieciocho pesetas el kilo).

Si, recientemente, una Orden ministerial prohibía la exportación de pescado fresco o refrigerado. Claro está que la intención de la Orden ministerial es sanísima: se trata de que el consumo nacional no carezca del pescado necesario. Pero ocurre que en el mercado nacional no tienen aceptación unas variedades como el berdel, la lisa, etcétera, que serían gustosamente recibidas en Francia, ponga por caso.

Nuestros pescadores comprenden que no se va a modificar de la noche a la mañana la Orden ministerial, pero creen que existe una solución, y tratan de elevar la sugerencia al Gobierno.

Piden los pescadores que una nueva Orden ministerial clasifique las especies que interesan en el mercado nacional, liberando las otras que no tienen aceptación y que, sin embargo, pueden ser interesantes para la exportación.

Dando un paso más se desea que otros pescados, aquellos que en principio sí interesan al mercado nacional, cuando éste se halle saturado y los precios estén bajos, hasta tal punto que la pesca no sea rentable, se permita también su exportación, ya que en ese momento en nada se perjudica al consumidor del país y se adquiere nuevo mercado con la exportación.

Dese cuenta el lector que los pescadores andaban con esos problemas, problemas que afectan a la rentabilidad de la pesca, cuando les llegó la noticia de que el combustible para sus barcos subía en un 200 por 100. El desconcierto estaba justificado.

El problema afectaba a todos, pero no por igual; los barcos de antigua construcción están ya amortizados. Pero es precisamente la flota guipuzcoana la más renovada, con nuevos cascos y motores potentísimos, de costo muy elevado, que suponen un gran consumo.

Es cierto que en otros países el gas-oil está más caro. En Francia se pagaba a 5,50 pesetas; en África del Sur, a 9,50; y hasta 10 pesetas en Terranova.

Pero el principal consumo se hace en nuestros puertos, y la economía se basa en el precio de 1,90 pesetas el litro. El consumo de gas-oil en Guipúzcoa, por barcos de bajura y de altura, en 1973 fue de 126.160.461 litros.

Al precio de 1,90 pesetas el litro supuso un desembolso de 239.704.875,90 pesetas.

Esa misma cantidad, al nuevo precio anunciado de 6,50 pesetas litro, hubiera supuesto la cifra de 820.042.996,50 pesetas.

Por lo tanto, el aumento equivaldría a 580.338.120,60 pesetas, cantidad que la flota difícilmente podría soportar.

Alguien ha dicho ingenuamente que el pescador no tiene motivo de preocupación, pues ya que al subir el gas-oil suben los costos, no tiene más que cargarlos en el precio. Ello quizá pudiera ser válido en otro tipo de industria, pero no así en la pesquera, que, como se sabe, el precio en lonja se hace por subasta a la baja, sin tener en cuenta el costo, sino lo que ofrecen los compradores, que éstos sí pueden cargar en destino el aumento del precio en el transporte.

Los pescadores no dejaron de hacer sus gestiones hablando en Bilbao —a donde se trasladó una comisión de Guipúzcoa— con el ministro de Comercio, quien por aquellos días había llegado a la capital vizcaína para inaugurar la Feria de la Máquina Herramienta. Después vinieron las reuniones en Madrid con el jefe nacional del Sindicato de la Pesca, con el ministro de Relaciones Sindicales, etcétera, noticia que he de encontrar el lector en otra página de esta misma revista.

La solución del problema es ya conocida. Para los barcos de pesca, el precio del gas-oil será de 2,85 pesetas el litro, y sin el tope que, al parecer por un malentendido, se dijo en principio. El día 12 de marzo, los barcos se hicieron a la mar. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

VIGO

EL PRECIO DEL FUEL, GRAVE PROBLEMA PARA UNA FLOTA ENVEJECIDA

VIGO (De nuestro corresponsal).—El clima de tensión surgido en los medios pesqueros nacionales el pasado mes de marzo, por la subida del carburante decretada en Consejo de Ministros del día 1 de dicho mes, no podía por menos de alcanzar un importante grado en el puerto vigués, que ocupa el primer plano de la actividad pesquera nacional si juzgamos por los datos estadísticos correspondientes al pasado año 1973.

Durante la primera decena del mes, en tanto no se fijó definitivamente el precio del gas-oil en 2,85 pesetas litro, los buques de la flota viguesa permanecieron sin repostar, siguiendo en sus tareas los que se hallaban en la mar, consumiendo el combustible de 1,90 pesetas litro que aún quedaba en sus depósitos.

Lo cierto es que, a pesar del paro obligado de numerosos pesqueros, el volumen de subastas en lonja no decreció, cotizándose las especies a precios normales.

Con el fin de buscar cauces de solución al problema, se celebraron en ese período diversas reuniones en la Delegación Provincial de Sindicatos, elevándose los acuerdos al Sindicato Nacional, en espera de que la Administración resolviese, cosa que ocurrió en el Consejo de Ministros del día 8, aunque el alcance de la nueva disposición no fuese suficientemente aclarado hasta el día 12, cuando se precisó que quedaba fijado el precio del gas-oil en 2,85 pesetas litro, sin limitaciones de tiempo o número de caballos.

Con esa misma fecha, los buques de altura y bajura repostaron al nuevo precio, volviendo a las tareas normales y dando por resuelto el problema.

LOS ARMADORES DE GRAN ALTURA, DESCENTOS

De todas formas, y refiriéndonos aún al precio del gas-oil (el problema del fuel, muy distinto, merecerá atención más adelante), no todo es tranquilidad en la flota pesquera, puesto que los armadores de gran altura no han reaccionado uniformemente al precio que se establece obligatoriamente para ellos: 5,50 pesetas litro. Parece que muchos buques, por su capacidad, podrán absorber el aumento, mientras que otros, especialmente aquellos que fueron reconvertidos de fresco a congelado, tendrán serios problemas.

Por otra parte, los armadores de bacaladeros arguyen que sus buques se dedican a la pesca en fresco, y, por ello, deberían ser asimilados a otros barcos que pagan el litro de gas-oil a 2,85 pesetas.

EL PROBLEMA DEL FUEL

Otra vertiente del problema del combustible para la pesca parece haber sido olvidado a la hora de resolver el excesivo aumento de los precios decretado el 1 de marzo y rectificado el 8 del mismo mes.

La vieja flota de fuel, aunque escasa en comparación con su compañera de gas-oil, no se ha visto compensada en la revisión realizada en los precios, y los armadores, por lo general patrones al tiempo de sus propios buques, ven cómo una negra nube se cierne sobre su futuro.

En el puerto de Vigo, concretamente, son ocho los buques de este tipo que aún prestan servicios y otros dos que están ya dispuestos para el desguace.

En el de Marín, el problema es más grave. En total son treinta y tantos los buques de fuel que se encuentran, en el momento de escribir esta crónica, en las dársenas marinenses a la espera de una solución a su problema.

Según parece, el precio de 3.200 pesetas tonelada (el anterior era de 1.000 pesetas tonelada, por lo que el aumento representa un 220 por 100) es totalmente prohibitivo para ellos, puesto que además de ser superior al del gas-oil (este sale, aproximadamente, por 2.800 pesetas tonelada, según el nuevo precio), el consumo es

• MARIN, CON MAS DE TREINTA BUQUES QUE UTILIZAN ESTE CARBURANTE, UNO DE LOS PUERTOS MAS AFECTADOS

tres veces mayor en los buques a fuel que en los de gas.

La solución que los armadores proponen es reducir el precio a 2.000 pesetas tonelada, tope de rentabilidad a su juicio.

Hemos de tener en cuenta en este problema que más de la mitad de estos buques están condenados al desguace —un año de vida, aproximadamente— y sus armadores contaban con unos ingresos que en dos años les permitiesen ahorrar lo suficiente para la entrada del nuevo buque, cuyo costo se completaría luego con créditos y subvenciones. El resto de los barcos estaban en condiciones de navegar otros dos años.

Por último, diremos que los armadores de buques a fuel marinenses se reunieron en la tarde del día 14, durante tres o cuatro horas, con el fin de buscar vías de solución. Los acuerdos fueron dirigidos al jefe del Grupo de Grandes Arrastreros, de La Coruña, donde el número de buques a fuel supone el 50 por 100 de la flota total, y, por ende, allí el problema alcanza caracteres más dramáticos. Según parece, los armadores coruñeses pretendían hacer unas gestiones directas.

En tanto, la flota pesquera a fuel sigue sin salir de los puertos vigués y marinense, a la espera de una solución que consideran será adoptada muy próximamente por la Administración. ■ JOAQUIN ROLLAND.



ASTURIAS

SI LA MEDIDA ES TRANSITORIA, ¿QUE VENDRA DESPUES?

◆ ENTRE TANTO, BAJA EL PRECIO DEL PESCADO (EN LONJA)

GIJON (Crónica de nuestro corresponsal, por telex).—Parece que ya quedaron aclarados aquellos "puntos oscuros" que se contenían al parecer en las primeras instrucciones via telex para la aplicación del precio bonificado a gas-oil para los barcos pesqueros de altura y litoral. Sin embargo, respecto a la alusión oficial sobre la "mala interpretación" de aquel contenido, resulta curioso que tantas y tan diversas personas y entidades, desde los diferentes puertos de nuestros mares peninsulares, coincidieran precisamente en una sola interpretación: que había que pagar al precio de "navegación" y esperar en su día el retorno de la bonificación.

Los inevitables mal pensados creen que estaba estudiado el plan. Explicación que dan: ante una angustiosa situación, ofrecer después una rebaja tan considerable, aunque haciendo precio depósito del todo para después ser resarcidos. El agradecimiento por tan gran favor indudablemente debiera inclinarse a la aceptación de tal fórmula. No cabe duda de que si tal hicieran, la faltriquera estatal no se resentiría tanto como debe ocurrir con el procedimiento actual. Por el otro se produciría una flotación dineraria con-

siderable, importe de la bonificación a reintegrar "en su día", que aminoraría el quebranto por el generoso precio de favor nacional.

Bien, ahora ya rige sin nieblas el precio bonificado en origen, de la toma por tubo o estación a barco, si bien con medidas racionales en principio. Los 30 litros por HP. y mes tienen excepción para su rebase. Y las circunstancias que lo determinen y aconsejen no pueden ser otras que una actividad constante y productiva. Queda, sin embargo, la duda, y otra más por el momento a cierto plazo, que para cubrir lo que resulte de aquellas circunstancias excepcionales debe proceder el suministro del excedente no consumido por los ahorradores de la jurisdicción. Es oportuno señalarla, puesto que ese excedente, salvo alguna excepción, inactividad por reparación, avería, etcétera, no puede proceder más que de las pequeñas unidades que faenan en el día y generalmente a poca distancia de tierra, pero precisamente en este tiempo para el que vamos, al alargarse los días y venir el tiempo bonancible más estable, su consumo de gas-oil aumenta al incrementarse su actividad pesquera, cubriendo su propia necesidad el cupo respectivo. Y aunque no fuera así, que efectivamente hubiera excedente, éste nunca cubriría la necesidad de las embarcaciones de arrastre que duplican sin lugar a dudas los 30 litros por cada uno de sus HP., y casi por igual el mismo tipo de embarcación más o menos que realiza las campañas de anchoa y de bonito, que trabaja también a la altura, en el "cruce" y en el "cantil" de Francia con sus palangres o volantas, al mero, merluza, etcétera, precisa bastante más que esos dichos 30 litros por caballo.

La otra duda está detrás del "carácter transitorio" de la medida precedente. ¿Qué viene después de la transitoriedad? Los más pesimistas, que hacen sociedad con los traviesos de imaginación, creen estar seguros que la bonificación actual se extinguirá para quedar en un precio igual al del carburante para "navegación". Tal les parece dar a entender el también anunciado proyecto para una "reordenación global del sector, tanto en su aspecto extractivo como comercial". Si se considerara que tras la producción de ese plan y fórmula el negocio de la mar debe cubrir aquel precio sin favor o el que resulte en todo caso del forcejeo por los gasóleos entre musulmanes y cristianos. Y el precio del pescado, en baja, al menos en lonja. La austeridad ha empezado aquí.

El sector pesquero, también por lo que respecta a Asturias, valora el esfuerzo financiero de la Hacienda Pública y procederá con la honestidad que le caracteriza; de esto nadie debe tener duda. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

ALICANTE

SERENA ACTITUD DE LOS PESCADORES

ALICANTE (Crónica de nuestro corresponsal).—Las medidas restrictivas que se venían anunciando desde que la crisis del petróleo influyó masivamente en el consumo mundial de carburantes, alcanzó a nuestro país de forma tan suave, que, al comienzo de año, hizo concebir esperanzas sobre una excepcional y débil repercusión en la economía de los diversos sectores afectados. Al conocerse la referencia del Consejo de Ministros celebrado el día 11 de enero, grande fue la satisfacción de los pescadores cuando comprobaron que el gas-oil para uso de embarcaciones no experimentaba variación en su precio.

Pero quienes seguían con atención el proceso evolutivo de la subida de los cruces y su significación en la balanza comercial de todos los países, no podían confiar demasiado en el circunstancial optimismo de aquellos momentos; antes bien, presumían que una prudente política de confianza aconsejaba dosificar la serie de disposiciones que, aun resultando impopulares, tenían que producirse fatalmente, porque fatal era su incidencia en la economía nacional.

Cuando el nuevo precio fijado para el gas-oil se cifró en 6,50 pesetas litro, nadie en el sector marítimo-pesquero lo esperaba. El incremento del 200 por 100 constituía una infranqueable barrera, cerrando el paso a cualquier intento de actividad, por mucha voluntad que se pusiera en superar dificultades, arbitrar heroicos esfuerzos y agotar la capacidad de sacrificio.

La flota pesquera alicantina se abstuvo de salir a la mar. No como acto de protesta, sino por imposibilidad material de suministrarse de carburante a unos precios prohibitivos, que absorberían casi la totalidad del producto capturado. Trescientas cincuenta y cuatro embarcaciones dedicadas a la pesca de arrastre, cerco y palangre, con 2.065 tripulantes, quedaban en sus puertos, esperando el desarrollo de unos acontecimientos y unas gestiones cuyos resultados les permitiese volver a faenar.

Mientras tanto, representantes de las trece Cofradías de Pescadores de la provincia—armadores, patrones, marineros—se reunían en la Casa del Mar, de Alicante. Don Adolfo García Ibán, delegado provincial de la Organización Sindical, presidió la asamblea, junto con don Tomás Buades Ruso, presidente del Sindicato de Pesca. Serenamente, con ponderado conocimiento del problema, se expusieron y analizaron los diversos aspectos del tema objeto de la convocatoria; la repercusión de los nuevos precios del petróleo (aceite y gas-oil) en la industria pesquera, no solamente en los gastos de navegación, sino que también indirectamente en los costes de transporte terrestre de la

mercancía y su incidencia en las artes de pesca, hielo, etcétera. Incrementos que gravitan sobre el "monte mayor" y, por tanto, además de absorber el beneficio del armador, reducen la parte que corresponde a la tripulación.

Con la urgencia que el caso requería, el grupo de expertos de la Organización Sindical se ponía a trabajar en el informe socioeconómico que permitiera conocer en todo su alcance la gravedad del problema. Informe elaborado con meticulosidad, aporta datos concretos acerca de la flota alicantina, clasificada según la forma de pesca a que pueda dedicarse, su distribución por puertos, potencia y tonelaje, número de tripulantes que enrola, detalle de gastos del "monte mayor", ingresos medios según tipo de embarcación y efectos producidos por los incrementos en combustible y lubricantes. La conclusión a que se llega es decepcionante: en el mejor de los casos, los ingresos de un tripulante para un porvenir inmediato quedarían reducidos a 1.866 pesetas mensuales. Y allo, en embarcación de tipo Diesel, con motor de 212 HP., ya que las demás, con resultados totalmente negativos, no permitiría señalar el valor de cada parte.

La consideración final de este informe nos hace ver que el precio del pescado no se determina en función del coste de su obtención, sino que es el resultado a que se llega en una subasta a la baja realizada en lonja, dependiendo de situaciones ajenas a la voluntad del pescador, como es la oferta y la demanda de cada día, circunstancias climatológicas y aun el ciclo vital del pescado.

El meditado informe sindical que comentamos sirvió a los representantes alicantinos para tomar parte en las previas deliberaciones de los organismos nacionales que habían de gestionar en los medios oficiales la rectificación de aquel precio fijado, con carácter general para el gas-oil. Y, efectivamente, reconsiderado el asunto por el Consejo de Ministros, se autorizó para el sector pesquero la tasa de 2,85 pesetas en combustible, tan necesario para el normal desenvolvimiento de su actividad.

Esta es la historia de una semana de intranquilidad y de preocupante espera, iniciada con serena responsabilidad y concluida con verdadera satisfacción. Todos los barcos de nuestra flota alicantina reanudaron sus faenas, sin otra consecuencia que la que produce cualquier temporal: que obliga al amarre durante unos días. Pero en el ánimo de esta gran familia marinera queda la huella de una experiencia y de una lección: el feliz resultado de unas lógicas aspiraciones, si éstas siguen el cauce normal del diálogo y el entendimiento. ■ ANTONIO DIEZ MARTINEZ.



CADIZ

PROBLEMA MAS GRAVE QUE EL DE MARRUECOS

CADIZ (Crónica de nuestro corresponsal).—Grande fue el asombro y consternación que produjo en esta provincia la noticia del aumento de precio del gas-oil de 1,90 a 6,50 pesetas el litro, como consecuencia de lo acordado por el Consejo de Ministros sobre la subida de todos los carburantes, en la sesión celebrada el día 1 de marzo.

Ese mismo día, dos barcos de Cádiz, ignorantes del hecho, acudieron a suministrarse y les comunicaron el nuevo precio. Los responsables de los mismos cargaron el gas-oil que necesitaban y, a continuación, comunicaron la noticia a los armadores respectivos. Estos pusieron el grito en el cielo, ya que al calcular el tanto por ciento de la subida, ésta resultaba ser del 243 por 100. Cifra en verdad escalofriante.

Rápidamente se convocó una reunión de carácter local y más tarde otra a nivel provincial. En ella se hicieron números, quedando de manifiesto que el beneficio obtenido al finalizar el año no cubría el aumento de precio del gas-oil. Se adoptó por unanimidad el acuerdo de no tomar combustible y trasladar la queja a las autoridades locales, solicitando una reunión nacional, ya que el problema afectaba a todo el litoral español.

El sábado día 9 de marzo, con la noticia del nuevo precio, los barcos de la provincia se dispusieron a suministrarse de carburante para ir saliendo a la mar poco a poco, pero Campsa se negó a hacerlo al precio de 2,85, puesto que el delegado no había recibido noticias de Madrid en este sentido. Fueron a visitar al gobernador, quien llamó a Madrid, y todo pareció quedar arreglado. Se inició el suministro, y Campsa se portó admirablemente, ya que puso cuatro tomas y el carguero en el puerto para dar más fluidez al suministro.

De los diecisiete barcos que había amarrados en Cádiz capital, once salieron a pescar aquella misma noche. Pero después de repostar estos once barcos, el sábado por la noche, el comandante de Marina comunicó al Sindicato que había recibido un telegrama en el que se decía que el precio del gas-oil era de 6,50 pesetas litro, pero que sería subvencionado en la cantidad de 3,85 pesetas por litro hasta un cupo máximo de 30 litros por HP. y mes para los barcos de "fresco" que efectuaran su primera venta de lonja. Esta subvención se haría efectiva a los beneficiarios periódicamente y según instrucciones que se comunicaran al efecto. Los consumos superiores al cupo señalado habían de liquidarse a 6,50.

Esta noticia sembró la alarma y el desconcierto, causando peor impresión si cabe que la primera. A un barco de 300 HP. le daban nueve toneladas a 2,85, y el resto, hasta veinticinco toneladas, que necesita mensualmente, a 6,50, con lo que resultaba un precio medio de 5,20 pesetas que apenas tenía diferencia con el de los congeladores, y, además, para los barcos pequeños resultaba prohibitivo tener que hacer el ingreso inicial a 6,50.

Otra vez movilización general y traslado de quejas a Madrid el lunes día 11 a primera hora de la mañana. Pero el Sindicato de la Pesca desconocía el contenido del telegrama.

Esa misma mañana se reunieron el sindicato, Federación Nacional de Armadores de Altura y Dirección General de Pesca, y, como consecuencia de ello, se recibió otro telegrama, de contenido un tanto confuso, del cual transcribo a continuación lo más esencial: "1.º El suministro de 30 litros por HP. y mes, se entenderá como con-

sumo medio global para la potencia de la flota de esa Comandancia. Este suministro podrá ser rebasado excepcionalmente a medida de las necesidades, para que el faenar de la flota se haga normalmente. 2.º Precio gas-oil a pagar tanto por tubería, aparato surtidor como cualquier otro sistema de suministro, será de 2,85 pesetas. Estas instrucciones se refieren a los barcos de "fresco" que efectúen su primera venta en lonja".

Pero el caso es que todo pareció quedar claro, y se empezaron a hacer los ingresos en Campsa a 2,85, tomando cada barco lo necesario y saliendo a pescar todos excepto los que tienen caldera y necesitan fuel-oil, que son diez barcos en esta provincia, con base en Cádiz, a los que afecta solamente.

El comandante de Marina dio toda clase de facilidades y se autorizó a los barcos del Puerto de Santa María para venir a repostar a Cádiz, ya que el surtidor que allí poseen sólo tiene capacidad para veinticinco toneladas, y cada barco necesita más de cuarenta.

El problema era más acuciante para los barcos que van "a la parte" que para los de sueldo fijo, ya que en los primeros todos los gastos van al "monte mayor", y la diferencia entre la venta y los gastos se divide en dos partes iguales, una para el armador y otra para la tripulación, y por ello resultaba que el 50 por 100 del 243

por 100 de la subida repercutía sensiblemente en los haberes de los trabajadores.

Y ahora que la vida ha subido en poco tiempo de una forma alarmante y todas las industrias están revisando y mejorando sus convenios, estos arriesgados y sufridos hombres del mar iban a ver notoriamente mermados sus ingresos. Los armadores también se verían muy afectados, ya que la diferencia del precio suponía más importe que el beneficio que les venían dejando los ejercicios anteriores. A tener en cuenta, además, que la industria pesquera no puede repercutir la diferencia de precio en el artículo, como hacen las de tierra, antes al contrario, al venderse en subasta a la baja en lonja, el comprador paga más barato el género, ya que piensa resarcirse así del aumento de precio de carburante que consumen los camiones que han de transportarlo. Por otra parte, todos los años por esta época, al llegar la primavera, el pescado baja de precio, sin duda por la abundancia de otros productos del campo, que el consumidor compra con preferencia.

Por eso el perjuicio era mayor para los barcos pequeños que para los grandes. Era relativamente soportable para los bous de Cádiz, pero los tríos no podían, en absoluto, con esa carga. Los congeladores no lo notan, ya que ellos, como cualquier industria de tierra, sí repercuten el aumento de precio en el producto.

Los puertos más afectados de esta provincia han sido Sanlúcar, cuyos 77 barcos estuvieron amarrados una semana, pues dos o tres días antes tuvieron que refugiarse en puerto, debido al fuerte viento Levante, que hacía peligrosa la navegación, y ello ha supuesto una pérdida de unos diez millones de pesetas, aproximadamente. Puerto de Santa María, con 47; Algeciras, con 44; Barbata, con 24, y Tarifa y Cádiz, con 16. Y los menos, San Fernando, Conil y La Línea. Llegaron a estar paralizados 3.300 tripulantes en esta provincia. Y se vieron afectados a causa de esta medida un total de 8.000 tripulantes.

En Cádiz, el problema es de tipo empresarial, y esta subida de 2,85 va a afectar muchísimo, y a ella se añade la subida del precio de las redes en un 100 por 100, por ser sintéticas, más el aumento de sueldo que piden los pescadores y que, además, piden en justicia, para poder afrontar el aumento que está experimentando día tras día el coste de vida.

Todas las personas con quien me he entrevistado coinciden en afirmar que de no haberse resuelto este problema, era más acuciante y angustioso que el problema de Marruecos.

La pérdida ocasionada por día de paro ha sido de 30.000 y 60.000 pesetas, según los barcos. ■ CRISTINA CHILLIDA.

ENCUESTA EN SANLUCAR DE BARRAMEDA

CADIZ (De nuestro corresponsal).—He realizado una encuesta en diversos puertos de la provincia y transcribo las respuestas de un armador y un pescador de Sanlúcar de Barrameda por haber sido el puerto más afectado.

PREGUNTAS

- 1.º ¿Cómo se enteró y dónde de la noticia del aumento de precio del gas-oil para la pesca?
- 2.º ¿Cuál fue su reacción?
- 3.º ¿A qué cree que fue debido que el Consejo de Ministros retirara a la pesca el trato de favor que había tenido hasta entonces?
- 4.º ¿Qué pérdida económica le ha supuesto el paro de estos días?
- 5.º ¿A quién ha perjudicado más, a pescadores o armadores?
- 6.º ¿Qué repercusión económica tendrá en el futuro de la pesca el nuevo precio de 2,85?
- 7.º ¿Qué le ha afectado más, esta subida o el problema de Marruecos?
- 8.º Cuando creyeron resuelto el problema y la CAMPSA les notificó que el precio de 2,85 sólo era válido para los primeros 30 litros, ¿qué pensaron de todo ello?
- 9.º ¿Cómo ve el futuro de la pesca en España?

ARMADOR DON FERNANDO LOBATO GUILLEN, PROPIETARIO DEL PESQUERO "PASTRANA GUZMAN"

1.º A través del encargado del surtidor de la CAMPSA, que había recibido instrucciones.

2.º Detener inmediatamente la embarcación sin desarrollar al personal y unirme a los compañeros para ver la manera de hacer conocer a los organismos competentes el problema que planteaba dicha medida.

3.º Saqué la conclusión de que el Gobierno no había sido informado adecuadamente.

4.º Más que mi utilidad de un mes, porque no sólo han sido los días perdidos de pesca, sino que además durante el tiempo de paro he tenido que estar asistiendo a doce hombres que componen la tripulación de mi barco.

5.º A los armadores, como se desprende de mi respuesta anterior.

6.º Repercusión siempre tendrá dado el número de litros de gas-oil y lubricantes que necesita un barco en un mes. Pero considero que es un gasto soportable.

7.º La subida del gas-oil. A tener en cuenta que mi embarcación pesca en la bahía de Cádiz.

8.º Que era peor el remedio que la enfermedad, debido a que con ese suministro sólo se abastecería el barco para ocho días.

9.º Lo veo bueno, dado el celo que por nuestro problema se observa en organismos tales como el Instituto Social de la Marina, Ayudantía de Marina, Sindicato de la Pesca, etcétera, etcétera. No obstante, viene siendo afectado este puerto de Sanlúcar por el problema de Marruecos, ya que si hasta aquí apenas se notó, la emigración de barcos de otros puertos hacia esta zona plantea problemas de personal técnico y mano de obra general.

PESCADOR DON JOSE RAMON DOMINGUEZ SALAS, PATRON DEL PESQUERO "MI VOLUNTAD"

1.º Por la telefonía de un barco del Puerto de Santa María, ya que me encontraba faenando en la mar.

2.º Calcule las reservas de combustible, al objeto de permanecer en la mar hasta el último momento. Comprendí en seguida que una vez en puerto se tendría que amarrar el barco.

3.º A una confusión y a un mal cálculo, como se ha visto en la rectificación hecha en seguida.

4.º Días sin trabajo han sido días sin ingresos en mi casa. Y menos mal que los armadores nos han socorrido como han podido dentro de sus posibilidades.

5.º Al pescador, ya que normalmente el marinero vive al día.

6.º Pienso que podremos desenvolvernos.

7.º La subida del gas-oil, por tratarse de barco que pesca en la bahía de Cádiz.

8.º Que no era solución ninguna, ya que con ese gas-oil se trabajaría unos diez días, y esto pescando sólo durante el día.

9.º Muy malo. La pesca está muy corta y no paran de entrar barcos de otros puertos como consecuencia del problema de Marruecos.

CRISTINA

Más información encontrará el lector dentro de las crónicas de otros corresponsales nacionales que se publican en este mismo número.



"HAY QUE ESTABLECER ACUERDOS BILATERALES CON LOS ESTADOS SIN ESPERAR A LA CONFERENCIA DE CARACAS"

DECLARACIONES DE DON ANGEL FERNANDEZ, GERENTE DE LA FEDERACION DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

"CREEMOS QUE POR EL MOMENTO NO DEBEN CONSTRUIRSE CONGELADORES NI BACALADEROS"

En el mundo de la mar, cada vez surgen mayores problemas, mayores complicaciones. Zonas esquiladas en sus recursos a consecuencia de una sobrepesca, un desarrollo espectacular de la tecnología marítima y pesquera que requiere una especialización cada vez mayor para quienes trabajan, problemas de contaminación, insuficiencia de puertos y una deficiente comercialización de la pesca son algunos de sus problemas. Pero entre todos ellos surge uno que quizá sea el de mayor repercusión y a más corto plazo: el de las aguas internacionales, y más concretamente, el de las sucesivas ampliaciones de las mismas por parte de muy diversos Gobiernos.

Problema que está suponiendo, y muy probablemente supondrá cada vez más, un obstáculo importante para el normal desenvolvimiento de nuestras flotas pesqueras.

Con objeto de charlar sobre éste y otros problemas hemos mantenido una entrevista con don Angel Fernández, gerente de la Federación Nacional Sindical de Armadores de Buques de Pesca, entidad que promovió la recientemente celebrada I Asamblea de Pesca de Arrastre, cuyas conclusiones publicó el anterior número de "Hoja del Mar".

—¿Cuál cree que será la solución definitiva para los conflictos que crean las extensiones de aguas de pesca?

—No tiene otro arreglo que promocionar y lograr acuerdos bilaterales entre Estados, acuerdos que habrán de ser diferentes en cada caso y en cuya negociación no juegue sólo el problema pesquero, sino otros aspectos que tengan interés para el país del acuerdo y que nosotros podamos fomentar. Lo que parece claro es que habrá de encontrarse una solución para que al final la Humanidad no se vea despojada de los millones de toneladas de proteínas que aporta la pesca.

—Sin embargo, y en el caso de los países del Tercer Mundo, su política de extensión de aguas de pesca podría estar justificada por un deseo de aprovechar sus recursos pesqueros en aras de un mayor y mejor desarrollo económico...

—Pero, mire usted, en realidad son muy pocos los países ribereños que aprovechan los recursos pesqueros. Argentina sí está haciendo bien las cosas. Han armado flota, están pescando y exportando, pero en el resto de los países esto no ocurre, e incluso en el

caso argentino tiene una justificación relativa.

—Recientemente, la prensa ha publicado una noticia sobre Noruega que, creo, cambia notablemente la situación del problema, pues están decididos, al parecer, a extender sus aguas de pesca hasta doscientas millas...

—Ciertamente. Noruega es un país occidental, europeo. Uno de los más importantes países pesqueros del mundo y su decisión ha de pesar mucho. Se rompe el "bloqueo occidental" frente a los Estados ribereños. La motivación noruega no es otra que la de que temen a las flotas, incluso europeas, y temen que puedan hacer daño a sus recursos. También se espera algo parecido por parte de Inglaterra, pero ahí el problema sería mayor, pues pertenecen al Mercado Común.

—Usted comentaba antes la necesidad de acuerdos bilaterales para solucionar el problema. Bien, Marropeché es de momento el único proyecto de acuerdo que tenemos, o cuando menos, el más inmediato. ¿Podría hablar de sus ventajas e inconvenientes?

—Yo diría que más que una negociación de Estado a Estado, que es lo que pedimos, Marropeché es una interferencia de una negociación directa. El acuerdo es limitado para un número de barcos, es decir, que deja fuera al resto de la flota, a menos que se hagan entidades como Marropeché con las cuales la flota que faenaba en aquellas aguas sea absorbida por ellas. Ahora bien, la gran pregunta es: ¿para quién va a ser la producción? ¿qué harán nuestros pescadores? Parece que

estamos ante una transferencia total y absoluta de nuestras pesquerías sudatlánticas al Reino de Marruecos.

—Es decir, que usted ve ciertas dificultades a dicha solución...

—Confiemos en que encierre la solución para parte de la flota, en el caso de que los armadores y pescadores acepten las condiciones que les han propuesto, pero debemos advertir que sólo el tiempo demostrará el error o el acierto del acuerdo parcial.

—¿En qué situación se encuentran actualmente las negociaciones?

—Parece que se avanza hacia una inteligencia en base a unas cesiones mutuas sobre las primeras propuestas. El problema es muy complicado.

—Dentro de unos meses, en junio, comenzará la Conferencia Internacional de Caracas, promovida por la ONU, en la que se estudiarán los problemas que comentamos. ¿Qué postura hay que adoptar ante ella y cuáles son las posibilidades de eficacia que encierra dicha conferencia?

—Creo que hay que ir a por acuerdos bilaterales desde ahora, sin esperar a la Conferencia de Caracas. Por lo que respecta a sus resultados, es muy difícil pronosticar, porque existen subterráneamente muchos intereses. Pero sean cuales sean las conclusiones, los países ribereños seguirán con su política actual, y habrá que negociar con ellos.

RECONVERSION DE LA FLOTA

—Recientemente, el Gobierno español ha dictado una serie de normas que favorecen la reconversión de la flota. En síntesis se puede decir que la política actual tiende a encontrar una solución definitiva a los problemas pesqueros. De una flota de bajura, artesanal en su mayoría, se intenta fomentar la construcción de unidades más modernas y preparadas para faenar en pesquerías alejadas. ¿Qué opina sobre ello?

—No se puede negar la buena intención y hasta el acierto de algunos puntos por parte del Gobierno, pero destacaría dos aspectos que pueden causar más daño que bienes. El

primero es que el Decreto pone en marcha la construcción de una nueva flota sin que esté claro su aplicación o, mejor aún, en qué zonas va a trabajar. Existen centenares de barcos de características similares a los que se van a construir que tienen grandes dificultades presentes, y muchas más en el futuro, para su trabajo.

—Poner en actividad más barcos iguales no parece justificado. Abandonamos ciertamente la pesquería de Marruecos, pero, ¿a qué otras zonas se puede ir a trabajar sin problemas similares a los que hemos dejado atrás?

—El segundo aspecto es que ha faltado en la disposición oficial un plan destructor de la flota pequeña. Hubiera sido una gran medida subvencionar para destruir sin reconstruir.

—En la Asamblea de Pesca de Arrastre se dijo por todos que "basta" de construir, y al parecer, este "basta" indujo a confusión. Nosotros pensamos que no debe construirse por el momento ni barcos congeladores ni bacaladeros. Acaso fuera todavía justificado y aconsejable renovar la flota de fresco, en su doble vertiente de altura y de bajura, mediante un plan bien meditado para disponer no de más barcos, no de más redes, sino de mejor material. Esto es lo que queremos decir.

—¿Cuál es la importancia de la flota de fresco en el panorama de la pesca?

—La flota de fresco aporta más de novecientas mil toneladas, es decir, más del setenta por ciento de la producción nacional, en cifras de mil novecientos setenta y tres. Por el momento —pues las circunstancias pueden variarse—, ese es el grupo de la flota en el que hay que concretar la modernización.

En alguna medida, el sentir de don Angel Fernández puede ser interpretado como el de la Federación de Armadores de Buques de Pesca. Hay que dejar constancia de la unanimidad que presidió las aprobaciones de las propuestas formuladas por las distintas ponencias en la Asamblea de Pesca de Arrastre, una de las cuales trataba de "Construcción naval" y otra de "Aguas internacionales". ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY

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

frío comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

Vda. de

Francisco Pérez Vilela

INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA
CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n. (Barriada de Puntales)

Teléfonos 23 11 73 - 23 72 39 y 23 38 28

CADIZ

FABRICA DE HIELO

SANTA MARIA DEL MAR

DE LA

COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES

DE

ALMERIA

Teléfonos:

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

PUERTO PESQUERO



VISITA A HUELVA DEL

SOLIDARIDAD CO PESCADORES DEL

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Visitó esta provincia el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente. El gobernador civil pronunció unas palabras de bienvenida, resaltando el afecto popular con que cuenta el ministro en la provincia, demostrado en el recibimiento que se le había prestado; expresó a continuación la alegría que por todos los motivos ocasionaba tal visita. A renglón seguido pronunció unas palabras don Licio de la Fuente, que, tras agradecer la acogida que se le había dispensado, expresó que no era ésta la primera vez que visitaba la provincia de Huelva con carácter oficial, ya que siendo delegado nacional del INP estuvo por dos veces en la ciudad, habiéndose interesado siempre por los problemas sociales. Recalcó que no glorificaba la importancia histórica de la localidad, sino que la importancia esencial era la del presente y futuro, y sobre ella giraban sus objetivos en este viaje.

Desde el gobierno civil fue a Sindicatos, y lo hizo andando y estrechando manos durante los doscientos metros que separan a estos dos edificios. Ya en la sede sindical pronunció unas palabras el delegado provincial de la Organización Sindical, manifestando que ante él se encontraban los hombres del mar, de la mina, del campo y de la industria de esta provincia, que tan extensas ramas de la actividad económica tiene. Destacó la labor del Departamento que dirige el ministro e hizo hincapié en la ingente labor que se está llevando a cabo en el campo de la formación profesional.

SECTOR MARITIMO PESQUERO

El Presidente del Consejo Provincial de Empresarios, que habló a continuación, se refirió concretamente a la problemática que

en la actualidad afecta al sector pesquero. Manifestó la esperanza que se tiene depositada en los órganos del Gobierno en orden a una solución de cuantos problemas acucian en el momento presente al hombre del mar y la necesaria adecuación de las estructuras del sector a las realidades del mismo. Al mismo tema se refirió el presidente del Consejo Provincial de Trabajadores, que solicitó ayuda para que el sosiego penetre en las familias marineras, que dan a España todo su esfuerzo sin regateo alguno.

Tras estas palabras se dirigió don Licio de la Fuente a todos los asistentes. Resaltaremos los puntos tratados en su alocución.

SOLIDARIDAD PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

Habló en primer lugar sobre los Sindicatos en el enclave de la actualidad, manifestando la necesidad de que la autenticidad presida el comportamiento de las entidades y los hombres que las componen, en todas y cada una de sus manifestaciones.

Tras la referencia a la problemática existente en otros sectores, pasó el ministro a referirse al pesquero, del que dijo: "Yo puedo aseguraros que el Gobierno tiene plena conciencia de las dificultades y de los problemas que entrañan la limitación de las posibilidades de pesca a zonas próximas en relación con lo que hasta ahora se venía haciendo. Acaban de publicarse unas disposiciones que, como primeras medidas y avanzada, tratan de ayudar a la reestructuración de esta flota, para hacer posible en el futuro un mantenimiento de la actividad de la pesca, con mayor autonomía y fortaleza, lejos de la incertidumbre con



Don Licio de la Fuente, con los trabajadores onubenses.

UNION DE TRABAJADORES Y TECNICOS DEL SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE

ESTUDIO DE LA REVISION DE ORDENANZAS DE TRABAJO

MADRID (Especial para "Hoja del Mar").—En el mes de febrero, las actividades de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante se han caracterizado por las reuniones que las distintas Comisiones Mixtas Asesoras han celebrado en el Ministerio de Trabajo, para el estudio de la revisión de sus Ordenanzas de Trabajo.

Concretamente la de estibadores portuarios ha sido examinada en su redacción definitiva por los miembros de la Comisión, representantes de las empresas y trabajadores, esperando que se publique en fecha próxima.

También se reunió la Comisión de Empleados de Empresas Navieras, que conocieron el texto de las modificaciones que su Ordenanza va a experimentar y que ha sido publicada recientemente, según información que ofrecemos aparte.

La Agrupación de Consignatarios, que incluye a las empresas no sólo de esta actividad, sino también a los agentes de Aduanas, carga y descarga y transitorios, examinaron la propuesta de modificación de su Ordenanza, asesorando sobre aquellas cuestiones que constituyen sus aspiraciones en orden a la modificación de sus condiciones de trabajo y fundamentalmente al régimen económico.

Por último, la Agrupación de Juntas de Puertos también se ha reunido para el examen, fundamentalmente, de sus retribuciones, notablemente afectadas por el incremento del coste de la vida en los últimos años y algunas otras cuestiones relativas a las condiciones de trabajo que no fueron revisadas en la última modificación que sufrió la Ordenanza en el pasado año de 1972.

Estas actividades, dirigidas a la revisión de las Ordenanzas, tienen una gran importancia, puesto que significan la culminación de los trabajos que la Unión ha venido celebrando en el pasado año, para revisar todas las Ordenanzas que afectan a los trabajadores que constituyen sus distintos agrupaciones. Esperemos que en plazo breve estas Ordenanzas sean publicadas.

NUEVA ORDENANZA LABORAL DE LAS EMPRESAS NAVIERAS

MADRID, 4.—Ha sido enviada al "Boletín Oficial del Estado" para su publicación la Ordenanza Laboral de las de las Empresas Navieras, cuya aprobación anunció, con otras cuatro, el ministro de Trabajo en la Delegación Nacional de Sindicatos de Madrid, en asamblea reciente. Esta Ordenanza comprende 350 empresas, que ocupan a 3.838 trabajadores.

La nueva normativa mejora el sistema de clasificación profesional, incluyendo, además de titulados de grado superior, el grupo de titulados de ingeniería y arquitectura técnicas, ayudantes técnicos sanitarios, graduados sociales y equivalentes y determinadas categorías específicas aconsejadas por la experiencia.

La estructura de la Ordenanza

se perfecciona, para adaptarla, especialmente en cuanto al régimen de salarios, a la ordenación prevista en el Decreto del pasado año de 1973.

Las vacaciones resultan mejoradas para un buen número de trabajadores, al reducirse el tiempo que la escala tenía previsto para el incremento del número de días del periodo mínimo.

Las tablas salariales se mejoran igualmente, en atención a las variaciones de las circunstancias socioeconómicas que se han producido desde la fecha en que fueron establecidas las que venían rigiendo.

La Ordenanza declara como festivo, siguiendo la tradición marinera, el día de la Virgen del Carmen.

MINISTRO DE TRABAJO

N LOS MEDITERRANEO

★ LA PARTICIPACION DEL TRABAJADOR EN LA EMPRESA, UN REMEDIO CONTRA EL ABSENTISMO LABORAL.

que ahora tiene que realizarse. Vamos a procurar que las acciones del Gobierno en este sentido sean de la más amplia generosidad. Y tened la absoluta seguridad de que estaremos solidariamente unidos con vosotros para encontrar la manera de superar esta dificultad, de tal modo que en aquello que pueda depender del Gobierno español los pescadores españoles del Mediterráneo encontrarán no sólo ayuda y aliento, sino auténtico sentido de solidaridad".

PARTICIPACION EN LA EMPRESA

A continuación y refiriéndose al problema del absentismo laboral que se le había planteado por uno de los anteriores oradores, pronunció don Licio de la Fuente las siguientes palabras: "Sólo desde la Seguridad Social esto no se arregla (absentismo). Oirlo así de claro, porque si no podría producirse una situación engañosa. Yo voy a hacer lo que pueda desde la Seguridad Social, pero eso no será suficiente, porque el problema del absentismo laboral, además de ser un problema de la Seguridad Social, es un problema de las relaciones de trabajo; si queréis en verdad luchar contra él, en el mundo entero están de acuerdo en

que los trabajadores tengan más participación en la vida de las empresas. Porque la empresa no puede ser esa especie de tierra de nadie que se convierta en un campo de batalla, donde unos tiran del dividendo y los otros del salario, a veces con egoísmo por una parte y otra. La empresa tiene que ser un centro de comunidad de vida e intereses; donde el empresario y el trabajador sepan que lo que pase en la empresa les afecta muy directamente. El tema de la participación del trabajador en la empresa, el tema de la organización del trabajo para que sea lo más humano posible en su forma de organización, en sus turnos, en sus cadenas, en sus maquinarias, tiene a la larga más fuerza que la Seguridad Social para atacar y resolver el problema de la justicia. Ni en las empresas asociativas laborales, ni en las cooperativas de producción donde los trabajadores son los dueños del capital y por tanto se reparten los beneficios de la empresa, tengo problemas laborales".

Se refirió también el ministro a la formación profesional y a la necesidad de ésta en Huelva, donde el desarrollo demanda cada día mayor cualificación profesional. El ministro de Trabajo continuó su jornada de visita a Huelva, presidiendo diversos e importantes actos relacionados con su Departamento. ■ CHILLIDA

OFENSIVA SOCIAL HACIA LA PAZ Y LA JUSTICIA

Entusiasmo, ímpetu y serena reflexión se encuentran aunados en el bien hacer que viene caracterizando la actividad política del vicepresidente del Gobierno y ministro de Trabajo, Licinio de la Fuente. Ahora, como esforzado paladín de un estandarte cuyo lema es el humanismo social, se ha tirado al campo de batalla y ha lanzado una organizada ofensiva social hacia la paz y la justicia.

El terreno elegido era apropiado, el Centro Superior de Estudios para la Defensa Nacional (CESEDEN); allí ha expuesto sus ideas para vencer en la batalla por la paz social. Veinte folios de apretado ideario hacen difícil compendiarlo en una frase.

Posiblemente el conjunto de ideas y pensamientos queden fielmente recogidos cuando dice: "Ninguna apertura será consistente y duradera, ningún paso adelante será permanente y sólido si no va acompañado y, mejor aún, precedido por una auténtica, responsable y audaz ofensiva social. Que es tanto como decir por una ofensiva de paz y de justicia".

Cualquiera de los objetivos laborales para el logro de la ambiciosa victoria perseguida podrían ser por sí mismos metas triunfales, si no fuese porque en justicia social no hay metas, sino etapas a ir superando.

Los objetivos, las etapas a superar, las victorias parciales en busca del triunfo definitivo, no se concretan en un solo frente, sino que su abanico de acción alcanza a una justa distribución de las

riquezas obtenidas y de las cargas para conseguirías; el pleno y mejor empleo de los trabajadores, la libertad, la independencia y la promoción de los hombres; la formulación clara y precisa de las leyes y de las zonas de juego de los conflictos laborales y la reforma de la empresa.

Y como destinatario primero y último de todo ello, el hombre, que constituye la mejor realidad española. Porque el hombre es, de todas las posibles fuentes de riqueza, la de potencial más amplio, la de posibilidades más ilimitadas y, en definitiva, la riqueza que más y mejor repercute en una contribución al desarrollo general, y por ello, potenciar esta fuente de producción y de riqueza es la inversión más rentable que puede realizarse.

De ahí que, de todo el ideario expuesto por el ministro de Trabajo, estimemos que el que debe contar con el más firme, decidido y completo apoyo no sólo gubernamental, sino de todo el país, pues es problema de todos y para todos, es la promoción de los hombres.

Potenciar la enseñanza en todos sus grados y utilizar todos los medios al alcance de los administradores —que son muchos más de los utilizados—, para que esa enseñanza alcance a todos en verdadera igualdad de oportunidades, es en definitiva el arma principal, y hasta nos atreveríamos a decir que la única, para vencer, no en una batalla por ambiciosa que ésta sea, sino en la guerra presente y en todas las guerras futuras. ■ JESUS UBIERNA GARCIA.

MUNDO LABORAL

Según despacho de la Agencia Cifra, el armador griego, uno de los más importantes de aquel país, Nicholas Dimitris Papalios, ha declarado, en Bilbao, que tiene en estudio el montar en la capital bilbaína una oficina para contratos marinos.

Al no llegarse a un acuerdo en las deliberaciones entre las partes económica y social, se registró la ruptura en el Convenio Colectivo de Astilleros Españoles Elcano. Las partes, de acuerdo con la nueva Ley de Convenios Colectivos, pueden designar, en el seno de la Organización Sindical, uno o varios árbitros para resolver las cuestiones planteadas.

Un total de 2.622 enmiendas han sido presentadas al proyecto de Ley de Cooperativas, por 187 procuradores. Únicamente ha sido tomada en consideración una enmienda a la totalidad, pues otras dos presentadas no contaban el mínimo número de diez firmas preceptivas.

Han sido concedidos por el Ministerio de Trabajo los premios nacionales de natalidad 1974. El primer premio correspondiente a matrimonios con mayor número de hijos habidos, dotado con 150.000 pesetas, ha correspondido al matrimonio formado por don Manuel Gutiérrez Navarro y doña María Alarcón Zapata, vecinos de Jerez de la Frontera, que han tenido 21 hijos. El de mayor hijos vivos, con igual dotación, a don Julián Amor Gómez, casado con doña Pilar Iglesias Arroyo, de Lagartera (Toledo), a los que les viven 19 hijos.

"No habrá retorno masivo de emigrantes en Bélgica", afirmó el embajador de España en Bruselas, don Francisco Javier Elorza, en declaraciones hechas al diario "La Región".

Desde primeros de marzo se vienen celebrando en toda España las fases de selección provincial del XXVIII Concurso de Formación Profesional en las que participan cerca de 65.000 aprendices, en edades comprendidas entre los diecisiete y los veinte años, pertenecientes a 450 empresas, escuelas, entidades y centros.

La población activa española está constituida por trece millones, de los cuales 9'5 millones son varones y 3'5 millones son mujeres. A cerca de seiscientos millones asciende el número de horas que trabajan a la semana. La media por persona es de cuarenta y seis horas semanales, aproximadamente, correspondiendo la máxima a los sectores de la pesca y de la agricultura con 52,41 y la mínima a las industrias extractivas con 38,95 horas. Todo ello según los últimos datos del Instituto Nacional de Estadística.

Un promedio de 12.000 a 15.000 emigrantes españoles regresan anualmente de Alemania. Dicho retorno se observa con normalidad, dijo don Fernando Suarez, director general de Emigración en la Escuela Oficial de Periodismo, donde pronunció una conferencia sobre el tema "La emigración española y la crisis energética". También dijo que no se justifica por ahora que se cree una psicosis de pánico entre los emigrantes o un estado de dramatismo en la opinión pública española por el hecho de que haya poco más de 3.000 parados españoles en Alemania, a los que conviene, de momento, percibir allí el subsidio de desempleo en tanto se conoce con más fundamento la evolución futura de la situación. La hipótesis de un retorno masivo demostraría que Europa ha perecido económicamente, y entonces tendríamos, los españoles y todos los europeos, problemas infinitamente más graves que los del retorno de estos trabajadores.

REUNION DE SECRETARIOS DE LOS SINDICATOS PROVINCIALES DE LA MARINA MERCANTE

MADRID, 8.—Temas relacionados con la modificación y revisión de ordenanzas de la Marina Mercante, confección de la Memoria anual de actividades, desarrollo normativo y problemática actual de los Sindicatos provinciales, han sido tratados en la sede del Sindicato Nacional de la Marina Mercante en una reunión de secretarios de los Sindicatos provinciales, presidida por el titular de la entidad nacional, don José Luis de Azcárraga

y Bustamante. A esta reunión asistieron el presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos y el secretario del Sindicato, señores Maqueda Noé, y García Bernalt.

También el director del Secretariado de Personal Sindical, señor López Santamaría, especialmente invitado, mantuvo un cambio de impresiones sobre los diversos aspectos de la competencia de su servicio con los secretarios provinciales de la Marina Mercante.

NUEVA UNIVERSIDAD LABORAL EN MALAGA

El vicepresidente del Gobierno y ministro de Trabajo presidió el acto de inauguración de la Nueva Universidad Laboral de Málaga. Le acompañaban el director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Mata Gorostizaga, y el director general de Promoción Social, don Efrén Borrajo Dacruz. Durante el acto, don Licinio de la Fuente pronunció un discurso, en el que entre otras cosas dijo:

"Estamos creando un espíritu de solidaridad auténtica entre todos los sectores sociales y terminando el aparente antagonismo entre trabajador intelectual y trabajador manual, ya que una y otra faceta de la actividad laboral conviven en el mismo centro y reciben unos principios básicos que les permiten dialogar y entenderse en el idioma universal de la cultura, factor esencial de integración". Y añadió: "Este es el fundamento más firme para la libertad y la justicia, y es también el aspecto más importante de la función formativa y promocional que compete a las Universidades Laborales".

A continuación, señaló que, para labrar una auténtica justicia social y libertad personal, son necesarias la responsabilidad y la cultura indispensables, que sólo es posible alcanzar mediante una educación generalizada e indiscriminada. "Quien no pueda elegir —puntualizó— no es libre, y la elección exige conocimiento y la capacidad de asumir personalmente responsabilidades individuales y colectivas, con juicio maduro y con criterios de razón y de saber".

Manifestó también el ministro que la promoción social, desde la palanca de la formación profesional, ha de estar al alcance de todos, y las Universidades Laborales no sólo han de atender a la formación permanente, sino que han de facilitar la formación específica que la sociedad vaya exigiendo en sus avances constantes.

LA BAT



CONFERENCIA DEL VICEPRE

"No habrá apertura política efectiva ni avance consistente y duradero si no van precedidos por una auténtica, seria, responsable y audaz ofensiva social", dijo el vicepresidente para Asuntos Sociales y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, en el CESEDEN.

El tema de su conferencia fue "La batalla por la paz social", y presidió el acto el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, a quien acompañaban los ministros del Aire, teniente general Cuadra Medina; Educación y Ciencia, don Cruz Martínez Esteruelas; secretario general del Movimiento, don José Utrera Molina, y de Planificación del Desarrollo, don Joaquín Gutiérrez Cano. Entre las numerosas personalidades asistentes, cabe señalar al jefe del Alto Estado Mayor, teniente general Díez-Alegria, y al ministro de Trabajo de Bolivia, señor Franco Guachalla.

LA PAZ SOCIAL, PRESUPUESTO DE LA CONVIVENCIA

Comenzó don Licinio de la Fuente diciendo que la vocación y la preocupación básica de un soldado es la paz, precisamente porque su oficio es estar preparado para la posibilidad de la guerra. Por ello, el soldado sabe siempre que la paz no es cosa gratuita, realidad natural, sino esfuerzo propiciado, construido y continuado desde el cálculo racional de los peligros, de la estrategia, de la disposición equilibrada de las fuerzas. Sólo el que es fuerte, el que es consciente de los riesgos de la guerra y el que está adecuadamente preparado para eliminarlos o superarlos, tiene posibilidades de ejercer y defender la paz. De igual manera, en el plano de lo social, sólo quien es consciente de los problemas y de las contradicciones de nuestro mundo de hoy, sólo quien realiza el reame jurídico y la política adecuada en relación con ellos, tiene posibilidades reales de construir y mantener, sobre la base insustituible de la justicia, una convivencia social pacífica y en equilibrio.

LA JUSTICIA, FUNDAMENTO DE LA PAZ SOCIAL

El propósito de la justicia tiene dos planos perfectamente delimitados: uno, el primero, de raíz ética y personal. Queremos la justicia porque creemos en el hombre, en su igualdad y en su libertad, en su dignidad y en su trascendencia. La justicia es, pues, en primer término, un compromiso moral del Estado con el pueblo y con cada uno de sus hombres, y a este compromiso hay que responder en el desarrollo de una gestión pública.

Pero hay otro plano de la justicia que es de índole instrumental y social. Sin justicia no hay, ni puede haber, paz social. La justicia es el fundamento de la paz, su condición inexcusable, su "armamento de disuasión". Aunque es mucho más que eso, una paz sin justicia es simple orden público, y nunca demasiado estable.

LA PROBLEMÁTICA SOCIAL

"Lo que yo llamo la batalla por la paz social —dijo el ministro de Trabajo—, cuyo riguroso

ALLA POR LA PAZ SOCIAL



OBJETIVOS:

- ★ JUSTA DISTRIBUCION DE LAS RIQUEZAS.
- ★ JUSTA DISTRIBUCION DE LAS CARGAS.
- ★ PLENO Y MEJOR EMPLEO DE LOS TRABAJADORES.
- ★ JUSTICIA SOCIAL.
- ★ LIBERAR DE PREJUICIOS Y DEFORMACIONES EL CONFLICTO LABORAL Y FORMULAR CON CLARIDAD SUS LEYES Y SUS ZONAS DE JUEGO.
- ★ REFORMA DE LA EMPRESA.

FINES:

- ★ QUE TODOS LOS ESPAÑOLES SE SIENTAN AMPARADOS EN SU DIGNIDAD DE HOMBRES, EJERCIENTES EN SUS DERECHOS Y LIBERTADES, POSIBILITADOS DE PROMOCION Y PARTICIPACION, INTEGRADOS Y UNIDOS COMUNITARIAMENTE, POR SU POSICION IGUAL Y SOLIDARIA, EN UNA UNIDAD NACIONAL PROFUNDA, SOBRE TODO EN LA RAIZ, EN LA IGUALDAD DE LOS HOMBRES.

SIDENTE DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE TRABAJO, DON LICINIO DE LA FUENTE, EN EL C. E. S. E. D. E. N.

planteamiento exige, ante todo, un conocimiento claro de las causas y manifestaciones más importantes de la problemática social, que dificultan esa paz.

En esa conflictividad económico-social de nuestro tiempo, reconocida y no disimulada, es preciso afirmar que el Estado no es neutral. El deber del Estado es la realización activa de la justicia. Nuestro Estado es un Estado social de Derecho, y está muy lejos, por tanto, de la fórmula liberal del Estado-guardián o del Estado-espectador.

No debe preocuparnos tanto la conflictividad laboral en sí como consecuencia natural de la actual organización económico-social, como el hecho de si tenemos respuestas adecuadas para encauzar y superar esa conflictividad en fórmulas integradoras, en que el acuerdo y la justicia sustituyen la violencia; y si tenemos propósito y capacidad de perfeccionamiento de la propia organización económico-social para reducir las causas más profundas de esa conflictividad.

Ninguna apertura política podrá ser efectiva, ningún avance será consistente y duradero, ningún paso adelante será permanente y sólido, si no va acompañado y, mejor aún, precedido, por una auténtica, seria, responsable y audaz ofensiva social. Que es tanto como decir, por una ofensiva de paz y de justicia.

LOS PROBLEMAS Y SUS MANIFESTACIONES

¿Cuál es la estrategia posible de esa ofensiva? ¿Qué barreras se oponen a ella? ¿Qué problemas inmediatos nos obliga a resolver con prioridad?

En primer lugar, hay que seguir corrigiendo la desigual distribución de rentas y riquezas, que se da no sólo en el plano de las rentas patrimoniales, sino también en el de las retribuciones efectivas del trabajo; de tal modo que la distancia de nuestros niveles retributivos, entre los diversos sectores laborales y funcionales, entre técnicos y obreros, entre directivos y empleados, son excesivas y se traducen en una desigualdad de oportunidades de participación social, causa muchas veces de conflictividad.

La batalla por la paz social tiene en la igualdad de oportunidades ante la cultura y la promoción uno de sus objetivos clave en relación con el cual se han dado pasos importantes. Nuestro Régimen ha operado una profunda transformación en la situación que heredó, pero quedan todavía muchas posiciones por conquistar. Por ello, cuanto se haga en este frente es tan decisivamente importante para el equilibrio social de España, y por ello es tan meritoria la tarea del Ejército en sus programas de colaboración a la enseñanza general y a la formación profesional de los españoles.

La desigualdad en la distribución de rentas y riquezas y, más aún, la desigualdad de oportunidades ante la cultura, la formación y la promoción social, se traducen, en definitiva, en una desigualdad inevitable a la hora de la participación en todos los terrenos: en el económico, en el social y en el político. Ya pueden leyes y disposiciones hablar de igualdad y de participación, que a la

hora de los hechos, la estructura económico-social, si no es corregida, puede acumular los resortes de la participación en sectores muy minoritarios de la población nacional. Hay que evitar a toda costa que sean factores familiares, patrimoniales o de adscripción tradicional a un sector social los que predeterminen desde el nacimiento las posibilidades de participación económica, social y política de los hombres. Son extraordinarios los esfuerzos realizados por nuestro Régimen para cambiar esta situación, en una batalla empeñada hace más de treinta años, en la que todavía quedan muchas e importantes cotes por conquistar.

LOS OBJETIVOS DE NUESTRA BATALLA

Consecuencia de todo esto es una problemática muy amplia y compleja, de la que debemos tener plena conciencia e intentar por todos los medios el camino de su superación, en el convencimiento de que es atacando las causas de los problemas, y no sus manifestaciones externas, como pueden éstos combatirse en forma eficaz y definitiva. Empeñarse en combatir la conflictividad social y laboral con medidas represivas o con paños calientes, no nos engañemos, será pan para hoy y hambre para mañana.

El orden puede, efectivamente, mantenerse, tiene incluso que mantenerse en momentos excepcionales con medidas de autoridad y de fuerza, pero tiene que ganarse, tiene que construirse, para que sea permanente, con medidas de justicia y de razón. Así de elemental. Pero tremendamente difícil. Porque la justicia social, cuando paso del plano de las declaraciones al plano de las exigencias prácticas, tiene que chocar, y es en cierto modo natural, con la resistencia pasiva o activa de las situaciones creadas, de la propia inercia de las cosas, de los egoísmos de unos y otros; de la falta de visión de los problemas de fondo y a largo plazo, que suele ser característica de los hombres absorbidos y concentrados en su presente histórico.

Y a pesar de todo esto, e incluso por todo esto, el Estado nacido del Dieciocho de Julio está dando y tiene que seguir dando la gran batalla por la paz social de nuestro pueblo, cuyo objetivo final no es sólo, por supuesto, la paz en sí —siendo éste un bien inapreciable—, sino una paz en la cual todos y cada uno de los españoles se sientan amparados en su dignidad de hombres, ejercientes de sus derechos y libertades, posibilitados de promoción y participación, integrados y unidos comunitariamente, por su posición igual y solidaria, en una unidad nacional profunda, sobre todo en la raíz, en la igualdad de los hombres.

Desarrollar en detalle los objetivos laborales indispensables en el conjunto de ese objetivo final no es posible en el margen de una conferencia, pero no quiero dejar de enunciar, sin embargo,

algunos de los principales de nuestro avance en el orden laboral.

— Pondría, en primer lugar, la conciencia de que el crecimiento económico se justifica en función del desarrollo social, y que si de verdad se quiere la paz social, esto implica, como contrapartida, la justa distribución de las riquezas obtenidas y de las cargas para conseguirías.

Ello exige una adecuada política de salarios y precios que esté orientada a la consecución de una participación creciente de la retribución del trabajo en la renta nacional. Precios y salarios pueden ser, efectivamente, causas concurrentes en inflación, pero no sería justo que para evitar el mal que la inflación supone impusiéramos el sacrificio precisamente a los salarios, es decir, a los medios de vida y a la participación de los trabajadores en los frutos del desarrollo.

— Otro objetivo clave es conseguir el pleno y mejor empleo de los trabajadores, que es tanto como decir que todos puedan ejercitar su derecho y deber de trabajar y que la Patria no desaproveche la primera de sus riquezas, que es el trabajo de sus hombres.

— En tercer lugar, nuestro avance busca la sólida cimentación de lo que podemos llamar una infraestructura general de la justicia social. Es todo el entramado de instituciones, instalaciones y servicios que constituyen el dispositivo de la Seguridad Social y Mutualismo Laboral; los instrumentos de formación profesional, los mecanismos de promoción social y cuantos elementos brindan, en su base organizativa, el Estado y la sociedad, para posibilitar el desarrollo en plenitud de sus miembros, para hacer realizable la libertad, la independencia y la promoción de los hombres.

— En cuarto lugar, es imprescindible el conocimiento de una topografía del conflicto laboral lo más exacta posible y, sobre todo, lo más liberada de prejuicios y deformaciones. El conflicto está en la misma raíz del mundo socioeconómico. Y como tal, debe ser reconocido y formulado con precisa claridad sus leyes y sus zonas de juego. En esta preocupación por la figura del conflicto laboral está el Gobierno empeñado, porque tiene conciencia clara de que es lesiva para el país cualquier forma de relación en la que los empresarios se sientan amenazados y los trabajadores indefensos.

— Meta final de estos planteamientos es la reforma de la empresa, marco de realización de la actividad laboral. Sólo desde una empresa configurada como comunidad de sus elementos, sólo a través de una integración efectiva del factor trabajo en su información, en su gestión y en sus beneficios, podremos establecer, realmente, esa paz social que es nuestro objetivo y debe ser nuestra tarea y nuestra vocación, en el seno del mundo socioeconómico.

TRES RAZONES PARA LA ACCIÓN

Hay tres razones esenciales para dar la batalla, cuyos objetivos acabamos de considerar: la primera está constituida por el Imperativo mandado de nuestras Leyes Fundamentales; la segunda, por el objetivo político de encontrar una vía de superación a los errores del capitalismo y del marxismo, y la tercera está constituida por la garantía imprescindible de continuidad del Estado, de cara al horizonte de la sucesión.

Lo que nosotros queremos es socializar, pero socializar la riqueza y no la miseria; distribuir con justicia, pero distribuir la abundancia, y no la carencia; hacer que el pueblo participe, pero que participe en los bienes del desarrollo económico, social y político, y no tan sólo en el esfuerzo que luego pudiera como único horizonte la utopía.

LA SUCESION. DESAFIO HISTORICO

Como todos ponemos el acento de la sucesión en el soporte de las instituciones, comenzaré por una afirmación que es para mí categórica e incontestable: sólo la paz social puede hacer efectiva la estabilidad y la función política de las instituciones.

Acertamos sobre la importancia del funcionamiento adecuado de las instituciones en el tiempo de la sucesión, pero nos equivocamos si pensamos que ese funcionamiento va a depender sólo de ellas mismas, de su pura configuración jurídica y formal, por importante que ésta sea; dependerá también y esencialmente de la realidad social sobre que se asientan; de que esa realidad sea estable, equilibrada y justa, y propicie la participación auténtica del pueblo en ellas.

Será menester que la sucesión compense la irrepetible figura de Franco, rodeada de todos los prestigios históricos y nacida en circunstancias excepcionales para nuestro país, con una aceleración de las transformaciones y continuas conquistas sociales. La sucesión ha podido establecerse por la voluntad de Franco, respaldada por el referendo y la adhesión del pueblo. Pero habrá de ser sostenida luego por el mismo. El pueblo y el Rey constituirán, como en otros tiempos, la fuerza y el equilibrio del Estado. Para ello tendrán que entenderse, y el pueblo de España sólo ha sabido y sabrá entenderse con el Rey viéndolo en él su apoyo frente a los abusos, su defensa frente a los privilegios, la justicia en sus inevitables conflictos. Sólo de esta forma quedará asegurada la permanencia y seguridad del Estado. Sólo así podremos albergar la seguridad de no tener que transferir una vez más a instituciones gloriosas, cuales son las Fuerzas Armadas, la responsabilidad de mantener y garantizar una paz que no ha de ser fruto de las armas, del celo patriótico de los militares, sino resultado de una política acertada y congruente con la problemática de España, lo que equivale a decir que ha de ser socialmente avanzada y políticamente integradora.

El tiempo de la sucesión constituye, sin duda, un desafío histórico del que hay que salir airoso. Ese reto no sólo compromete a la persona y a la institución del Rey, sino que es una instancia ineludible en el futuro de todos los españoles.



EL MAR SE "COME" A SAN ANTONIO DE CALONGE

Playas, terrazas de cafés, incluso las propias calles, están desapareciendo en San Antonio de Calonge (Gerona), por la acción erosiva de las aguas del mar. La fotografía nos muestra el estado actual de las zonas más afectadas, tras los duros oleajes de este invierno. (FOTOFIEL.)

CINCUENTA AÑOS EN LA MARINA MERCANTE



PALMA DE MAYORCA.—A don Vicente Toda, capitán del buque "Ciudad de Granada", le ha sido impuesta la Cruz del Mérito Civil por el capitán general de Baleares, durante el homenaje que se dedicó al señor Toda a bordo de su buque. La condecoración viene a premiar toda una vida—casi cincuenta años—dedicada por completo a la profesión de marino.

TARRAGONA LA CRUZ AZUL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, A DON JESUS VILLANUEVA

TARRAGONA (Delegación).—A propuesta del Consejo Provincial del Instituto Nacional de Previsión, apreciando los méritos contraídos durante su dilatada prestación de servicios a la Seguridad Social, se ha concedido la Cruz Azul de la Seguridad Social, en su categoría de plata, a don

Jesús Villanueva Pelayo, inspector médico en la delegación provincial del Instituto Social de la Marina de Tarragona, cuya condecoración le ha sido impuesta por el presidente del Consejo del Instituto Nacional de Previsión en acto celebrado el 27 de febrero pasado, y presidido por el delegado de Trabajo.

En este mismo acto se otorgó un premio nacional de Mutualidades Escolares al maestro de Orientación Marítima y Pesquera de la localidad de Ampolla (Tarragona), don Eloy Mestres Jofre, como reconocimiento a su acusada actividad e inquietud en esta esfera de la previsión.



RECITAL EN "EL PICACHO"

En el colegio del Picacho, dentro del programa de actividades culturales que en el mismo se viene realizando, abierto a toda la ciudad, se ofreció un recital antológico de poesía española de los siglos XII al XVI por Carmen Haymann y Servando Carballar. El recital lo dieron con acompañamiento musical a flauta dulce.

El salón de actos en el que tuvo lugar el acontecimiento cultural quedó pequeño en esta ocasión por el numeroso público que acudió al mismo.

La finura interpretativa de los artistas, tanto al recitar cantigas de Alfonso el Sabio como romances anónimos, fue aplaudidísima y seguida siempre con el máximo interés.

PRUEBAS DE MAR DEL PETROLERO "SERIR"



El petrolero "Serir", de 47.000 toneladas de peso muerto, durante sus pruebas de mar. Este buque ha sido construido por Astilleros Españoles en su factoría de Matagorda para la National Oil Corporation de Libia. Sus características principales son: 206,75 metros de eslora, 24 de manga y 11,85 de calado. Su capacidad de carga es de 58.184 metros cúbicos.

BUENOS RESULTADOS EN LOS CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

ALICANTE (Crónica de nuestro corresponsal).—Desde que, felizmente, funciona en Alicante la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera, dependiente de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que tanta falta hacía en nuestro litoral mediterráneo, nuestra aportación a la capacitación técnica y humana del pescador ha tenido que limitarse a los llamados títulos menores, impartiendo las correspondientes enseñanzas en los mismos lugares de residencia de los alumnos que, con un tesón y entusiasmo dignos de encomio, acuden a nuestras aulas tras terminar su diaria faena en la mar.

Contribuimos así a uno de los más importantes fines de nuestra Ley fundacional, y, por otra parte, colaboramos con la Escuela Oficial, proporcionando a muchos pescadores la base cultural necesaria para acceder posteriormente a más altas titulaciones, promocionándose socialmente.

Con satisfacción hemos de recoger en esta crónica los resultados obtenidos en nuestros centros de Villajoyosa y Torrevieja: en los recientes exámenes celebrados, diez trabajadores del mar consiguieron superar las pruebas de motorista naval, doce aprobaron el curso de radiotelefonista naval restringido y diecisiete se capacitaron para patrón de pesca local.

Comenzadas las clases de patrón de pesca litoral de segunda clase, contamos con la matrícula de quince alumnos para cada uno de los centros de Torrevieja y Villajoyosa, cuyos exámenes se celebrarán en la Comandancia Militar de Marina en la segunda quincena del próximo mes de junio. Si los resultados de entonces son, como esperamos, tan satisfactorios como los de ahora, habremos podido cerrar el curso académico con positivo balance, en cuyo haber habrá que anotar también las enseñanzas de Corte y Confección dedicadas a esposas e hijas de pescadores de Guardamar del Segura.

"LA PESCA EN EL LITORAL ALICANTINO"

Este es el título de una conferencia pronunciada en nuestro centro de Estudios Universitarios por la profesora señorita Estela Camarasa García, seguida con interés por el

numeroso auditorio congregado para escucharla.

Tema interesante, anteriormente desarrollado por la conferenciante en su tesis para la licenciatura de Filosofía y Letras en la Universidad de Valencia, recoge la situación de la flota pesquera alicantina, de arrastre en su mayor parte, destacando la de Santa Pola como la primera del Mediterráneo español, con su evolución desde la posguerra, en que se aprecia un gran incremento de tonelaje y potencia de motor. En cuanto a la producción, señala los problemas que plantea la escasez de las capturas durante los últimos años, como consecuencia del agotamiento de las especies que, inexorablemente, se advierte en nuestras aguas litorales.

También se refiere a la disminución de vocaciones maríneas, tal vez motivada por el poco rendimiento de la actividad pesquera, de las remuneraciones "a la parte" y de la facilidad para encontrar nuevos puestos de trabajo en sectores mejor retribuidos y de menor riesgo. Alude a la distribución y comercialización de la mercancía, haciendo referencia a la industria frigorífica y a la modesta industria de salazones y harinas de pescado.

La señorita Camarasa, que fue muy aplaudida al término de la disertación, ha aportado interesantes consideraciones y estudios sobre tema que tanto afecta a cuantos, de algún modo, se relacionan con las actividades marítimo-pesqueras. Sabemos que puede que en breve, se editará una publicación con el mismo título de la conferencia comentada.

"RECURSOS VIVOS DEL MAR Y SU EXPLOTACION"

Queremos dejar constancia también de que, en el momento de redactar esta crónica, está anunciada la presencia en la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera de nuestra ciudad, de don Pedro Suau, biólogo del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona, del (C. S. I. C.) Patronato Juan de la Cierva, para disertar sobre "Recursos vivos del mar y su explotación", sugestiva exposición que ha de enriquecer la inquietud cultural que se advierte en nuestra provincia eminentemente marinera. ■
ANTONIO DIEZ MARTINEZ.



HOMENAJE A DON BENITO SÁEZ, GOBERNADOR CIVIL DE ALICANTE

MADRID.—El gobernador civil y jefe provincial del Movimiento de Alicante, don Benito Sáez y González-Elipe, ha recibido el homenaje de sus antiguos compañeros del Instituto Social de la Marina.

Cerca de doscientos funcionarios de todas las categorías administrativas del Instituto Social de la Marina, entre los que se encontraban el presidente del organismo, almirante don Jesús Pontán Lobé, y el secretario general, don Juan de Dios Cortés Gallego, se reunieron en un céntrico restaurante madrileño para rendir un homenaje de adhesión y simpatía a don Benito Sáez, por su nombramiento de gobernador civil.

Ofreció el acto el secretario general de la Mutua de Riesgo Marítimo, don Santiago González-Pardo, en su condición de presidente de la comisión organizadora del homenaje. A continuación hicieron uso de la palabra el delegado provincial del ISM en Alicante, don José Luis Camarasa Monge; director de la Mutua de Riesgo Marítimo, don

Guillermo de Reyna y Medina, y almirante Pontán Lobé, todos los cuales resaltaron las incuestionables virtudes de servicio y compañerismo que siempre ha patentizado el señor Sáez y González-Elipe, y el afecto que ha sabido granjearse de todos los funcionarios del ISM, durante los muchos años en que ha sido delegado provincial del organismo en Valencia.

Cerró el acto don Benito Sáez, con un breve discurso en el que agradeció el homenaje y subrayó el orgullo con que se considera siempre funcionario del Instituto Social de la Marina. Tuvo frases de afectuoso y agradecido recuerdo para cuantas personalidades han ostentado el mando del organismo desde que ingresó como funcionario en 1945, y se ofreció a todos los compañeros en esta nueva faceta de su vida política.

El gobernador civil de Alicante, a quien se le hizo entrega de un obsequio-recuerdo de este homenaje, fue calurosamente aplaudido al concluir su discurso.

HUELVA

SE CONMEMORA EL 481 ANIVERSARIO DEL REGRESO DE LAS CARABELAS

HUELVA (Crónica de nuestro corresponsal, por telex).—El 481 aniversario del regreso de las carabelas descubridoras se celebró el pasado 15 de marzo. Y, como cada año, siempre con creciente animación, se celebraron distintos actos en los más significativos lugares colombinos: Palos de la Frontera; Moguer y La Rábida.

Son ya siete los años transcurridos desde que la Diputación Provincial de Huelva, a través de la Real Sociedad Colombina onubense, comenzó su labor de promoción y recuerdo de esa fecha histórica, que tan olvidada estaba: la de la llegada al puerto de Palos, arranque también de la aventura, de las carabelas descubridoras del Nuevo Mundo, la "Pinta" y la "Niña", al mando, respectivamente, de Martín Alonso Pinzón y de Cristóbal Colón.

La celebración tiene, al tiempo de su perspectiva histórica, también la de rendir homenaje a un hombre clave en el descubrimiento, que no ha recibido todos los que debiera. Nos referimos al piloto de Palos, Martín Alonso Pinzón, quien junto a su apoyo como prestigioso marinero, prestó a la hazaña su ayuda económica que hizo posible el poder disponer de las carabelas "Pinta" y "Niña", que mandaban él y su hermano Vicente Yáñez.

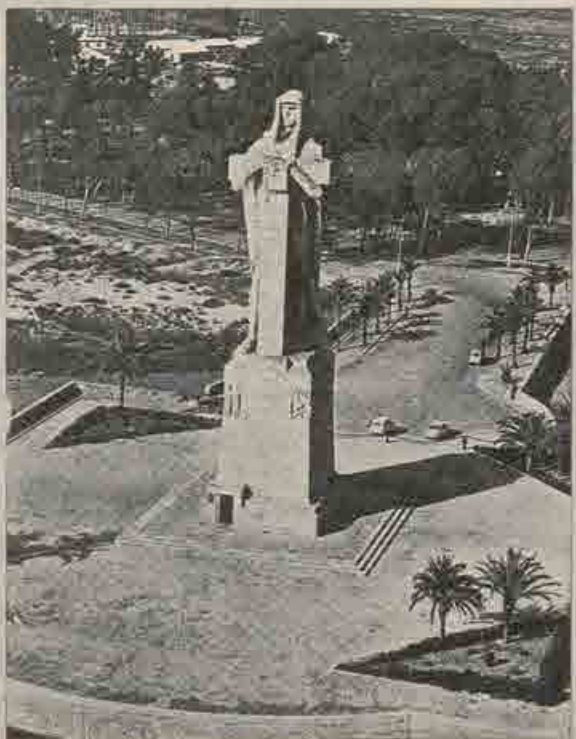
La conmemoración dio comienzo el día 14, con la celebración de un acto de exaltación histórica de la figura de Martín Alonso, organizado por el Ayuntamiento de Palos de la Frontera, en el que intervinieron miembros de la Real Sociedad y del Ayun-

tamiento de la localidad. Posteriormente se entregaron los premios del concurso de pintura al natural que se había realizado ante la estatua del insigne marinero. Se cerró el acto con la proyección de una película sobre tema histórico marítimo.

El día 15, el del hecho celebrado, la Real Sociedad Colombina organizó la celebración de una Misa en el monasterio de Santa María de La Rábida. Terminada la Misa se colocaron en la sede de la exposición de la Real Sociedad Colombina, que desde su fundación tuvo su sede en una sala del monasterio, dos pergaminos reproducidos de los dirigidos a los Reyes Alfonso XII y XIII, en los años 1875 y 1916, respectivamente, y en los que se destacaba el interés de la Diputación y la Colombina por la erección del monumento a los descubridores y por la conservación del histórico convento.

Posteriormente se hizo una ofrenda floral ante el monumento de Martín Alonso Pinzón, en homenaje a todos los marineros de la provincia que participaron en la aventura del descubrimiento de América.

El día 16, y cerrando la serie de actos programados, se celebró en el monasterio de Santa Clara, en Moguer, la "evocación del voto colombino de Santa Clara", en el que se llevó a cabo la ofrenda del cirio colombino y durante el que se cantaron numerosas piezas musicales por la coral polifónica de Trigueros; desde el "Ave María" de T. L. de Vitoria (siglo XVII), hasta el "Guarda Jesús a tus hijos" de J. S. Bach. ■ CHILLIDA.



SESENTA Y SIETE TRIPULANTES ESPAÑOLES DE UN BARCO INGLÉS, EN PARO POR DESPIDO DE UN COMPAÑERO

VIGO, 19.—Sesenta y siete tripulantes, todos españoles, del buque cablero inglés "Mercury", decidieron ayer abandonar el barco en señal de protesta por lo que consideran despido injustificado de un compañero.

El problema se inició hace unos días, como consecuencia de un aumento del 20 por 100 en la retribución de las horas extraordinarias, que se venían pagando a 90 pesetas.

Al parecer, las normas dadas por la compañía cifraban la ele-

vación salarial en un 10 por 100 solamente; sin embargo, por un error en el pago, la retribución ascendió al 20 por 100 que reivindicaban los trabajadores.

Una vez que los mandos del buque advirtieron la equivocación, intentaron disminuir el pago al 10 por 100 reglamentado por la compañía, a lo que se opusieron los marineros, que efectuaron un paro laboral de varias horas en señal de protesta.

La compañía a la que pertenece el "Mercury" decidió mantener el

20 por 100 de aumento en horas extraordinarias hasta que el navío regresase al puerto de Vigo, donde se impondrían las normas dictadas por la empresa.

Una vez en Vigo, el enrolamiento se efectuó con normalidad, hasta que los tripulantes españoles tuvieron conocimiento de que a un compañero de la sección de máquinas no se le admitía.

Por su parte, el capitán del "Mercury" ha declarado que la medida de no enrolar al maquinista no se debe a una represalia, sino a que el barco no tiene trabajo ya en este año.

El capitán del barco inglés afirma su decisión de seguir contando con los marinos españoles, mas en el caso en que fuera absolutamente imprescindible, se estudiaría la posibilidad de contratar tripulantes de otras nacionalidades.

El problema sigue sin resolverse para los marinos españoles, en tanto que el "Mercury" continúa amarrado en el puerto de Vigo.



CRONICA DE TENERIFE

NO HUBO CONSECUENCIAS POR EL PRECIO DEL GAS-OIL

★ PUES EL PESCADO SE VENDE DIRECTAMENTE.

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Especial para "Hoja del Mar").—Las actividades pesqueras de la provincia no se han visto modificadas en ningún sentido, como consecuencia de la subida del precio del gas-oil. La razón para esta ausencia de incidencias estriba en el hecho de que el pescado se vende directamente, al no existir lonjas, en el mercado central o pasa a almacenarse a cámaras frigoríficas, si son empresas de consideración, o inclusive se vende directamente en la costa por los mismos pescadores, lo que les permite enjugar el incremento del costo mediante el aumento en la proporción equivalente del precio de venta del producto. A todo ello habrá que añadir las posteriores medidas adoptadas por el Gobierno en relación al suministro y precio del combustible, que han terminado por disipar por completo las posibles inquietudes ante el aumento del precio del gas-oil. En resumen, la flota pesquera de nuestra provincia continúa con toda normalidad sus actividades. ■

VIAJE INAUGURAL

El ferry "Monte de Toledo" ha atracado en el puerto de Vigo a su llegada de la localidad inglesa de Southampton, en su viaje inaugural. (Foto: EUROPA PRESS.)

PROMOVIDO POR LA F. A. O., SE CELEBRARÁ EN VIGO

SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE PROBLEMAS PESQUEROS

VIGO (De nuestro corresponsal).—La FAO (Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la Agricultura y la Alimentación) ha elegido esta ciudad atlántica para celebrar en ella un seminario sobre problemas de la pesca, en el que participarán, además de España, todos los países iberoamericanos, que ya han confirmado su asistencia, a excepción de Brasil, cuya inscripción era esperada de inmediato.

Se ha previsto que este seminario sobre pesca se celebre del 30 de septiembre al 13 de octubre próximos, y para su organización cuenta la Cámara de Comercio viguesa con una subvención que supera los cinco millones de pesetas, cuya aportación se repartirán por igual la ONU y el Gobierno español.

El interés de la FAO por promocionar algunas áreas en las que no se ha llevado a cabo una explotación suficiente de los recursos pesqueros es la base principal de estas reuniones de trabajo, de amplia repercusión mundial. Al tiempo se estudiará y determinará la mejor forma de industrializar los productos de la pesca, financiación de los medios necesarios y otros asuntos de interés para el sector. ■ J. R.



EXPECTACION EN LAREDO

EL EXTRAÑO MONSTRUO

SANTANDER (Especial para "Hoja del Mar").—En la playa de Laredo se descubrió un impresionante animal de unos seis metros de longitud y 800 kilos de peso.

El extraño animal posee cuatro extremidades cortas, dos aletas formadas por diez cartílagos, piel grisácea, rugosa y muy recia.

En principio hubo conjeturas para todos los gustos sobre el supuesto "monstruo" (éste fue su inicial calificativo), aunque después se le consideró tiburón-ballena, y los más aproximados le tienen por "peregrino".

Antes de trasladarlo al lugar donde fue enterrado, a fin de por sus restos fósiles determinar su clase, fue reconocido por el eminente biólogo, director del Instituto Oceanográfico de Santander, don Orestes Cendreras, que se desplazó expresamente a la playa de Laredo para estudiar el pretendido monstruo marino.

El animal fue identificado por el señor Cendreras como perteneciente a la clase "elasmobranchios", orden escualiformes, conocida por "peregrino" o tiburón-ballena.

Lo que sorprende es que el extraño animal estaba ya en la playa de Laredo desde el día 26 ó 27 de febrero, y hasta su publicación en la prensa de Santander y Bilbao mediaron veinte días, y sorprende más porque el día 3 de marzo Laredo fue escenario del Campeonato Nacional de Campo a Través y que periodistas llegados de toda España a este fin no "cazaran" la noticia.

También se tiene conocimiento de que un grupo de médicos de San Sebastián quieren desenterrarlo para investigar sobre este extraño animal.

Como dato curioso diremos que un médico de Madrid se presentó en Laredo, manifestando: "He querido llegar antes que el doctor Rodríguez de la Fuente".

La expectación fue enorme, y el animal, después de conocida la noticia por la prensa, fue visitado por curiosos de toda la comarca y vecinos de Bilbao y Santander. ■ TORRE MARTINEZ.

LA FLOTA LUGENSE SALIO A LA MAR, MIENTRAS SE ESTUDIABA EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE

LUGO (De nuestro corresponsal).—Una auténtica tempestad entre los hombres de la mar se originó con motivo de los nuevos precios que el Gobierno había acordado para el gas-oil, y que representaban un aumento del 242,40 por 100.

Pero tras esta tempestad vino la calma, una calma derivada de la cordura y comprensión de la Administración ante el grave problema socio-económico que con estos nuevos precios se planteaba al sector pesquero.

La gran flota pesquera de la provincia de Lugo faenó con normalidad, mientras los representantes de los Sindicatos, Cofradías de Pescadores y armadores mantenían contactos con los ministros de Relaciones Sindicales y de Comercio para plantearle el problema que constituía este aumento, desfasado desde cualquier punto de vista. Efectivamente, las gestiones cristalizaron, y el Consejo de Ministros acordaba subvencionar el precio del gas-oil para el sector, fijando el precio de 2,85 pesetas/litro, que constituía un aumento de 0,95 pesetas/litro. Son medidas transitorias, pero que dejan en su lugar las cosas y permiten que los sacrificados hombres de la mar sigan faenando con normalidad y sacando fruto a sus inversiones y al riesgo que, de manera indudable, implica esta profesión.

Como no hay mal que por bien no venga, esta situación ha puesto de manifiesto la gran madurez profesional de los armadores de barcos de pesca. Lejos de crear problemas, lo que hicieron fue recurrir ordenadamente a

los organismos competentes para hacerles ver la imposibilidad de atender a los nuevos precios en principio fijados para el combustible. Era ruinoso el salir a la mar con tan serio "handicap" económico, y la Administración así lo comprendió. La favorable solución del Gobierno llenó de honda satisfacción al Gobierno.

Pero siempre quedan cabos sin atar, y ahora son los armadores que vienen utilizando fuel-oil para propulsar sus embarcaciones los que también, con toda lógica, piden reducción de precio, siempre de acuerdo con la diferencia existente entre el precio del gas-oil y del fuel-oil. Estamos seguros de que cuando estas líneas salgan a la luz, el problema ya habrá sido resuelto. Las urgentes medidas tomadas con motivo de la crisis energética impidió, con toda seguridad, el tratar con el debido conocimiento de causa y la trascendencia de las medidas la cuestión de los precios. Ahora, debidamente informada la Administración, habrá reconsiderado los acuerdos y tomado debida conciencia de la incidencia trascendental de los precios en el sector pesquero, atemperándolos a las circunstancias.

Nos alegra poder redactar esta optimista crónica desde una provincia como la lucense, que vive preocupada de un sector que tiene indudable trascendencia social y económica en la progresión de la misma. Lugo y sus hombres de mar agradecen la comprensión y el cariño con que ha sido recibido y solucionado tan grave problema. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.

SATISFACCION POR EL PRECIO DEL GAS-OIL; PREOCUPACION POR EL DEL FUEL-OIL

LA CORUÑA (Especial para "Hoja del Mar").—La primera reacción que ante la subida de los precios del combustible para la pesca, decretada en el Consejo de Ministros del día 1, se produjo entre los armadores y pescadores coruñeses fue de estupor. El considerable incremento de un 240 por 100 sobre los precios anteriores suponía un encarecimiento tal para la actividad pesquera, que todos ellos coincidían en considerarla como no rentable de persistir en ella en el futuro.

Quizá el problema tenga una solución a largo plazo, adoptando una serie de medidas tendientes a reorganizar el sector. Pero se presentó con extrema urgencia, sobre todo para la flota de bajura: o se reducía el precio del gas-oil a unos niveles tolerables, o se producía la bancarrota de este sector. La mayor parte de los buques son explotaciones familiares, de escasa capacidad económica, cuyos tripulantes, como por aquí se dice, "viven al día". En cuanto a la flota congeladora, podía resistir: un mayor coste en la explotación supone un aumento automático en el precio de los productos a su venta para el consumo. Pero la venta de pescado fresco se rige por la ley de la oferta y la demanda, y, por lo tanto, los precios del producto en el mercado actúan con independencia respecto al coste de los mismos. Si el margen de beneficios es demasiado pequeño, no cabe otra alternativa que el abandono puro y simple.

10.000 HOMBRES AFECTADOS

Planteados así los términos del problema, la subida de los precios del combustible para la pesca afectaba a la totalidad de los buques de esta provincia, que aglutinan a más de 10.000 tripulantes. De éstos, 7.000 trabajan en 1.700 pequeñas embarcaciones que faenan en el litoral. Con la reciente subida, un barco de bajura —aun el más humilde— gasta al año en combustible 800.000 pesetas más que antes. También los salarios resultaban directamente afectados, ya que el sistema de retribución es a la parte. Un armador puede resistir más o menos tiempo, pero un marinero depende exclusivamente del fruto de su trabajo diario.

En consecuencia, los efectos de los nuevos precios se hicieron notar de inmediato. La flota pesquera de Riveira, Aguiño y Castiñeiras, compuesta por más de 200 embarcaciones y unos 1.000 tripulantes, amanecía el día 4 en sus respectivos puertos. No había mediado acuerdo ni reunión alguna, por la sencilla razón de que no se necesitaba. La economía de Riveira —como la de tantas otras localidades portuarias— depende exclusivamente de que la actividad pesquera se realice con normalidad. Sus marineros reciben el salario según la captura realizada. No cabía, por tanto, otra actitud que esperar.

SUBIDA PARA UN ARRASTRERO: 4,6 MILLONES DE PESETAS

En el caso de la flota de arrastre, el problema era, más o menos, parecido. La subida suponía para un buque de tipo medio alrededor de 4.600.000 pesetas más al año. "Tendremos que amarrar los barcos al muelle", exclamaban los armadores a través de la prensa local. A la subida del precio del combustible habría que añadir el encarecimiento reciente de los aparatos de pesca —redes y cables, principalmente—, que experimentaban un incremento del 50 por ciento en su precio. Se preveía que los astilleros resultarían afectados, ya que muchos armadores renunciarían a la reconversión de los barcos que tenían prevista para hacer más ren-

table las explotaciones. Tampoco se procedería a la construcción de nuevos buques. Ya los antiguos resultan poco rentables, entre otras causas, por su excesivo consumo de combustible.

La asistencia a la Asamblea del Grupo Portuario de Grandes Arrastreros, convocada el 5 de marzo en la Casa Sindical, fue masiva. Puede decirse que concurrió la totalidad de los armadores que componen la flota pesquera de arrastre con base en este puerto. En ella se acordaba por unanimidad no hacer consumo de combustible en tanto no se llegaba a un acuerdo con la Administración acerca de los precios. Y a partir de este momento, la actividad en el puerto de La Coruña decayó considerablemente. Algunos pesqueros continuaban saliendo a faenar en tanto quedase combustible en sus tanques. Muy pocos se dirigían a los caladeros de Gran Sol, pues el gas-oil de que disponían no alcanzaba para hacer una marea completa. En los días siguientes al de la asamblea, con la sola excepción de un buque que a punto estuvo de originar un conflicto en el puerto, ningún barco coruñés repostó, contrariando la inactividad en el muelle con la de otros días, ya que en situación normal se surten unos 24 pesqueros que consumen alrededor de 700.000 litros diarios de combustible.

Por lo demás, los armadores permanecían a la expectativa. A pesar de la inquietud y el descontento reinantes, había una cierta confianza en que el problema fuera rápidamente solucionado. El problema era tan claro y tan apremiante, que no cabía otra actitud. En esa confianza, la flota de Finisterre se hizo de nuevo a la mar el día 8 de marzo, antes de que la Administración redujera los precios, pero cuando ya existían serias perspectivas de solución. Tan sólo las 200 embarcaciones de Riveira, Aguiño y Castiñeiras no empezaron a salir a faenar hasta el día 11. Pero —con la sola excepción mencionada, en el puerto de La Coruña—, ningún barco de la provincia tomó combustible en los días en que el gas-oil se mantuvo a 6,50 pesetas el litro. La totalidad de los pocos buques que en esta época salen a faenar lo hicieron utilizando el combustible que habían pagado al precio anterior y del que disponían en los tanques.

ULTIMO PRECIO: SATISFACCION

La noticia de que el Gobierno había reducido el precio del gas-oil a 2,85 pesetas el litro produjo la natural satisfacción. Las flotas pesqueras de la provincia comenzaron a hacerse a la mar. Pero a pesar de todo, el aumento sigue siendo considerable. Las 0,95 pesetas más en litro de gas-oil suponen para un barco de bajura 300.000 pesetas más al año, y cerca de un millón de pesetas para los barcos que faenan en Gran Sol.

SIGUE LA CUESTION DEL FUEL-OIL

De otro lado, el problema del precio del fuel-oil sigue sin solucionarse. Sólo en el puerto de La Coruña, la flota que consume este combustible representa el 16 por 100 del total. Los barcos son de parecidas características a los que consumen gas-oil, pero sus gastos son considerablemente superiores. Como hasta el momento la situación no ha variado, a pesar de la promesa formal de que se rebajará su precio en el mismo porcentaje que el del gas-oil, algunos buques permanecen amarrados al muelle, a la espera de lo que decida el Consejo de Ministros. ■ JUSTINIANO RODRIGUEZ SOTO.

PROTESTAN 300 MARISCADORAS

LA CORUÑA, 13.—Un grupo de mariscadoras han desfilado por la ría del Pasaje, zona de Perillo, para protestar por la colocación de indicadores instalados por la empresa propietaria de los terrenos.

Las mariscadoras, alrededor de trescientas, desclavaron las señalizaciones que habían sido colocadas el día anterior. En señal de protesta pasearon por toda la zona de marisqueo, y para acceder a ella tuvieron necesidad de cruzar en lancha parte de la ría. Portaban una pancarta con el texto "La ría es nuestro pan. Tenemos que defenderla".

En esta marcha de protesta por el arenal y a veces por el agua, participaron exclusivamente mujeres. Afirman que allí han mariscado toda la vida, y que no se les puede quitar su fuente de ingresos.

Después del recorrido por toda la zona, que duró aproximadamente tres cuartos de hora, abandonaron la ría.

UO ES (dicen) UN "PEREGRINO"



(posiblemente la que más pesca del Cantábrico) LLEVA DIEZ AÑOS SIN PUERTO

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Orio es uno de los pueblos pesqueros más pintorescos de la provincia de Guipúzcoa. Pero Orio es, además, el pueblo que cuenta con los mejores pescadores de la provincia.

Hace nueve años, a Orio se le quemó su Ayuntamiento. Al parecer, por una estufa de la escuela situada en el piso superior. Claro está—todo hay que decirlo—que las llamas no encontraron demasiada dificultad, dado el estado del edificio.

A los nueve años justos del incendio se inauguraba una nueva Casa Consistorial de líneas funcionales. A la inauguración asistieron todas las autoridades provinciales. El alcalde, don Jesús María Ayestarán, habló de las realizaciones y de las necesidades, y entre las necesidades habló de la barra de entrada al puerto.

El puerto de Orio está en la ría, a pocos metros de la desembocadura del río Oria en el mar. La barra de Orio fue siempre una pesadilla, pues las aguas se han cobrado en ellas muchas vidas de marineros, por las dificultades de entrar a puerto.

Pero un día, de esto hace ya diez años, un temporal deshizo el pequeño espigón de la entrada y los de Orio se quedaron sin puerto. Hubo gestiones y hubo promesas, pero el hecho es que la entrada al puerto de Orio sigue sin arreglarse.

Desde aquella fecha, todos los barcos de Orio tienen que ir a suministrarse y a descargar el pescado a otro puerto, al de Guetaria, con los problemas que ello supone. Cuando los barcos regresan, todos sus tripulantes (esto es, todos los hombres del mar de Orio) tienen que servir de coches y de taxis para trasladarse a sus casas, perder tiempo en el camino, permanecer menos horas en sus hogares, depender de terceros, hacer consumo en población ajena a la suya, perjudicando al comercio local.

Pero aún hay más: los barcos de Orio son los que más capturas realizan de toda Guipúzcoa, y quizá de todo el Cantábrico, y, sin embargo, Orio figura siempre con cero capturas, pues sus barcos descargaron en otros puertos. Y esto no es una frustración de poca monta o de pequeño orgullo, entre pueblos; en alguna ocasión, cuando las autoridades de Orio han recurrido a la Administración en petición de ayuda para mejorar su puerto, no tenían "buen cartel", porque no era puerto que se distinguiera por sus capturas.

He aquí un problema del que se ha hablado mucho, aún no solucionado, y que días pasados volvió a recordarlo el alcalde de Orio con motivo de la inauguración del nuevo edificio de la Casa Consistorial. ■ ARAMBURU

IMARINO MERCANTE ESPAÑOL

Infórmate en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de tus derechos con relación a la Seguridad Social española, si estás navegando o vas a navegar en buques de bandera extranjera.

Es importante. No lo dejes para otra oportunidad.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—La noticia que nació el 1 de marzo, en el Consejo de Ministros, sobre la subida del gas-oil, repercutió con rapidez y con alarma en los puertos pesqueros del Norte.

—Si antes pagábamos a una coma noventa pesetas el litro, desde hoy (el comentario era del 2 de marzo) se nos ha puesto a seis coma cincuenta pesetas. (Los de altura.)

—A nosotros, el litro nos ha subido de dos coma veinticinco a seis coma ochenta y cinco pesetas. (Los de bajura.)

NUMEROS "ROJOS"

Muy pronto, los pescadores comenzaron a hacer cuentas.

—Para una embarcación normal de altura, de unas mil toneladas, esta subida le supone medio millón de pesetas más al mes. Y a ver quién es el armador que puede ganar seis millones de pesetas al año.

—Y sin contar otras subidas, como el precio del aceite, las reparaciones, las amortizaciones...

—Y el pescado fluctúa de precio, según la oferta y demanda. Si se pesca mucho, el precio es bajo.

—Nadie puede abastecerse del gas-oil a ese precio.

—Los de bajura comenzaban a salir para la costera de la anchoa, pero con estos precios es imposible.

—Cada embarcación de bajura gastaba, más o menos, en gas-oil, al año, unas setecientos mil pesetas. Ahora, esa cifra hay que multiplicarla por tres.

—Con la situación anterior no podían subsistir las cooperativas, se vendían las embarcaciones. ¿Ahora?...

—Habría que hacer treinta millones de pesetas al año para poder "vivir"... Y el pro-

medio de ganancia bruta de una embarcación de bajura, si las temporadas de anchoa y bonito salen muy bien, puede ser de unos ocho millones de pesetas.

Tales eran algunos comentarios que en "marejada" se sucedían en los puertos pesqueros.

NERVIOSISMO

Comenzaron las reuniones a todos los niveles. Los pescadores aprovecharon la inauguración de la Bienal de la Maquinaria-Herramienta, en Bilbao, para conversar con el ministro de Comercio, don Nemesio Fernández-Cuesta. Y... parecía hacerse la luz. Renacieron las esperanzas, aunque con confusiones.

El 9 de marzo se hizo pública la nota del Gobierno por la que el precio del gas-oil sería para los pescadores el de 2,85 pesetas-litro. Las flotas de bajura de Bermeo y Ondárroa, unas 300 embarcaciones, continuaban amarradas en los puertos. Los de altura seguían faenando con el "gas-oil" comprado al antiguo precio.

REUNION

Por la tarde del día 11 de marzo, en la Federación de Cofradías de Vizcaya, se celebró una reunión de los pescadores de Vizcaya, Guipúzcoa y Cantabria... Y... los ánimos se serenaron ante las noticias últimas que habían llegado de Madrid.

—Tenemos que agradecer a los organismos pertinentes, principalmente al presidente nacional del Sindicato de Pesca, señor Bárcena, el empeño puesto para solucionar el grave problema. No ha regateado nuestro presidente esfuerzos ni tiempo.

Y los pescadores decidieron salir a la mar.

—Según telegrama que hemos recibido, tendremos el gas-oil que haga falta al precio de dos coma ochenta y cinco pesetas el litro. A las Comandancias de Marina de cada provincia se les asignará en un principio treinta litros de gas-oil por cada caballo de potencia en las embarcaciones pesqueras, pero esta cifra podrá ser rebasada a medida de las necesidades.

—¿Por qué cundió entonces la voz de alarma?

—Tan sólo existían algunos malentendidos y han llegado las explicaciones pertinentes.

A LA MAR

Se llegó a la normalidad de la flota pesquera, luego de que quedaran superados los malentendidos. Algunas embarcaciones de la flota de altura ondarresa se abastecieron ya de combustible a última hora del 12 de marzo, una vez que se tuvo la seguridad de que el litro de gas-oil costaba 2,85 pesetas. Y la actividad pesquera volvía a su normalidad. También los de bajura iniciaban su faena en la costera de la anchoa.

Se había aclarado lo del cupo:

—Posiblemente—nos manifestó el secretario de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Norte, don Paulino Sanemeterio—es una manera de efectuar una vigilancia más severa sobre el uso del gas-oil que se saca para la pesca. Dado que la diferencia entre los precios para la industria y la pesca es mayor que antes, lógico resulta que se desee vigilar su uso, ya que todos los españoles tenemos que aportar nuestro grano de arena para subvencionarlo. Y no sería justo que el pescador defraudara a los demás vendiendo petróleo para otros fines. ■ IGNACIO IRIZAR.

GUIPUZCOA

NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA BAJURA

SAN SEBASTIAN, 15.—Por la autoridad laboral ha sido dictada la norma de obligado cumplimiento que afecta a toda la pesca de bajura de Guipúzcoa, que comprende, aproximadamente, unos 250 vapores pesqueros y alrededor de 2.600 hombres. Su fecha es del 19 de febrero, ha sido publicada en el "Boletín Oficial de la Provincia" el día 23 del mismo mes y se cumple ahora el plazo de recurso, sin que se hubiera interpuesto alguno por la parte empresarial.

En las modalidades de pesca de anchoa y bonito, el armador se llevará el 50 por 100, más una parte del valor de la pesca una vez deducidos los gastos, siendo el resto para la tripulación.

En la modalidad de pesca para la merluza, el reparto será del 45 por 100 para el armador y el 55 por 100 para la tripulación.

El texto íntegro de la norma lo transcribimos a continuación:

DELEGACION PROVINCIAL DE TRABAJO DE GUIPUZCOA Convenios colectivos (Expte. 128)

Visto al expediente de Convenio Colectivo Sindical para la actividad de pesca de cerco y otras artes de ámbito provincial, y

Resultando que tuvo entrada en esta Delegación Provincial de Trabajo el expediente antes mencionado, solicitando la Organización Sindical que sea designado un funcionario del Ministerio de Trabajo para convocar, presidir y dirigir en lo sucesivo las deliberaciones.

Resultando que fue designado por parte de la Delegación de Trabajo de esta provincia funcionario adscrito a la plantilla de la misma, con el fin de conseguir un posterior acuerdo entre las partes, y no obstante tal gestión resultó infructuosa, como consecuencia de las posturas antagónicas de las partes.

Resultando que por parte de la Organización Sindical se dio traslado a la Delegación de Trabajo de lo actuado con todos sus antecedentes, a fin de que se dictase alguna Norma específica de Obligado Cumplimiento.

Resultando que para dar cumplimiento al preceptivo trámite de audiencia previo al dictado la Norma de Obligado Cumplimiento, comparecieron ante esta Delegación Provincial de Trabajo las representaciones económica y social de la Comisión deliberadora.

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales y reglamentarias.

Considerando que esta Delegación Provincial tiene competencia para pronunciarse en el presente caso, atribuida por la Ley de 24 de abril de 1958 y Reglamento para su aplicación de 22 de julio del mismo año, sobre Convenios Colectivos Sindicales.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación.

Esta Delegación Provincial de Trabajo de Guipúzcoa

Acuerda dictar la siguiente Norma de Obligado Cumplimiento para la actividad de pesca de cerco y otras artes en la provincia de Guipúzcoa:

1.º La vigencia de esta Norma a todos los efectos será de dos años a partir del día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial" de Guipúzcoa.

2.º Retribuciones: En la modalidad de pesca de anchos y bonito, el reparto a la parte se efectuará de la siguiente forma: armador, 50 por 100 y una parte; trabajadores, el resto.

En la modalidad de pesca de merluza, el reparto se efectuará en la siguiente forma: trabajador, 55 por 100, armador, 45 por 100.

3.º Durante la vigencia de esta Norma no podrán ser objeto de revisión ni de variación alguna en su cuantía los porcentajes que se establecen para las dos modalidades de pesca expuestas en el artículo anterior.

San Sebastián, 19 de febrero de 1974.

EL DELEGADO DE TRABAJO

VILANOVA I LA GELTRU

UNA PLAZA LLEVARA EL NOMBRE "HEROES DE LA ARMADA ESPAÑOLA"

VILLANUEVA Y GELTRU.—Haciéndose eco de un amplio sentir popular, y a propuesta de la Comisión de Gobernación, el Ayuntamiento, en su última sesión plenaria, acordó que la gran plaza central del sector urbano marítimo-residencial de Ribes Roges, cuyas calles y avenidas están dedicadas a marinos ilustres, reciba el nombre de Héroes de la Armada Española, como

perenne homenaje de la ciudad a nuestra Marina.

Su solemne inauguración se prevé efectuarla en el transcurso de la IV Semana del Mar de Villanueva y Geltrú, organizada por el patronato Local de Turismo, y cuyos actos tendrán lugar del 22 de junio al 1 de julio de 1974, coincidiendo con las tradicionales fiestas marineras de San Pedro.

PRESIDIO EN BERMEO LA ENTREGA DE TERRENOS DONDE SE CONSTRUIRA UNA ESCUELA DE F. P. NAUTICO-PESQUERA.



VISITA DEL PRESIDENTE DEL I. S. M. A VIZCAYA

BILBAO (Especial para Hoja del Mar).—Procedente de Madrid, el pasado día 23 de marzo, llegó a Bilbao el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, acompañado del jefe del Servicio de Fomento Social del organismo. El almirante y sus acompañantes se dirigieron a ver el solar adquirido para policlínica del ISM en Bilbao. Ubicado en las inmediaciones del Santuario de Nuestra Señora de Begoña, con una superficie de 4.600 metros cuadrados, pareció idóneo para montar la policlínica de atenciones sanitarias que los trabajadores del mar precisan en Vizcaya, por lo recoleta y tranquila que es la zona. Además aun construyéndose una policlínica de 3.000 metros cuadrados de superficie útil, quedaría un amplio espacio ajardinado, que no rompería la armonía arquitectónica del lugar donde va a ser edificada.

Desde Begoña, el presidente del ISM se trasladó a la delegación del organismo; donde, después de haber saludado a los funcionarios de la misma, tuvo una reunión de trabajo con el delegado provincial, inspectores médicos, jefe de la Unidad de Seguridad Social, administrador, jefe de la Unidad de Fomento Social y secretario de la delegación.

En la mesa de trabajo, el presidente escuchó los problemas fundamentales que la delegación tiene planteados, y el enfoque que a los mismos se le ha dado. Animó al delegado, señor Rosa Jordán, a seguir con el mismo entusiasmo la labor de equipo que viene realizando dentro de la delegación para conseguir, como objetivos fundamentales, una mejor y más humana asistencia sanitaria, un esmerado trato y atención a los trabajadores del mar en cuantos problemas lleven a resolver a la delegación o planteen desde la costa una intensificación de los cursos de Formación Profesional, ya iniciados en la provincia, y de Promoción Social de la Mujer. Recalcó finalmente su interés porque la asistencia social individualizada y de grupo llegue hasta el último rincón de todos los puertos de Vizcaya.

Posteriormente, y en reunión con el presidente del Consejo Provincial del ISM, delegado del Instituto, patrón mayor de la cofradía de pescadores de Santurce, don Pedro Julio Lucena; alcalde, don Jesús María Murube, y jefe del Servicio de Fomento Social del ISM, don Gregorio Ramos Charro, trató de una vieja ilusión, consistente en conseguir solares para la Casa del Mar que el gran puerto de Bilbao precisa.

La impresión es de que hay muy buenas disposiciones por parte de las autoridades de Bilbao, y que tal vez no tardando mucho, en Santurce, marineros y pescadores contarán con una Casa del Mar, donde, además de asistencia sanitaria de urgencia, tendrán todas esa serie de medios de bienestar de que están dotadas estas instituciones, como son hospederías, salas de estar, salas de lecturas y de proyecciones, clubs y dependencias con juegos recreativos.

VISITA A BERMEO

El domingo 24 salía para Bermeo el presidente del Instituto, donde asistió a varios actos importantes. En primer lugar, en el salón de sesiones del Ayuntamiento de Bermeo, en compañía del gobernador civil, don Fulgencio Coll de San Simón; comandante militar de Marina, don Enrique Rolandi Gaite; delegado provincial de Trabajo, don Fernando López Barranco; delegado provincial de Sindicatos, don Jesús Urzaiz Salicio; presidente del Consejo Provincial en Bilbao y delegado provincial del Instituto Social de la Marina y otras autoridades.

Procedió a dar lectura del acuerdo del Pleno de la Corporación, en el que se acordó la cesión de un solar para la construcción de una escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, haciendo entrega del certificado del acuerdo al alcalde al presidente del Instituto Social de la Marina.

Acto seguido hizo uso de la palabra el alcalde-presidente de la Corporación, quien puso de relieve la estrecha colaboración que el Ayuntamiento ha tenido

INSPECCIONO EL SOLAR DONDE SE CONSTRUIRA LA POLICLINICA DE BILBAO

siempre, ya desde el siglo XVIII, con los pescadores y con la Cofradía en concreto, línea en la que seguía y ponía de manifiesto al colaborar en la posible capacitación integral de los trabajadores del mar, cediendo los terrenos donde el Instituto pudiera edificar el centro de formación profesional náutico-pesquera que Bermeo está necesitando.

El presidente del Instituto agradeció en nombre del organismo el gesto del Ayuntamiento, que tanto le honraba, poniendo de manifiesto que se estaba realizando un acto importante para la capacitación y promoción profesional de sus habitantes y para la propia villa de Bermeo; en este caso concreto, del sector pesquero, núcleo muy importante dentro de la población. Prometió que el Instituto Social de la Marina acometerá la obra con toda rapidez, tan pronto estén cumplidos los trámites legales y los solares se encuentren inscritos a nombre de la entidad.

CLAUSURA DE CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

Posteriormente, en la sede social de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, el presidente del Instituto, acompañado por el gobernador civil y restantes autoridades que habían asistido al acto del Ayuntamiento, fueron recibidos por el patrón mayor, don Antonio Garay Gabancho, secretario y cabildo. Ocupada la presidencia por las autoridades y repleta la sala de sesiones por el público, se abrió el acto de clausura de los cursos de Formación Profesional, haciendo uso de la palabra el delegado del ISM en

Bilbao, don Lázaro Rosa, quien resaltó la trascendencia de los mismos por ser los primeros que se celebran en la delegación y por el buen resultado obtenido, ya que de 28 motoristas presentados y 27 patrones de litoral de segunda todos habían aprobado y en general con unas notas muy satisfactorias, hasta el punto de haber felicitado al profesor del comandante de Marina.

Animó a los nuevos patrones y motoristas a seguir el camino de la promoción que con ese título iniciaban. Dio las gracias a todos cuantos habían colaborado en el curso, y de forma especial por las ayudas del Patronato del Fondo de Protección al Trabajo, y terminó felicitando a cuantos habían conseguido la aprobación del curso.

Le siguió en el uso de la palabra el presidente del Consejo Provincial, quien recalco de modo especial el compromiso que los nuevos patrones y motoristas adquirían consigo mismos y con sus compañeros, como consecuencia de la formación que acababan de recibir. Terminó diciendo que si importante es la preparación técnica, más importante resulta la formación integral de la persona, haciendo posible una convivencia agradable a bordo y un ejercicio del mando responsable y sin fricciones.

Entregados los certificados de haber superado las pruebas a los 55 alumnos de los Cursos de Motoristas Navales y Patrones de Litoral de Segunda, clausuró el acto el presidente del Instituto Social de la Marina con palabras sencillas y emocionadas, en las que pidió a cuantas personas habían seguido los cursos

(Pasa a la pág. siguiente)

VISITA DEL PRESIDENTE DEL I. S. M.

● LE FUE IMPUESTA LA MEDALLA DE COFRADE DE HONOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE BERMEO.

(Viene de la pág. anterior)

que prosiguieran el camino de la promoción profesional, del que aquél era el primer paso. Que como viejo hombre del mar —dijo— conocía la dureza de las tareas que les esperaban en las futuras singladuras, y también de los momentos de paz y de bonanza de que se goza en el mar. Exhortó a quienes habían seguido los cursos, para que los conocimientos adquiridos no sólo le sirviesen para dominar las técnicas y superar esos momentos de dificultad, sino también para acercarse más a sus compañeros y a Dios en esos momentos difíciles.

Con auténtica emoción terminó expresando el gran cariño que siente por los marineros y pescadores, y de modo especial por los de Bermeo, tan nobles, tan trabajadores y tan entregados a su profesión.

Con la felicitación al alumnado dio por clausurado los cursos de Patrón de Litoral de Segunda y Motorista Naval.

COFRADE DE HONOR

Terminado el acto en la Cofradía de Pescadores, y después de visitar el puerto en compañía de las autoridades, don Antonio Garay, Patrón Mayor de la Cofradía, insistió en la necesidad de la ampliación del puerto, insuficiente a todas luces, tema en el que dijo venía insistiendo desde los años sesenta, sin conseguir nada más que promesas.

El señor Garay ofreció un almuerzo homenaje al almirante y autoridades que le acompañaban. En el transcurso del almuerzo, el secretario de la Cofradía, don Antonio Pérez Bilbao, dio lectura del acuerdo, en el que se nombra cofrade de honor al almirante don Jesús Fontán Lobé, por la solicitud con que siempre ha acogido los problemas que los pesca-

El presidente del Consejo Provincial del ISM en Bilbao, durante su intervención en el acto celebrado en Bermeo,

dores de Bermeo le habían presentado. Hizo luego un ofrecimiento del acto, y el Patrón Mayor entregó el título de Cofrade de Honor y la insignia de oro de la Cofradía al almirante Fontán.

Don Antonio Garay pronunció unas palabras, en las que dijo que el hombre del mar tiene un olfato especial para detectar dónde había un hombre bueno que quería a los pescadores, que estaba entregado a ellos y que quería ayudarles, y esto lo había detectado en el almirante Fontán, a quien desde ahora consideraban como un cofrade más.

Visiblemente emocionado, el almirante Fontán agradeció el homenaje de que era objeto, para el que no veía otros méritos —subrayó— que el de su cariño por los pescadores de Bermeo, y que lo único que sentía era que a veces no pudiera resolver o ayudar a resolver todos sus problemas, entre los que está pendiente el de mejorar el puerto. Con grandes aplausos de todos los asistentes terminó el acto y la jornada oficial del presidente del Instituto Social de la Marina en Vizcaya. ■ «NAUTA».



Alumnos del curso de motoristas, celebrado en Santurce, con el delegado provincial del ISM y patrón mayor y secretario de la Cofradía de Pescadores. (Foto: JUANMA.)

SANTURCE Y BERMEO

CLAUSURA DE CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

BILBAO (Especial para «Hoja del Mar»).—Treinta y siete nuevos motoristas y veintiseis nuevos patrones de pesca de litoral de segunda clase son el resultado principal de los tres primeros cursos de formación profesional Náutico-Pesquera celebrados este año en la provincia de Vizcaya.

El pasado día 24 de febrero tuvo lugar el acto de clausura del curso de motoristas navales que se había venido celebrando desde el mes de diciembre en el centro de F. P. de Santurce. En la cofradía de Pescadores de la localidad, y con asistencia del delegado provincial del ISM, presidente de la Cofradía, jefe de Fomento Social y profesorado, se dio lectura al acta del tribunal de la comandancia de Marina, por el que consiguen el título de motoristas nueve de los alumnos presentados a examen.

Asimismo, y en Bermeo, tras los exámenes habidos en la misma escuela, y en solemne acto presidido por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán Lobé, acompañado de otras autoridades provinciales y locales, se tuvo también el acto de clausura y

entrega de certificados de 55 nuevos títulos —motoristas y patrones de pesca de litoral de segunda clase—, alcanzados en dicho Centro.

Las características de nuestra provincia, marinera por excelencia, son motivo suficiente para comprender la importancia decisiva de estos cursos. Las necesidades existentes son claras. Las solicitudes de nuevas y superiores titulaciones son índice de lo mismo. De ahí la cesión de unos terrenos municipales, que el Ayuntamiento de Bermeo acaba de hacer al Instituto para la construcción en dicha villa de un Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquero, acorde con las necesidades y aspiraciones profesionales de tantos de nuestros hombres de la mar. Los primeros frutos ya se han logrado. Es el comienzo de una nueva etapa en la Acción Formativa y Cultural de nuestro Instituto en la provincia de Vizcaya.

Bilbao, 27 de marzo de 1974.

EL JEFE DE FOMENTO SOCIAL
Firmado: José María Gordon Boza



El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Bermeo impone al almirante Fontán la insignia de la cofradía. En el mismo acto le fue entregado el diploma de cofrade de honor.

SE DESCONOCEN LAS CAUSAS DEL SINIESTRO

EL «COSTA GALLEGA» DESAPARECIO CON SUS SIETE TRIPULANTES

● El suceso ocurrió en aguas de Mauritania, y en Lanzarote (de donde eran los marineros) hace mucho que no ocurría tragedia de semejante dimensión

LAS PALMAS (De nuestro corresponsal).—Una vez más, la familia pescadora de la isla de Lanzarote ha vuelto a sufrir en sus propias entrañas el duro zarpazo de la pérdida de unos seres queridos en una tragedia que por su dimensión no tiene precedentes. Hablamos de la desaparición del pesquero «Costa Gallega», hecho ocurrido en la madrugada del pasado 22 de febrero, cuando se encontraba a unas 150 millas al Sur de Nouadhibou, y a unas 40 millas del pitón de Chedallah, frente a las costas de Mauritania, y en la posición aproximada de 18 grados cincuenta y un minutos de latitud Norte y 16 grados veintitrés minutos de latitud Oeste.

A bordo de la embarcación, que se dedicaba a la pesca de la corvina, iban en el momento de la tragedia un total de seis tripulantes españoles, todos ellos domiciliados en la isla de Lanzarote, y un marinero mauritano. Se da la circunstancia de que el armador del barco también iba a bordo, ya que era el patrón de la embarcación; se llamaba Domingo Benasco Corujo, figurando entre los tripulantes un hijo del mismo, que recibía el nombre de Juan Francisco Benasco Robaina.

Sobre las causas del naufragio hay numerosas conjeturas e hipótesis, pero a ciencia cierta no hay nada seguro que pueda demostrar de una forma palpable los hechos que ocasionaron tan sensible pérdida del «Costa Gallega» con sus siete tripulantes. Unos opinan que si fue una imprevista vía de agua. Otros que si colisionó con una ballena que hizo naufragar a la embarcación o también un imprevisto golpe de mar que le hizo dar la vuelta. Pero, en fin, todo son suposiciones que no aclaran el gran misterio que encierra este accidente que se viene a sumar a la larga lista de naufragios ocurridos por esta zona y que han quedado rodeados del más recóndito secreto.

Nada más conocerse la noticia se movilizaron todos los medios con el fin de dar con el paradero de los po-

sibles supervivientes. En este sentido, dos hijos del armador, con el concurso de un Jet facilitado por el Gobierno mauritano en activas gestiones realizadas por el embajador español, recorrieron toda la costa ante la posibilidad que hubieran ganado la misma y necesitaran ayuda, pero tal idea hubo que descartarla toda vez que resultó infructuosa la búsqueda. Dos días después del accidente apareció flotando en el agua, en una zona próxima al accidente donde habían aparecido una serie de objetos del barco, el cadáver de uno de sus tripulantes, que resultó ser don José Rodríguez Barrios. También días después fue localizado otro cadáver, que era de don Francisco Navarro Reyes, pero hasta el momento de redactar esta crónica no han aparecido el resto de los tripulantes, que son cinco más y se dan por definitivamente desaparecidos. Estos son el patrón, don Domingo Benasco Corujo; don Juan Francisco Benasco Robaina, don Damián Rivero Rodríguez, don Pedro Toledo Valido y el marinero mauritano cuya identidad se desconoce.

Hay que hacer resaltar que desde el primer momento el Instituto Social de la Marina, a través de su delegación en Las Palmas, se movilizó con el fin de colaborar estrechamente no sólo para rescatar los posibles supervivientes, sino para conocer exactamente el lugar donde se encontraba hundido el pesquero. Con tal motivo, y desde esta ciudad, se trasladaron en avión hasta Mauritania, el pasado 6 de marzo, dos hombres ranas, que estuvieron rastreando la posible zona de naufragio a lo largo de cinco días, pero les resultó imposible localizar el lugar exacto donde se encontraba la embarcación, que se supone está a unos 42 metros de profundidad. También es de resaltar la colaboración prestada por el embajador español en Mauritania, quien se movilizó desde el primer momento ayudando y haciendo cuantas gestiones fueron precisas, con el fin de dar con el posible paradero de los naufragos. ■ JUAN F. FONTE.

MARINERO MUERTO EN EL HUNDIMIENTO DEL «PLAYA DE DENIA»

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Un tripulante pereció en el naufragio del pesquero «Playa de Denia», el cual se partió en dos al chocar contra las rocas en la costa marroquí. Había partido la nave de Ceuta el 22 del pasado mes de marzo, y en la ruta hacia los caladeros a que se dirigía, a la altura de Rabat, fue sorprendida por un fuerte temporal que obligó a cambiar el rumbo y buscar refugio en el puerto de Casablanca.

Ya en la noche del día 24, cuando se disponía a entrar en el citado puerto, la embarcación fue sacudida por un fortísimo golpe de mar, escorándose hacia la banda de babor, ocasionando la inundación de la sala de máquinas, con las consiguientes averías en el motor, que pronto dejó de funcionar, quedando la embarcación a la deriva. En el momento en que se trató de sostenerla con el ancla se rompió la amarra y la embarcación se precipitó hacia unas rocas de la costa.

Mientras se debatía en medio de aquel temporal se pidió ayuda por telefonía a la costera de Casablanca, acudiendo a la llamada la motonave española «Glaciar

Azul», que, no obstante, no pudo hacer nada ante aquellas condiciones atmosféricas. En los momentos en que eran arrastrados hacia la costa intentó auxiliarles un remolcador, con tan infructuosos resultados como la motonave española citada. Solamente se les pudo prestar ayuda mandando un equipo de salvamento por la costa, consistente en un bote salvavidas tripulado por el capitán del buque «Idris» (de bandera francesa), quien pudo salvar a tres tripulantes.

El resto de la tripulación, que permanecía en el barco tras la rotura en dos de éste después del fuerte golpe contra las rocas, pudo asirse a un trozo de proa, quedando a la espera del auxilio desde tierra. Este llegó, pero fue tarde ya para el marinero Francisco Cejudo Díaz, quien, sin duda falto de fuerzas y de agilidad a causa de su avanzada edad, fue arrastrado por las aguas. Su cadáver fue encontrado horas más tarde en las proximidades del lugar del siniestro. ■ J. C. CH.

AHOGADO UN TRIPULANTE DEL «UDABERRI»

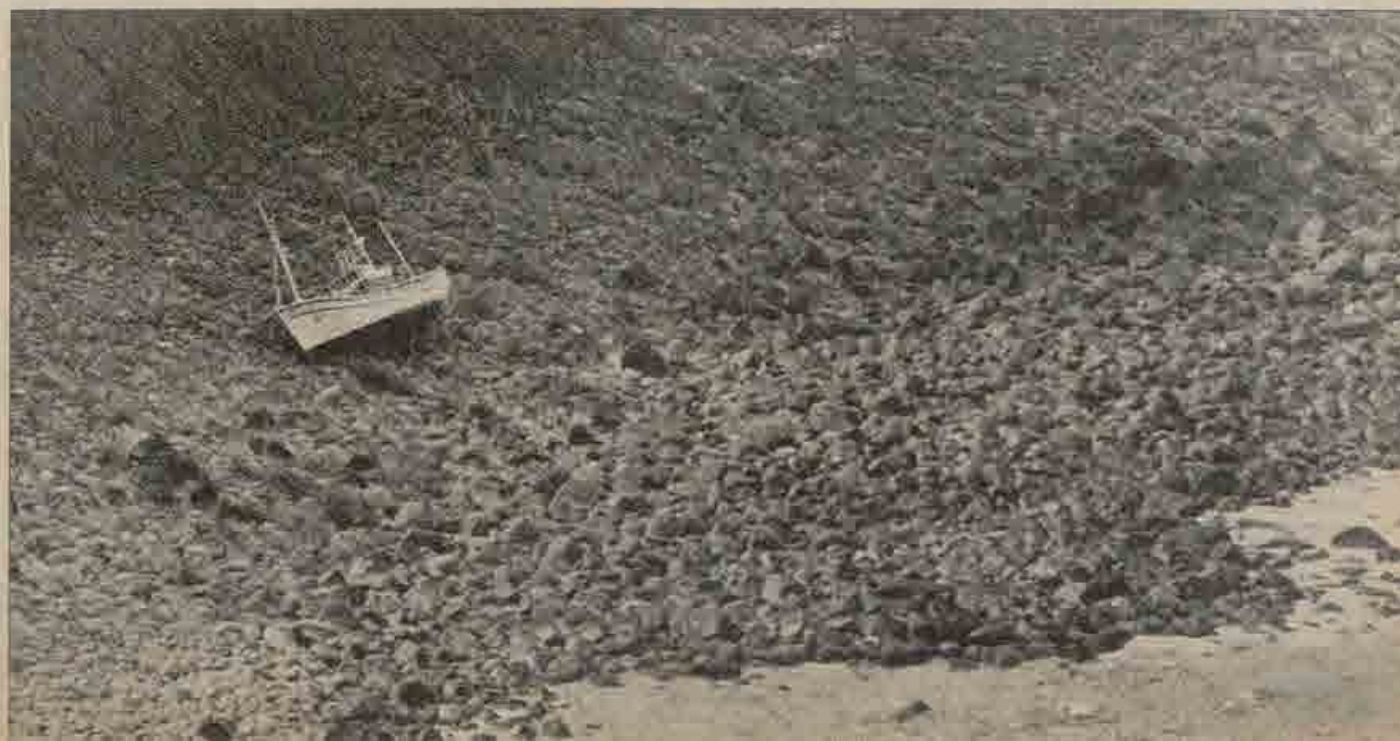
MOTRICO (Guipúzcoa), 14.—Un marinero llamado Pedro Manuel Olabe Nentizabal, de cuarenta y seis años, casado y padre de un niño, ha hallado la muerte al caer al agua en alta mar desde el barco pesquero «Udaberrí», cuando éste había iniciado sus faenas pesqueras después del paro motivado por el precio del gas-oil.

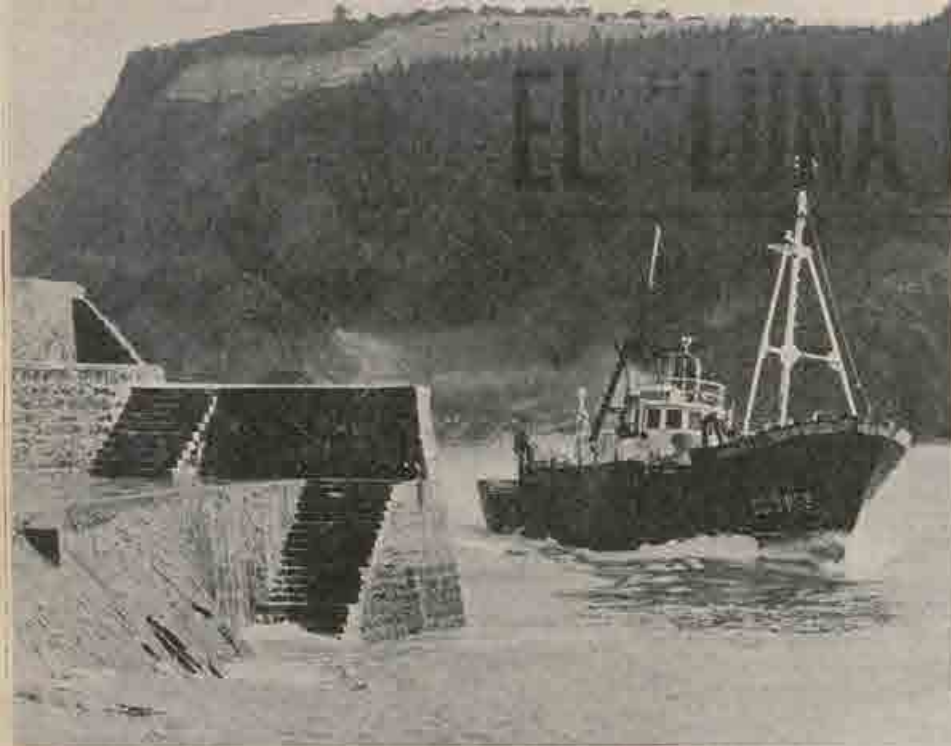
Parece ser que se le engancharon las redes en los pies en el momento en que estaban siendo echadas al mar, y cayó envuelto en ellas. Inmediatamente se procedió a su salvamento, y se logró llevarlo a bordo con vida, pero tal vez por algún fallo cardíaco falleció poco después, cuando la embarcación iba a toda máquina hacia San Sebastián para solicitar ayuda sanitaria para el marinero.

NO HUBO VICTIMAS, PERO EL BARCO ES IRRECUPERABLE

El merlucero «Joseba», de trece toneladas, embarrancó en la escollera de Ermúa, junto al cabo Machichaco.

Se salvaron sus trece tripulantes, pero el barco se considera irrecuperable. El accidente se produjo por una avería del motor, y la marea empujó al buque hasta la costa, que en esta zona está formada por grandes rocas.





NUEVA", DE ONDARROA

★ SON NECESARIAS LANCHAS RAPIDAS DE SALVAMENTO.

El «Luna Nueva», pesquero de la matrícula ondarresa, pasó tantos apuros para entrar en el puerto de aquella villa marinera, que sus tripulantes creyeron perecer. Diez minutos estuvieron entre la vida y la muerte por culpa del motor de la embarcación, que se paró cuando efectuaban la maniobra de entrada. Había muy mala mar y el pesquero se encontraba a sesenta metros escasos de las peñas de Saturrarán, donde el oleaje rompía con violencia. Por fortuna, el motor arrancó de nuevo...

(Foto: R. de AZUA, cortesía de «El Correo Español-El Pueblo Vasco».)

EL CABO DEL ANCLA LE ARRASTRO AL MAR

● LE SALVO SU HERMANO, TRAS PELIGROSAS PERIPECIAS.

ISLA CRISTINA (Huelva).—Un laborioso salvamento se ha llevado a cabo en aguas cercanas a este litoral, en dirección Sudoeste, en las que faenaba el barco de arrastre «Isleño», matriculado en Isla Cristina.

Jesús Faneca Reyes, de veinte años de edad, marinero de la citada embarcación, lanzó al agua, como hacía casi siempre, el rezón —ancla de cuatro puntas—, pero tuvo la desgracia de que se le enredara en el brazo derecho el cabo de dicha ancla, siendo arrastrado hacia el fondo antes de que pudiera soltarse.

Al advertir lo sucedido y ver que no volvía a la superficie, su hermano Antonio, de veinticinco años, patrón de la embarcación, se lanzó rápidamente al mar, sumergiéndose para liberar a su hermano, lo que consiguió tras una angustiosa espera por parte del resto de la tripulación —otros cuatro hombres—, que aguardaban la aparición de ambos sobre la superficie de las aguas.

Pero, finalmente, cuando Antonio apareció de nuevo llevando junto a él el cuerpo inconsciente de su her-

mano, la fuerte corriente de superficie arrastró a ambos a varios centenares de brazas de distancia del «Isleño», teniendo entonces los tripulantes del mismo que dirigirse hacia ellos, hasta que consiguieron acercarse lo suficiente como para echarles un cabo, devolviéndoles a bordo de la embarcación.

Como mientras todo esto sucedía, el barco se había ido acercando a las proximidades de Faro (Portugal). Los marinos isleños decidieron desembarcar allí para solicitar de las autoridades sanitarias lusas los auxilios necesarios.

En la localidad portuguesa, Jesús Faneca fue asistido de desgarras musculares en el brazo derecho, producidos por el cabo al arrastrarle, conmoción cerebral y visceral, siendo necesario aplicarle la respiración artificial. Por su parte, Antonio presentaba fuerte «shock» nervioso y diversas lesiones leves.

Más tarde, los marineros emprendieron viaje de regreso a Isla Cristina, siendo asistidos nuevamente en las instalaciones de la Seguridad Social antes de pasar a su domicilio.

DIEZ MINUTOS ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE

BILBAO (Especial para «Hoja del Mar»).—«¡Ai ama... Imanol, Imanol... Que salga inmediatamente un barco, porque nos vamos a estrellar contra las rocas...».

El grito estremecedor resonó con fuerza en la Radio-Costera de Ondárroa, de la Compañía Telefónica de España.

—«¡Ai ama, ai ama...».

Los once tripulantes del «Luna Nueva» se encontraban en gran peligro. El motor del pesquero de arrastre había quedado parado. Y la mar, furiosa, quería lanzar al «Luna Nueva» contra las peñas de Saturrarán.

A merced de las olas, en minutos densos de terror, con las rocas a pocos metros...

—¿Durante cuánto tiempo?

—Durante diez minutos, largos, larguísimo... Parecía imposible que nos pudiéramos salvar. Gritábamos con todas las fuerzas, pedíamos a Dios que alguien viniera en nuestro auxilio. Y no sabemos cómo, pero el motor comenzó a moverse.

Sucedía el 7 de febrero, jueves.

—Habíamos salido el lunes del puerto de Ondárroa. Pero tuvimos que vol-

ver, ya que habíamos observado una avería en el arranque del motor.

EL ATALAYERO

Jesús Arrasate, el atalayero de Ondárroa, fue uno de los testigos del drama que vivieron los tripulantes del «Luna Nueva».

—Me extrañó ver a la embarcación que quería entrar a las siete y media de la mañana. No podía darle la entrada porque la marea estaba bajando. Pero ante su insistencia por entrar, aproveché un momento oportuno para darle la señal de «avante»... Me di cuenta que el motor se les había parado. Vi cómo tiraban bengalas, cómo pedían auxilio. También recé yo, porque iba a resultar casi imposible que se salvaran.

EN LA RADIO-COSTERA

Imanol Urresiti, uno de los encargados de la Radio-Costera, no podrá olvidar fácilmente los momentos transcurridos.

—Es terrible. Te llaman, como siempre, por tu nombre. «Imanol, Imanol...» Y yo no podía hacer nada. Tan sólo temblar, porque veía que se iban a matar contra las rocas. Llamé a los armadores del barco, quienes inmediatamente se dispusieron a salir con el «Apóstol San Juan». No fue necesaria su intervención, aunque de haberlo sido no hubieran llegado a tiempo.

El «Luna Nueva» esperó, durante siete horas, a la pleamar para poder entrar en el puerto. Con la angustia reflejada aún en los rostros de los tripulantes.

—Antes de la guerra —dice el atalayero— existían dos lanchas de salvamento para estas circunstancias que siempre pueden darse en la mar. Se sufre mucho cuando una embarcación pasa por estos momentos de dificultad angustiosa. Si es urgente que siempre estén preparadas algunas lanchas rápidas de salvamento. De otra forma continuaremos viviendo en vilo.

Difícilmente olvidarán los del «Luna Nueva» los diez minutos vividos entre la vida y la muerte.

SUCESOS

BUQUE DE SALVAMENTO PARA LA CRUZ ROJA DEL MAR

SAN SEBASTIAN, 21.—El «Guipúzcoa 2», barco de salvamento adquirido por la Cruz Roja del Mar, de Guipúzcoa, se encuentra ya en el puerto donostiarra tras haber salido el pasado día 14 de la ciudad francesa de El Havre, donde fue construido.

En su singladura por el golfo de Vizcaya ha demostrado ya sus cualidades, entre las que destaca su condición de auto-adrizable, es decir, que tras haberse sumergido y con la quilla al descubierto, recupera su posición normal.

Dicha embarcación, que tendrá por base el puerto de San Sebastián, está destinada al salvamento en el mar con cualquier clase de tiempo.

SUFRIÓ UN ATAQUE CARDIACO

LAS PALMAS.—El pasado 18 de febrero falleció en alta mar, a consecuencia de un ataque cardíaco, el marinero don Marcos Benito Arraiz. Era tripulante del «Playa de Nao», perteneciente a la empresa Navicasa.

MARINEROS DESAPARECIDOS

LA CORUÑA, 26.—El pesquero «Tabeiron IV» ha regresado a puerto sin uno de sus tripulantes, Jesús Quero Pazos, de treinta y dos años de edad, casado, natural de Marín y vecino de La Coruña. El marino desapareció cuando el pesquero realizaba faenas de pesca a la altura de Cabo Ortegal. El «Tabeiron IV» es de la matrícula de Vigo, y tiene su base en La Coruña.

EN EL «PILAR Y JOSE»

AYAMONTE (Huelva).—El pasado día 2 de marzo desapareció en el mar el tripulante del pesquero «Pilar y José» Adelino Currito Gómez, con domicilio en Ayamonte. Deja viuda y tres hijos.

EN EL «FRANCISCA MOLINA»

ALICANTE.—El pasado día 23 de febrero falleció en accidente de trabajo el marinero Salvador Rabal Montalbán, de cincuenta años de edad. El hecho ocurrió cuando el pesquero «Francisca Molina», de base en Aguilas,

faenaba a unas seis millas de Alicante. Salvador Rabal cayó al agua, pereciendo ahogado. Deja viuda y dos hijos mayores.

HUBO INQUIETUD POR EL «IRMA CAMBEIRO»

LAS PALMAS DE GRAN CANARIAS, 23.—El buque «Irma Cambeiro», que desapareció el pasado lunes en un viaje de La Gomera a Las Palmas y fue encontrado por la Marina en la madrugada del viernes, tenía desde hace dos meses sus aparatos de telefonía estropeados, según han declarado los miembros de la tripulación a su llegada al puerto de esta capital.

Los mismos tripulantes manifestaron que sabían que esta situación era negligente, «pero que a veces la vida hace cometer disparates», y el patrón de la embarcación, de setenta y tres años, ha dicho que a bordo del «Irma Cambeiro» navegaban sólo tres marinos, y no cinco, como señalaba el rol. «El barco está hecho un desastre —añadió—, pero tenemos que dar gracias a Dios por la suerte que hemos tenido».

MEJORA DE LAS SEÑALES MARITIMAS

SETE mil kilómetros de costas, dos archipiélagos, el litoral difícil de Sahara, sin olvidar los acantilados del Cantábrico y Galicia, son una tremenda responsabilidad. Contamos con millares de buques —mercantes, de guerra, pesqueros o deportivos— que salen y entran en nuestros doscientos puertos, y un número mayor de unidades que con pabellones de todos los países están relacionadas con los intercambios exteriores. Y estos tráficos, propios y extraños, necesitan una cobertura mínima, exigen señales marítimas eficientes para aminorar el riesgo de los naufragios.

En marzo de 1967, una orden del Ministerio de Obras Públicas puso sobre el tapete de los proyectos a realizar un plan de mejoras que tenía todos los requisitos necesarios para cambiar unas estructuras que se habían quedado viejas. Desde 1845, año en que se estudió el plan de alumbrado de las costas españolas, llevado a cabo casi íntegramente en el transcurso de los veinte años siguientes, no se había afrontado nuevamente, en su conjunto y a la luz de las nuevas técnicas, todo el balizamiento.

El proyecto de mejoras de señales marítimas pretendía definir una señalización adecuada a las necesidades actuales, que exige el establecimiento de cierto número de nuevos puntos, conservando, debidamente modificados o en la forma en que se encuentran, parte de las existentes, y la supresión de las innecesarias. Definida la señalización —dice el proyecto de 1967— «se han de fijar, mediante el estudio de las diferentes instalaciones y aparatos empleados actualmente, cuáles son los más apropiados para su utilización en las nuevas señales y en la reforma de las existentes, determinando las que integran cada una con objeto de conocer una valoración aproximada y hacer una distribución de inversiones».

También constituía objetivo el estudio de las normas vigentes en el servicio, tanto

de índole legal como técnicas, recogiendo, por lo que a estas últimas se refiere, las que resulten de aplicación aconsejable para la ejecución del proyecto.

Se pretendía, además, conseguir la máxima automatización del funcionamiento, y ello no sólo por razones económicas, que también existen, sino por los avances sociales, ya que de este modo se logra mejorar las condiciones de vida de aquellos técnicos mecánicos y de sus familiares, que hasta ahora se ven resignados a residir en islotes carentes de los más elementales servicios requeridos por la vida humana moderna, o bien en puntos inhospitalarios de difícil acceso y alejados de núcleos de población.

CRITERIOS A SEGUIR

El balizamiento, en lo que a señales radioeléctricas se refiere, se ha basado en los siguientes sistemas:

— Sistema de radiofaros circulares que cubre la totalidad de las costas, estableciéndose dentro de él los precisos para señalar los puertos de mayor importancia y los direccionales convenientes, para facilitar la navegación en puntos determinados.

— Un sistema hiperbólico, que igualmente cubra la totalidad de las costas españolas, proporcionando la exactitud adecuada para las diversas zonas. Dado que el sistema Decca es el casi exclusivamente utilizado en las costas europeas y en nuestro país, se encuentra en servicio una cadena, se ha adoptado en principio, aun cuando —se puntualiza en el proyecto— para proceder a su montaje se deberá reconsiderar esta elección por si entre tanto se ha puesto en servicio algún otro que ofrezca mayores ventajas.

Hay que partir del hecho de que el establecimiento de radiofaros ha de hacerse con arreglo al acuerdo regional relativo a los radiofaros marítimos en la zona europea de la región I, adoptado en la Conferencia de París de 1951, en la que España estuvo representada. Los radiofaros previstos en este acuerdo se pueden clasificar en dos grandes grupos:

1. Radiofaros con alcances superiores a treinta millas, que trabajan formando grupos de tres y que se destinan a balizamiento general de costa.

2. Radiofaros con alcances de 20 millas e inferiores (20 millas en el Norte y Noroeste de la Península y 10 millas en el Sur y Levante), que tienen por misión principal señalar a la navegación la situación de determinados puertos y estuarios.

En cuanto a las señales luminosas a establecer, el proyecto de 1967 se centra en los siguientes objetivos:

— Que los buques de gran porte que se aproximan a la costa perciban en tiempo claro, cuando menos, una señal luminosa una hora antes de alcanzarla, lo que a las velocidades actuales supone que a las veinte millas de la costa debe verse siempre un faro.

— Que los barcos de cabotaje, pesqueros y de recreo, dentro de la zona de 12 millas inmediata a la costa, en que generalmente se mueven, puedan fijar constantemente su situación, aun en tiempo brumoso, por observación directa de dos señales luminosas como mínimo.

Para las señales acústicas que debían incluirse en el plan se consideró que debían establecerse sirenas de niebla en los siguientes puntos: en los faros que señalan los puntos de recalada de las líneas de navegación más frecuentes y los de cambio de rumbo de las embarcaciones de cabotaje; en los puntos avanzados de las costas en que por quedar a distancia inferior a cinco millas de las rutas normales seguidas por la navegación pueden representar un peligro; en las entradas de los puertos en que sean habituales las nieblas o muy intenso su tráfico, aun cuando éstas no sean muy frecuentes.

PERO AL RITMO ACTUAL TARDARA MEDIO SIGLO EN ULTIMARSE.

LINEAS GENERALES DEL PROYECTO

Para completar el alumbrado de las costas españolas y dotarlas de señales sonoras para las zonas de intensa niebla, el proyecto aprobado en 1967 preveía la construcción de tres cadenas de sistemas hiperbólicos radioeléctricos, 26 radiofaros circulares, ochenta y siete nuevos faros, 33 balizas, 146 luces de puertos y 124 señales acústicas.

Con esta realización, las señales radioeléctricas supondrían un índice de 1,6 por cada 100 millas náuticas, que se aproxima al de los países de Europa occidental, que es de 1,9 (el de España en el año 1967 era de 0,2). Las señales luminosas del balizamiento general de la costa (faros y balizas) suponen un índice del 14,8, que si bien es inferior al de los litorales atlánticos de los países de Europa occidental, que es del orden de 45 señales por 100 millas náuticas, es prácticamente igual al de los países de transparencia atmosférica similar, como el caso de Italia, que tiene un índice de 14,7. El de España, hace seis años, era de 9,6.

El proyecto de mejora de las señales marítimas tenía previsto, para obras nuevas y mejoras de instalaciones existentes, un presupuesto de 1.862 millones de pesetas, de los cuales, 1.152 millones estaban destinados al capítulo faros; 308,1 millones más a las cadenas Decca, 150 millones a señales acústicas y el resto a radiofaros y luces de puertos.

El orden de prelación que se fijaba, en función de la urgencia de las mejoras apuntaba primero a obras e instalaciones de radiofaros, acondicionamiento e instalación de luces de puerto, balizas y faros existentes, para continuar con señales acústicas y nuevas instalaciones.

La realización del plan supone las siguientes obras o adquisiciones:

— Construcción o recrecimiento de 121 torres, cuyas alturas suman un total de 1.839 metros.

— Construcción de 28 embarcaderos.

— Construcción de 67 nuevos caminos de servicio, con una longitud total de 270 kilómetros.

— Acondicionamiento de 50 caminos de servicios existentes, con una longitud total de 160 kilómetros.

— Acondicionamiento de 174 accesos en tierra.

— Acondicionamiento de 83 dependencias o edificios.

— Construcción de 177 nuevos edificios, debidamente equipados, con un total de 11.440 metros cuadrados.

— Construcción y fondeo de 86 boyas luminosas.

— Construcción de 437 torretas para balizas, luces de puerto o soporte de señales acústicas.

— Tres cadenas, con una estación maestra y tres esclavas de señalización radioeléctrica con sistemas hiperbólicos.

— 34 aparatos para radiofaros circulares.

— 135 linternas visitables para faros.

— 206 instalaciones automáticas giratorias.

— Aparatos e instalaciones para la mejora y automatización de 132 faros eléctricos.

— Construcción o acondicionamiento de 76 líneas eléctricas de alta tensión, con un total de 260 kilómetros.

— Construcción de 233 líneas eléctricas de baja tensión, subterráneas, con un total de 75 kilómetros.

— 433 grupos electrogénos de arranque automático.

— 357 linternas equipadas para balizas y luces de puerto.

— 124 nuevas señales acústicas.

No había en el programa unos plazos concretos para afrontarlo; pero el estado de las señales marítimas y la necesidad de mejorar sustancialmente toda la red incorporando elementos nuevos, más acordes con las exigencias de la navegación actual y futura, exigía una cierta premura en su realización. Y a esa premura respondía el presupuesto de 1.862 millones de pesetas.

EL PLAN, EN SUS INICIOS

A los seis años del Decreto de Obras Públicas sobre mejora de las señales marítimas, podemos afirmar que está en su fase inicial. Prácticamente persiste la misma infraestructura que surgió en 1845 con el plan de alumbrado de las costas españolas.

El balizamiento actual está integrado por 842 señales luminosas fijas, 170 boyas luminosas, 22 radiofaros, 38 señales sonoras y una cadena Decca. Además se encuentran en montaje cuatro radiofaros más. Estas señales se reparten a lo largo de todo el litoral nacional, concentrándose las señales acústicas en la costa Norte, en razón a las frecuentes nieblas de esta área.

La realización que se ha cumplido en los últimos seis años, durante las vigencias del II y III Plan de Desarrollo, se centra en los siguientes extremos, según datos obtenidos en la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas:

1. La acción que se realiza para la modernización de las señales se acomoda a las primeras fases de la programación aprobada en 1967, y se amplía y mejora a tenor de las necesidades que van surgiendo, como es el caso concreto del balizamiento radioeléctrico del esquema de separación de derrotas en el Estrecho de Gibraltar y Banco del Hoyo.

2. En los planes de desarrollo se hicieron previsiones de carácter general de mejora del balizamiento de las costas de España. Como resultados más destacables se pueden citar el establecimiento de cinco nuevos faros en la costa del Sahara, que eran muy necesarios; el establecimiento de los radiofaros de la zona mediterránea y de Canarias, con lo que se completan las de largo alcance previstas en el acuerdo regional relativo a los radiofaros marítimos, adoptados, como ya hemos apuntado, en la Conferencia de París de 1951.

3. En el presente 1974 se continúa la labor emprendida en la modernización de instalaciones existentes, así como la construcción de los nuevos faros de Aguilas, El Estacio, Punta Muscarte y San Agustín, y la puesta en servicio de nuevas señales sonoras en los faros de la Torre de Hércules, Tourián, Punta Galea, Silleiro y cabo Prior.

INTERRELACION EXTERIOR

La situación geográfica de España no permite el aislamiento. Situada en el extremo Sur de Europa, con costas abiertas al Atlántico y al Mediterráneo; con la responsabilidad del estrecho de Gibraltar, que discurre prácticamente por aguas territoriales y con puertos y provincias en África, necesita una interrelación estrecha con los países vecinos, como complemento a unos servicios que se prestan a los buques propios y extraños.

Así, las apariencias de los faros próximos a las fronteras con Francia y Portugal, se fijaron de forma que no se produjesen confusiones con los faros de estos países. Los radiofaros tienen fijadas sus frecuencias y períodos de emisión por el acuerdo regional relativo a los radiofaros marítimos de la zona europea, región I, para evitar interferencias con los de los países próximos.

El proyecto de mejora de las señales marítimas se realiza con mucha lentitud; prácticamente, al cabo de seis años, está en sus prolegómenos. Su presupuesto, estudiado en 1967, totalizaba 1.862 millones de pesetas. Si tenemos en cuenta que en el pasado ejercicio la inversión sólo ascendió a 90 millones de pesetas, la demora en ultimarse será tal que en pesetas y a precios de 1967 se tardarían veinte años. Y con la erosión de nuestra moneda, a juzgar por los últimos tiempos, pasará del medio siglo. Por ello, estimamos que sería muy necesario para la seguridad de la navegación, junto a nuestro litoral un nuevo estudio del proyecto y la urgencia o no urgencia de su ejecución. ■ J. PEREZ GUERRA.



NAUFRAGIO DEL "PEÑA ARTOPE"

BILBAO, 21.—El marinerio Florencio Montes Abal, de veintiséis años, vecino de Lequeitio, ha desaparecido en el hundimiento del pesquero ondarrés "Peña Artope", ocurrido a las cinco y media de esta mañana entre las playas guipuzcoanas de Saturrárdan y Motrico. Los ocho restantes miembros de la tripulación pudieron salvarse.

A dicha hora, una corriente submarina lanzó al pesquero contra los acantilados y quedó partido en dos. La tripulación abandonó el barco en un bote de socorro que, poco después, fue volcado por el oleaje. Seis de los nueve marinerios pudieron llegar a nado hasta la costa, mientras que un herido y un anciano permanecían agarrados a una roca en espera de socorro.

El desaparecido, que lleva cerca de diez años en las faenas de la mar, no sabe nadar y se teme por su vida.

(En la foto, el buque embarrancado. Puede verse en primer término, la cesta de uno de los tripulantes que lograron salvarse.)

BARCELONA-NÁPOLES GENOVA-BARCELONA ANTES DE PARTIR PARA ANGOLA



Puerto de Génova.

CON carácter experimental, iniciamos hoy la sección «A bordo», en la que un oficial de la Marina Mercante nos narra sus impresiones a bordo del barco «La Rioja». Pretendemos que esta sea una sección fija, escrita por los propios marinos mercantes. Javier Aguado lleva nuestra corresponsabilidad a bordo de «La Rioja», y, si no hay ningún contratiempo, continuará todos los meses su colaboración hasta que rinda viaje el buque en que va embarcado.

Animamos a los marinos mercantes españoles que navegan por todos los mares del mundo y que poseen condiciones de escritor o periodista, no importa qué estilo dentro de estos géneros, a que se dirijan a nosotros, si aceptan la responsabilidad de desempeñar la corresponsabilidad de «Hoja del Mar» en sus buques. Nos interesa la peripecia real de su navegación: la vida a bordo, el trabajo cotidiano, la aventura marinera, si es que hubo aventura, o, en otro caso, el discurrir de los días y las horas.

El compromiso, por su parte, será veracidad, autenticidad y puntualidad en la remisión de los originales, dentro de unos márgenes de fechas que serán marcados por la dirección de la revista. Por parte de «Hoja del Mar», el compromiso será de publicación y remuneración, de acuerdo con unos condicionamientos que se comunicarán por carta en cada caso.

Los interesados deben dirigirse por carta al director de «Hoja del Mar», Génova, 24, Madrid-4.

No se trata de seleccionar un corresponsal. «A bordo» es la sección en la que pretendemos que colaboren, simultáneamente, y mes a mes, todos los marinos mercantes-corresponsales en los buques donde navegan. Deseamos tener, junto a los actuales corresponsales en tierra, corresponsales en el mar, los cuales podrán relatar, sin duda, las mejores y más vividas páginas de la revista.

A bordo de «La Rioja», por el Mediterráneo (Especial para Hoja del Mar).—El mercante «La Rioja», hace veinte años, cuando se construyó, era un barco flamante, con los últimos adelantos del momento, un sistema de cierre de bodegas innovador y unos puntales para las operaciones de carga y descarga algo maravilloso, pero los tiempos cambian y ahora es barco difícil, por antiguo. Aquellos últimos adelantos técnicos hoy en día sirven solamente para defenderse. A pesar de todo, se hace simpático y acogedor, los oficiales tenemos cuarto de baño individual y el ambiente que se respira a bordo es de compañerismo y amistad.

A este barco llegué para ocupar plaza de tercer oficial de cubierta en un día de fe-

brero de 1974, y, después de esperarlo durante algún tiempo en Barcelona por causa de una vía de agua que tuvo en alta mar y que le obligó a entrar de arribada en el puerto de Algeciras para hacer una reparación de emergencia, embarqué. En un principio se pensaba en ir a América Central y del Sur, pero se nos presentó una carga muy interesante para Angola y la compañía, en última instancia, decidió mandarlo para allá. Pero, claro, aquella mercancía en solitario no hacía rentable el viaje, y como teníamos que descargar en Italia, aprovecharon para buscarnos mientras tanto más carga para África Occidental. Así que, después de descargar en el puerto de Barcelona el café que traía y volver a cargar las cajas con

maquinaria para Angola, para allá salimos.

Nuestro primer objetivo era Nápoles, y pusimos un rumbo al Este con intención de pasar por el estrecho de Bonifacio, entre Córcega y Cerdeña. A la salida, el tiempo no estaba mal y confiábamos en tener una buena travesía. Grande fue nuestra decepción cuando, a las pocas horas, comenzó a soplar un fuerte viento del Norte que hacía balancearse al barco más de la cuenta para la seguridad de la carga transportada, de manera que el capitán determinó poner un rumbo al Sureste para pasar por el Sur de Cerdeña, que si bien nos hacía perder unas horas, evitaba el balanceo al venirnos tanto el viento como la mar por la aleta de babor.

Una vez dejada Cerdeña por la popa, calmaron la mar y el viento, gracias al resguardo que nos proporcionaba la isla, y estando yo con una guardia tranquila, empezó a invadir el puente un desagradable olor. Al principio creí que se trataba de alguno de los aparatos que se estaba quemando y, después de una minuciosa comprobación, me convencí de que no; que era el olor característico de la putrefacción, no de algo que se quemaba; aparte de que más tarde se recorrió todos los rincones del barco. Lo examinamos de proa a popa y de babor a estribor intentando buscar el origen y la causa, pero todo fue en vano; en vista de lo cual, lo dejamos. A mí se me ocurrió pensar si no provendría de la mar, pero no lo sé. Cargado de resignación, abrí las puertas del puente y, prefiriendo morir de frío antes que aguantar aquel fétido olor, continué mi guardia. Afortunadamente, a la hora, más o menos, ya apenas quedaban restos.

A la mañana siguiente teníamos a Nápoles por la proa y estando a unas tres millas, aproximadamente, de la entrada del puerto, nos llegó al costado y a toda velocidad una lancha. Sus ocupantes, ni cortos ni perezosos, lanzaron unos garfios sobre la regala y subieron a bordo antes de que ningún miembro de la tripulación reaccionara y saliese de su estupor. Literalmente, tomaron el barco por asalto. Eran unos pobres hombres que se ofrecieron para comprarnos todo lo que lleváramos. Rápidamente, el capitán me mandó a la cubierta para echarlos y, aunque me costó trabajo, conseguí que se fueran por donde habían venido. Más tarde, comentando en la cámara el acaecimiento, llegamos a la conclusión de que no debían de ser tan pobres hombres como aparentaban y lo demostraba la experiencia que tenían en lanzar y recoger el garfio y, sobre todo, la magnífica lancha que utilizaban, con una velocidad más que suficiente para burlar a cualquier buque patrullero o guardacostas.

Estuvimos dos días en Nápoles descargando el café en sacos y el cobre en lingotes que traía el barco desde África. Yo aproveché la estancia y fui con mi mujer —pues viajó con ella— a ver las famosas ruinas de Pompeya y las fábricas napolitanas de camoteos, también conocidas en todo el mundo, y, como no, a saborear las no menos afamadas pastas y «pizzas» italianas.

Después de una descarga sin contratiempos, teníamos programada la salida para Livorno, pero, a última hora, nos anunció nuestro consignatario que no, que nos dirigiésemos a Génova a dejar allí el resto de la carga y embarcar nueva mercancía para África. Fue una travesía con buen tiempo

y, por tanto, muy tranquila, entre las pequeñas islas que inundan el mar Tirreno y con rumbo directo a Génova, después de rebasar la Isla de Elba. A última hora de la tarde avistamos en el horizonte la «Linterna» del puerto de Génova.

Cuatro días nos llevaron todas las operaciones de carga y descarga, pues a cada momento se interrumpía el trabajo por causa de la lluvia. A pesar de ella y del frío reinante, cargamos resina sintética en sacos, asbesto, unas cajas enormes y muy pesadas con maquinaria y hasta dos prototipos de coches De Tomaso, todo para diversos puertos de Nigeria, el Congo y Angola.

La carga de un barco es una cosa bastante más complicada de lo que a simple vista pueda parecer. Hay que tener en cuenta muchos factores; por ejemplo, las cargas pesadas tienen que ir en el fondo de la bodega, con el fin de bajar lo más posible el centro de gravedad del barco y darle más estabilidad y, al mismo tiempo, tienen que ser accesibles para descargar y, por lo tanto, estar colocadas en el orden de los puertos de descarga. Puede darse el caso, y de hecho es muy frecuente, que una carga sea muy pesada y a la vez estar fletada para el primer puerto de escala, con lo que, por una parte, tiene que estar en el plan de la bodega y, por otra, arriba, en el entrepuente. Esto crea verdaderos quebraderos de cabeza a los primeros oficiales de los buques de carga general, que son los que se ocupan de ello. Otro de los factores a tener muy en cuenta es la compatibilidad de las mercancías entre sí. Las hay que por el olor o los gases que desprenden estropean a otras, las que se inflaman, etcétera. Puede darse también el caso de no saber la carga a tomar en el próximo puerto y tener que estibar lo que se esté cargando de tal forma que acepte a la siguiente carga, sea cual fuere. La forma de resolver toda esta clase de problemas se encuentra, fundamentalmente, en la experiencia de cada primer oficial, pues los estudios recibidos en la carrera, aun aproximándose bastante, no pueden abarcar los infinitos casos que se presentan; de ahí que para cargar un barco haya que pasar antes por los cargos de tercer y segundo oficial, que, teniendo sus respectivas responsabilidades, no dejan de estar en un período de prácticas.

Después de este lapsus sobre la carga, debemos proseguir con nuestro viaje. Una vez a bordo todo el cargamento, salimos con rumbo a Barcelona. Para llegar había que atravesar el temible golfo de León, siempre desagradable y, efectivamente, el mal tiempo reinante en esa zona nos hizo pasar un mal rato.

En Barcelona tuvimos que entrar en un dique flotante y deponente a reparar la avería que en Algeciras sólo habían hecho de una forma provisional. Fue una operación difícil, había que colocar el barco en el sitio justo sobre el dique sumergido para que al salir éste a flote quedase en buena posición y el asiento existente en ese momento dificultaba aún más la maniobra. La entrada era muy estrecha y con muy poco espacio para maniobrar. Fueron horas de tira y afloja de cabos y remolcadores, pero, finalmente, el barco quedó en su sitio.

Cambiada la plancha averiada, nos vinimos desde el dique al muelle de carga, donde completamos el flete para África Occidental. Si todo va bien, de un momento a otro zarparemos. ■ JAVIER AGUADO.



Desde los muelles del puerto de Nápoles.

A black and white photograph showing the massive, weathered hull of a ship. The hull is divided into two main sections: a lighter upper section and a darker lower section. A thin rope or cable runs vertically down the side of the hull. At the top of the upper section, two figures are visible, one appearing to be working on the edge. In the foreground, a small, dark boat with two people inside is positioned near the base of the hull. The water is visible at the bottom of the frame.

EL PRACTICO

UNA VICTORIA DEL HOMBRE
SOBRE LA MAQUINA

• NI RADAR, NI SONAR, NI PILO-
TO AUTOMATICO, NI HELICOP-
TERO PODRAN REEMPLAZARLE.



A VECES, EL TRANSBORDO DEL PRACTICO ES UNA OPERACION ERIZADA DE RIESGOS.

—Práctico de Rouen... práctico de El Havre, ¿cuál es su situación y hora estimada de llegada?

El oficial radiotelegrafista, desde su camarote, verdadero tabernáculo de las relaciones invisibles, transmite al patrón de la lancha del práctico los datos solicitados.

De pronto, en las tinieblas de la noche glacial, un marino consigue arbolarse con extraordinaria habilidad su embarcación al costado de uno de esos nuevos monstruos de la mar con eslora que a veces se acerca a los cuatrocientos metros, dedicados al transporte de petróleo desde el golfo Pérsico a El Havre.

¿Qué viene a hacer este marino? Viene a colocar al práctico en el gigante de 260.000 toneladas. El práctico es el encargado de conducir a buen puerto el barco que se le ha confiado.

Es un hombre que, normalmente, se hace acreedor al respeto e incluso a la admiración de las tripulaciones. Son marinos especializados en el profundo conocimiento de las aguas de su jurisdicción.

DE LA VELA AL MOTOR

Hemos hablado con Jean Sallou, práctico de Rouen, en situación de retiro.

—Mi padre comenzó en los tiempos de la vela. Tenía un viejo lanchón con un patrón y tres marineros. Desde antes de la guerra de mil novecientos catorce al dieciocho tenían su base en Aberwrack y salían a esperar a los barcos en Ouessant. Había una gran competencia por llegar, desafiando incluso al temporal, porque en aquella época —lo mismo que sucede todavía— los prácticos cobraban de acuerdo con el número de barcos que conducían a puerto y de su tonelaje.

El desarrollo del comercio internacional, el incremento del tráfico de algodón, café, carbón, etc., durante la primera mitad del siglo y la modernización de la flota mercante, que se ha intensificado después de la guerra con la desaparición total de la navegación a vela, hizo que los prácticos se reagruparan por sectores de costa, única manera de hacer frente a las necesidades de la época.

Y así, a partir de 1951, hicieron su

aparición las pequeñas lanchas a motor de los prácticos, que desafían los temporales del Atlántico con el mismo valor que sus predecesores de vela.

Hay que ser muy valiente para ser práctico en estos parajes. Se ha de contar con cien días de mal tiempo al año. Pero con la modestia que caracteriza a estos hombres, los peligros se minimizan.

El marino que conduce la lancha del práctico tiene a su cargo una tarea de indudable responsabilidad. Colocar al práctico a bordo del barco que requiere sus servicios no es nada fácil en muchas ocasiones. Ellos dicen con buen humor:

—Si hace buen tiempo, es un paseo. Si hay temporal, es una diversión...

MUCHOS PELIGROS

Pero lo cierto es que con mal tiempo, la vida del práctico se encuentra en manos de este hombre que ha de abordar con habilidad al barco grande, que ha de sujetarle la escala, que ha de calcular con exactitud el momento de la ola que hará posible el transbordo del práctico.

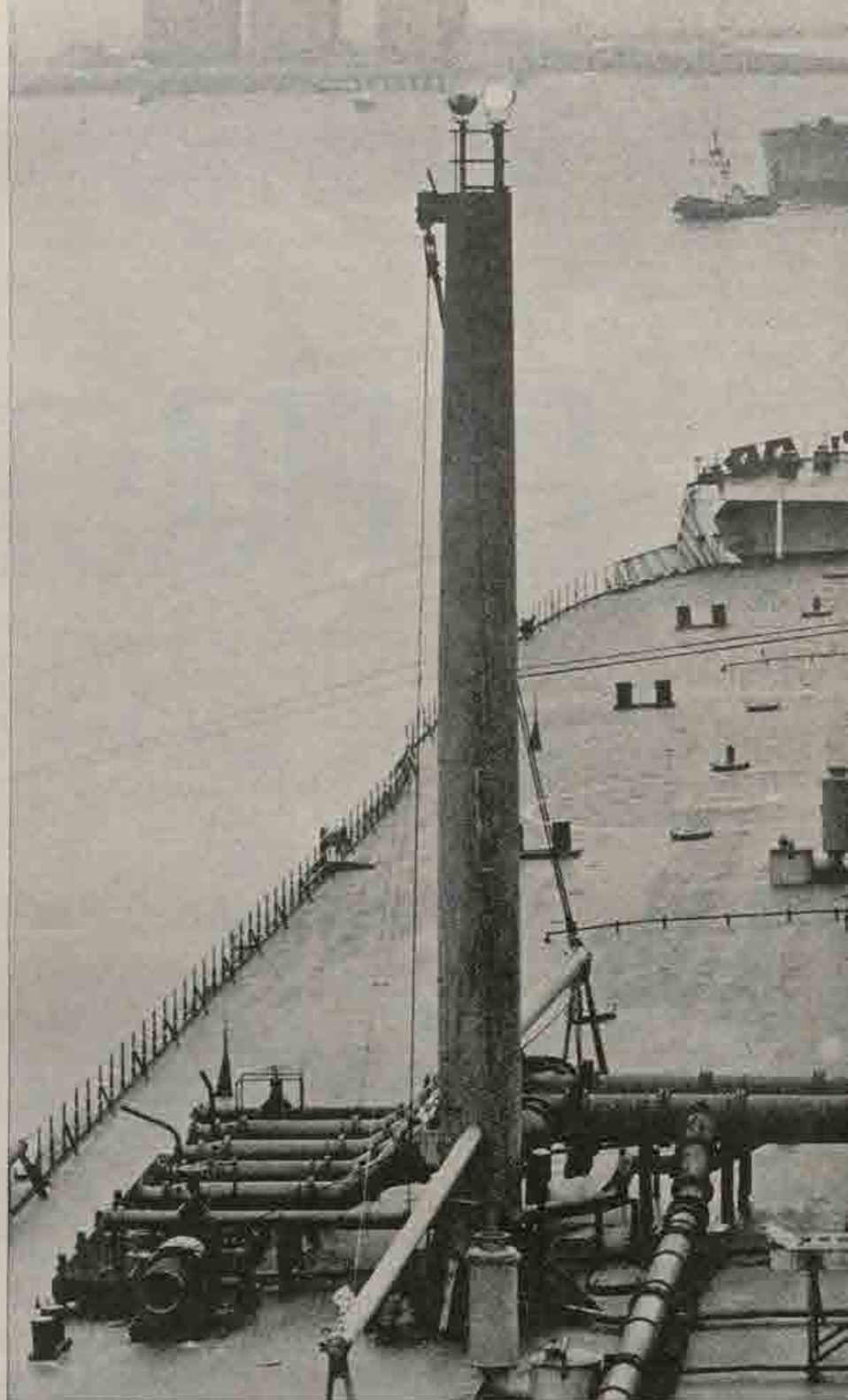
De otra forma se produce la caída al mar, o el hueso roto, o el aplastamiento contra el casco de acero del barco que aguarda...

Incluso se ha dado el caso desgraciado de ser aspirado por los remolinos de las hélices.

Así, pues, entre el marino y el práctico existe una compenetración que varía de acuerdo con las personas, pero que siempre se basa en el aprecio que tienen de los reflejos de cada uno de ellos.

El práctico se encuentra ya a bordo. Se trata siempre de un capitán de la Marina Mercante que ha demostrado su conocimiento de aquellos parajes. Consulta con el capitán del barco las características principales y le asesora mientras dirige la maniobra de entrada en puerto.

Una vez franqueado el canal de entrada, el práctico continúa su asesoramiento o sobre la forma de utilizar los ocho o diez remolcadores que los actuales gigantes de la mar necesitan para maniobrar.



El más mínimo error podría resultar fatal para estos elefantes de 260.000 toneladas. Por último, el práctico asesora al capitán para el amarre del barco al muelle.

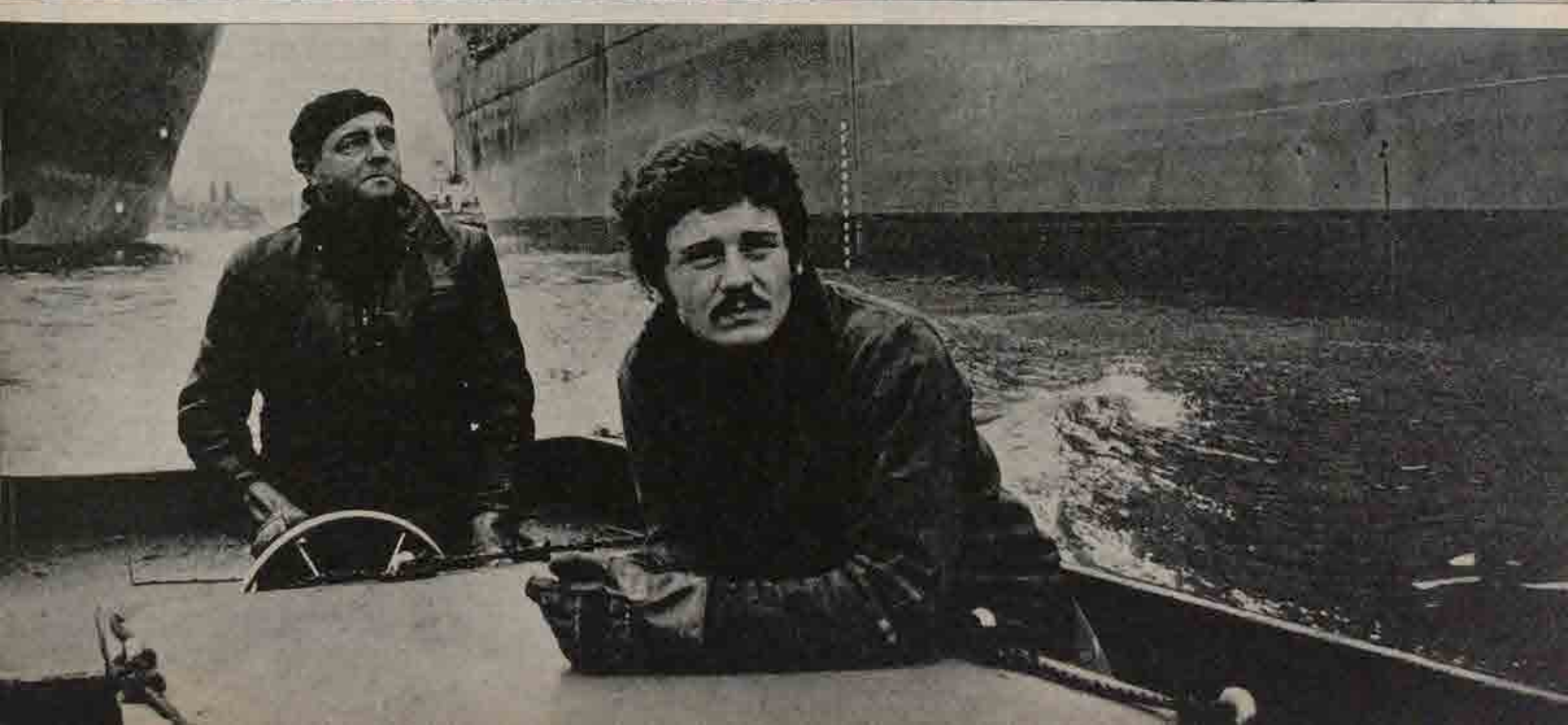
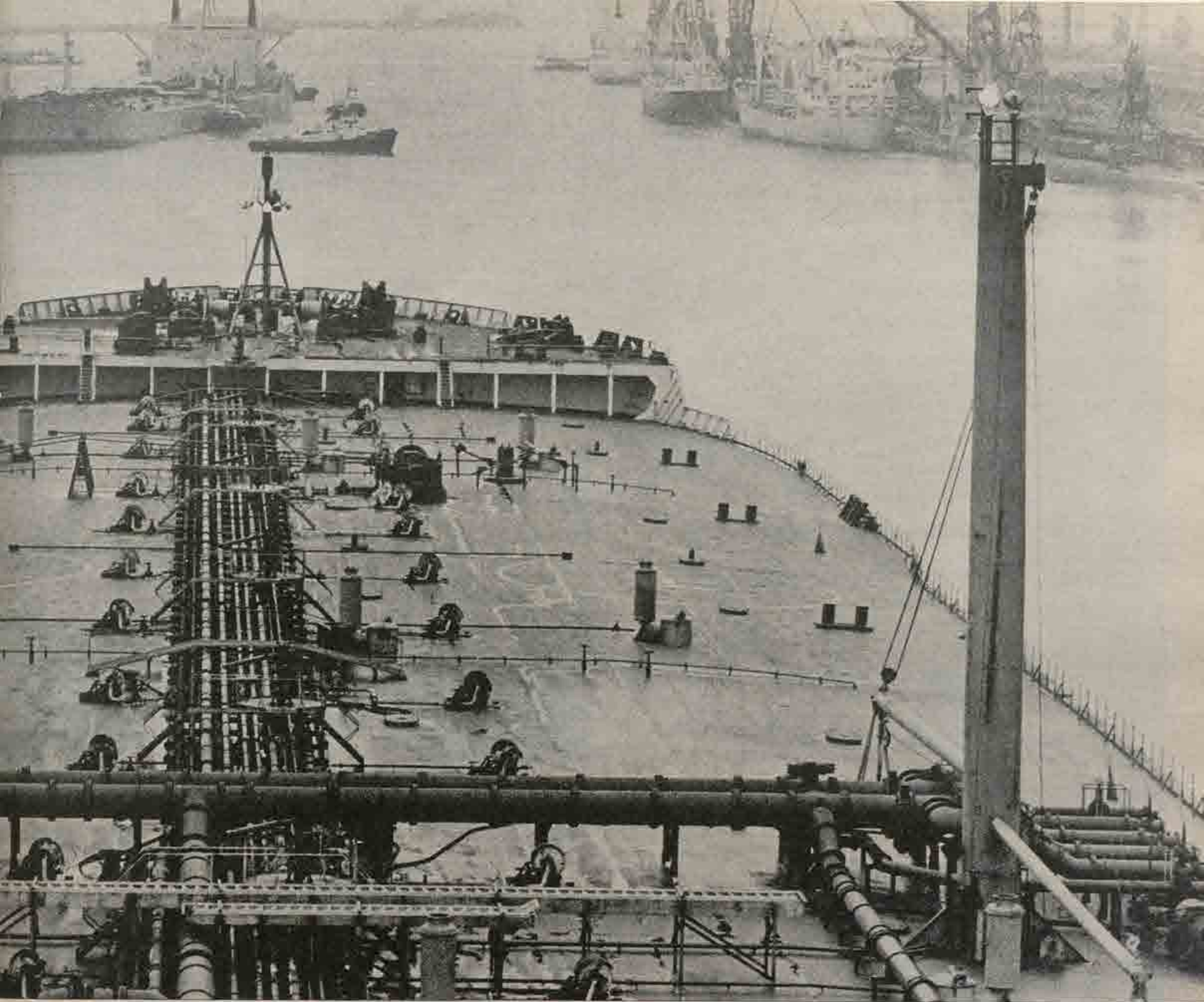
La coordinación perfecta de la larga serie de órdenes es absolutamente necesaria para evitar accidentes. Una vez dieron la orden de largar el ancla sin mirar abajo, y la lancha del práctico, amarrada al petrolero, quedó partida por la mitad.

¿Qué adelantos reserva el porvenir a estos hombres cuya profesión entraña un riesgo constante? Se ha pensado en el helicóptero, pero se trata de una idea desechada. Hoy por hoy, el helicóptero no puede desplazar a la lancha del práctico, capaz de aproximarse con todo tipo de condiciones meteorológicas adversas.

Y ninguna de las modernas ayudas a la navegación —el radar, el sonar, el piloto automático, etcétera— puede reemplazar, al aproximarse a la costa, a los prácticos, que son los que realmente conocen a fondo el lugar.

Se trata, sin duda, de una de las cada vez más raras victorias del hombre sobre la máquina. ■ ALAIN MINIGAN (Europa Press/Sipa Press).







POR UNA APUESTA

A pesar de ser pleno invierno, la lanchita estrenó vela con los colores de la bandera nacional o hizo la travesta Peñíscola-Benicarló en media hora escasa. Todo lo promovió una apuesta. En la foto, el provisional velero entra en el puerto de Benicarló.



Una señorita, cuya belleza está a la vista, sacó las bolas de los premios (300 dólares), en el sorteo de recuperación de marcas en túnidos. Un pescador francés y un capitán norteamericano fueron los agraciados.

PREMIOS DE RECUPERACION DE MARCAS EN TUNIDOS

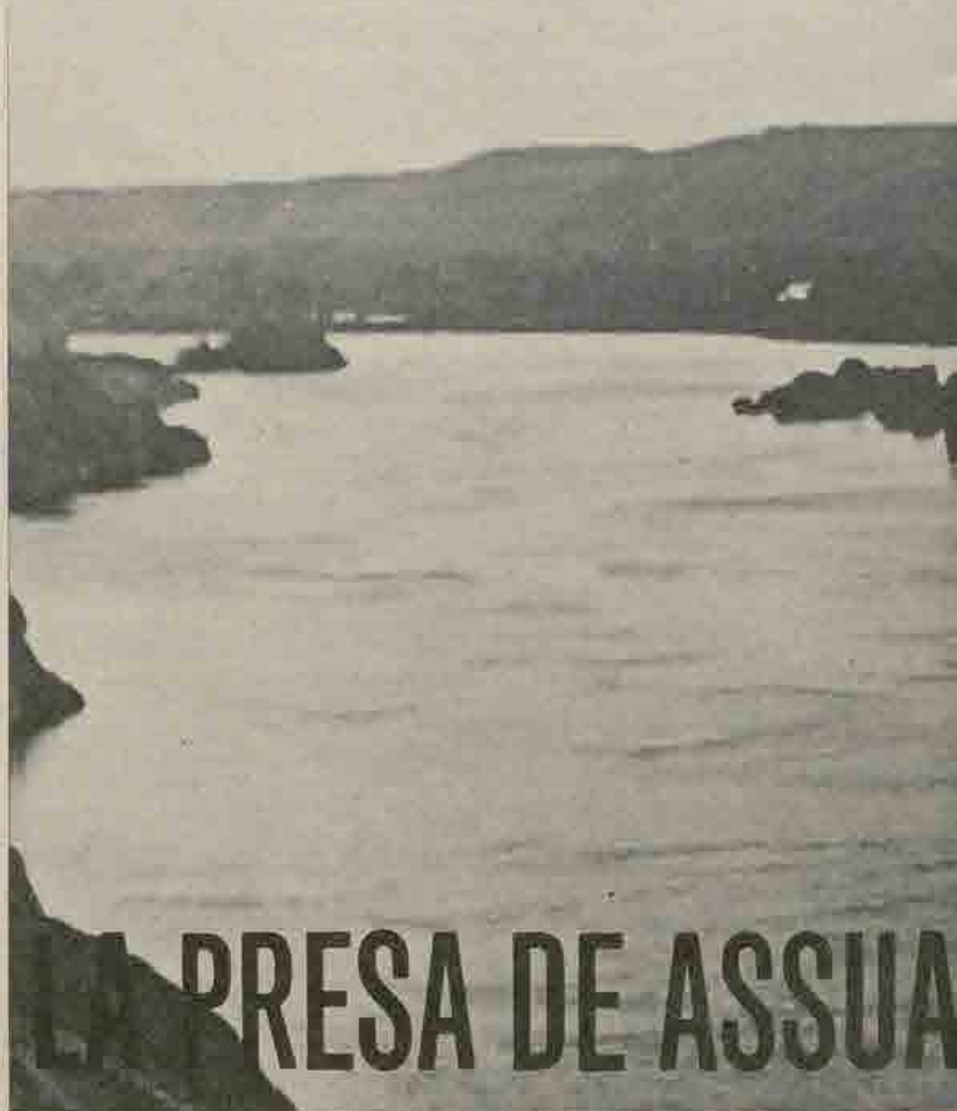
M. Albert Marec, pescador francés perteneciente a la tripulación de una embarcación de cerco de Costa de Marfil, «Trident», y el capitán Frank Cyganowski, con la tripulación de la embarcación de cerco de Estados Unidos «A. A. Ferrante», de Massachusetts, han sido los ganadores de un premio de 300 dólares cada uno en la Lotería de Marcas de 1973, por haber recuperado las marcas número T-04582 y 035819, respectivamente. La lotería se ha celebrado en la sede de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, en Madrid, el 15 de marzo de 1974. Al acto asistieron representantes de las Embajadas en Madrid y de las administraciones de pesquería, de armadores y de pescadores.

La finalidad de esta lotería, que se celebra anualmente, es promover entre las personas que recuperen marcas colocadas en atunes por los científicos durante los

cruceros de marcado, la devolución de dichas marcas al organismo interesado.

La marca T-04582 fue encontrada en un túnido de la especie Patudo, que fue marcado a 03°-50S y 09°-38E el 26 de junio de 1973. Es uno de los 2.157 túnidos marcados por el ORSTOM (Organismo de Investigación científica de Francia), de Pointe-Noire, Congo, en 1973. El pez fue recuperado cuatro días más tarde, es decir, el 30 de junio, en el mismo lugar, por M. A. Marec.

La marca 035819 había sido colocada en un atún por el Woods Hole Oceanographic Institution, Massachusetts, Estados Unidos, el 6 de septiembre de 1972, a 40°-N, y fue recuperada 322 días más tarde por la tripulación del «A. A. Ferrante» a 38°-N, 74°-W el 25 de julio de 1973. El pez había crecido 12,4 centímetros durante este período de tiempo.



LA PRESA DE ASSUA

Un nuevo «conflicto» del que muy poco se había desarrollado en aguas del Próximo Oriente: la brutal ruptura del equilibrio biológico en el Mediterráneo oriental, causada por la detención del Nilo en el Alto Egipto.

«La presa de Assuán está haciendo desaparecer la sopa de pescado en estas latitudes...». Pintoresca manera de llamar la atención sobre una cuestión que preocupa a la gran mayoría de sabios y científicos. Los zoólogos, por ejemplo, aunque sus inquietudes no apasionen a la opinión mundial, no dejan de lanzar un grito de alarma tras otro.

La presa de Assuán representa indiscutiblemente mejoras incalculables para la vida de la población egipcia. Pero, al regular las crecidas y el curso del Nilo, la desaparición de la enorme masa de déritos vegetales que el gran río arrojaba periódicamente en el Mediterráneo con cada inundación está provocando una disminución alarmante del plancton que sirve de alimento a los peces de la costa del Delta. Esas aguas se extendían después hasta las costas turcas e incluso las del mar Egeo durante la mitad del año, a partir de septiembre.

Cuando se sobrevolaba la costa de Egipto en la época de la gran crecida del Nilo, era posible distinguir claramente un abanico de aguas verdosas cargadas de barro que penetraba profundamente en el Mediterráneo a partir de los brazos del Delta. Luego esas aguas se reunían en una amplia corriente que las empujaba hacia el Este a lo largo del litoral.

Año tras año, las aguas del Nilo han venido depositando en el Mediterráneo centenares de millones de células de «phytoplankton», es decir, de plancton vegetal, que en esas aguas cálidas y saladas se transformaban rápidamente en «zooplankton» o plancton animal. Este último es convertido en proteínas por los pequeños peces que lo ingieren antes de ser devorados a su vez por los peces más grandes, los cuales eran pescados y devorados por el hombre. Durante todo el proceso, la «materia prima» inicial sufre una gran concentración. En efecto, según los cálculos de los últimos congresos de oceanografía, hacen falta 100 kilos de phytoplankton para obtener 10 kilos de zooplankton, los cuales producen solamente un kilo de pequeños peces (como la sardina o la anchoa) y apenas 100 gramos de la carne sonrosada de un atún.

SALINIDAD

Pero las crecidas del Nilo, suprimidas ahora por la presa de Assuán, no contribuían solamente a garantizar el alimento de los peces del Mediterráneo oriental, sino que servían también para reducir considerablemente la salinidad de uno de los mares más salados del mundo.

Situado en una zona geográfica muy seca, el Mediterráneo sólo recibe un gran flujo de agua más dulce a través del estrecho de Gibraltar, por el que circula una gran corriente de superficie de más de un millón de metros cúbicos por segundo. Sin embargo, esa aportación apenas llega a compensar las pérdidas por evaporación.

Al evaporarse, las aguas dejan tras de sí enormes cantidades de sal que se han ido acumulando durante milenios. Debido a la corriente de Gibraltar, el índice de salinidad del Mediterráneo aumenta de Oeste a Este y alcanza los 39 gramos por litro en algunos puntos del sector oriental, mientras que la media no sobrepasa los 30 gramos por litro.

Por otra parte, la temperatura aumenta al mismo tiempo que la salinidad, lo cual constituye un factor extremadamente desfavorable para la vida de las especies piscícolas. Estas prefieren las aguas ni demasiado cálidas ni demasiado frías, pero, a ser posible, en contacto con corrientes frías. Esta es la razón por la cual los grandes bancos de pesca mundiales están situados, en el Atlántico, a «orillas» del Gulf Stream o de la corriente de Humboldt, en el Pacífico.

Salvo raras excepciones, todas las especies marítimas del Mediterráneo son de origen atlántico. Procedentes del océano, esas



Un peligro para el Mediterráneo

PUEDO ACABAR CON LA FAUNA MARINA

especies han ido atravesando el estrecho durante milenios desde la época del gran cataclismo geológico que hizo surgir la Sierra Nevada española y el atlas marroquí y que permitió a las aguas del Atlántico penetrar en tromba en el Thetys, el mar interior prehistórico anterior al Mediterráneo.

SANTUARIO

Si las especies mediterráneas difieren sensiblemente, en la actualidad, de las del Atlántico, es, sencillamente, porque han degenerado. Esa evolución regresiva se acentúa al Este de los estrechos de Mesina y de Sicilia, que separan las cuencas occidental y oriental del Mediterráneo. Una sola excepción a esta regla: el ángulo recto formado por la costa egipcia y la costa palestina, gracias precisamente a la aportación de plancton y de agua fría y dulce de las crecidas del Nilo.

Ahora que la presa de Assuan retiene durante todo el año las enormes masas de fitoplancton contenidas en el limo, ese «santuario» privilegiado de la ictiología puede desaparecer rápidamente.

Las especies del Mediterráneo oriental se hallarán sin defensa contra una seria amenaza a la que habían venido haciendo frente desde hacía más de un siglo: la invasión por parte de otras terribles y voraces especies procedentes del océano Índico, a través del canal de Suez.

Admirablemente dotados para la vida en las condiciones más adversas, los recién llegados han constituido enemigos invencibles para las sardinillas, los atunes, los salmónes, los mújoles y los «cabezudos» mediterráneos.

Muy pocos pescadores de caña examinan científicamente sus capturas. Arthur Jones Smith, empleado del canal de Suez y aficionado a la zoología (había vivido y practicado la pesca durante muchos años en las costas indias de Coromandel antes de entrar al servicio de la compañía fundada por Lesseps), era la excepción. Una mañana de 1886, en Port Said, Jones Smith capturó un pez que reconoció inmediatamente como un «*upeceus molucensis*», de la familia del mújol. Como indica la segunda parte de su nombre científico latino, ese pez procede de las Molucas, en Indonesia, entre Nueva Guinea y las Islas Celebes, y pertenece a una especie de la fauna submarina del Pacífico

Sur, aunque sea relativamente frecuente en contrario en el océano Índico.

Veinte años después de la inauguración del canal de Suez, especies llegadas de un mundo ictológico totalmente diferente, habían penetrado, pues, en el Mediterráneo, vía el mar Rojo. Para ello habían utilizado la débil corriente que atraviesa la vía de agua artificial de Sur a Norte durante ocho meses del año, corriente provocada por la ligera diferencia anual de nivel entre los dos mares.

El mar Rojo, en comunicación con el océano Índico por el estrecho de Bab El Mandel, mucho más ancho que el de Gibraltar, registra mareas más sensibles y renueva sus aguas sin cesar, mientras que el Mediterráneo, por efecto de la evaporación, disminuye ligeramente de nivel durante los meses más cálidos del año.

A partir de 1950, el «mújol de las Molucas» comenzaba ya a ser capturado frecuentemente en toda la cuenca oriental del Mediterráneo. Más recientemente, en 1970, el célebre comandante Cousteau afirmaba haberlo descubierto esporádicamente en las costas de Mónaco, es decir, en la cuenca occidental del Mediterráneo. La proliferación de ese pez es deplorable: su sabor y su poder alimenticio son muy inferiores a los de las especies que devora, como el salmónete, por ejemplo.

De los tres grandes océanos de la Tierra, el Índico, con sus setenta y cinco millones de kilómetros cuadrados, era prácticamente desconocido hasta hace muy poco tiempo. Desde hace quince años, sin embargo, las expediciones oceanográficas han permitido descubrir y estudiar la existencia de un Gulf Stream indico: la corriente de Somalia que fluye hacia el Norte a lo largo de la costa de África oriental y de Arabia, a la velocidad considerable de siete nudos, es decir, mucho más rápidamente que todas las otras grandes corrientes conocidas.

FOSA MARINA

Pero esta no es la única anomalía de la corriente de Somalia. No solamente es el único «gran río» oceanográfico que atraviesa el Ecuador, sino que la dirección de la corriente es alterna, según el ritmo del monzón. De abril a septiembre, los vientos soplan del océano Índico hacia Asia; luego, del continente asiático hacia el océano. Du-

rante el primero de esos periodos, el «monzón húmedo», la corriente de Somalia se convierte en una gigantesca masa de agua en movimiento de 200 kilómetros de ancho por 200 kilómetros de profundidad, que fluye a toda velocidad de Sur a Norte. Por el contrario, durante el «monzón seco» no es más que un arroyo que desciende mansamente hacia el Sur.

Más aún: la corriente desaparece bruscamente en el golfo de Aden, a proximidad de la entrada del mar Rojo, como aspirada por las profundidades de esa zona del océano, en donde existe, probablemente, una gigantesca fosa marina.

Mientras que las aguas de la corriente de Somalia, procedentes del Ecuador, muy cálidas y saladas, desaparecen en esas zonas, otra corriente ascendente surge de las profundidades para reemplazarlas. Esas aguas son poco saladas y muy frías (12,8 grados solamente), cuando la temperatura media del Índico es de 30 grados y su índice de salinidad de 33,6 gramos por litro.

Existe, pues, en esa zona del golfo de Aden, un medio extremadamente favorable para la vida ictológica. Los barcos oceanográficos que la han explorado han hallado grandes bancos de peces de las especies más diversas. Curiosamente, esas riquezas tan próximas a la costa de Arabia no parecen haber sido nunca explotadas por sus habitantes, para los cuales el pescado es casi inexistente en la alimentación. En ese gigantesco «vivero natural» se han desarrollado, en las más favorables condiciones, todas las especies que, a través del mar Rojo y del canal de Suez, están invadiendo el Mediterráneo y liquidando a la fauna indígena, que se ve privada, además, del «oxígeno» que representaban las crecidas del Nilo.

Cuando se descubrió la presencia en el Mediterráneo de especies llegadas desde el mar Rojo a través del canal de Suez, los zoólogos se hicieron inmediatamente la pregunta: «¿Cómo han podido sobrevivir al paso por los Lagos Amargos?».

En efecto, en el canal de Suez existen tres masas de agua salitrosa aparentemente infranqueables para la fauna: el Pequeño, el Gran Lago Amargo y el Lago Timsah (cocodrilo). Poco profundas, esas aguas son no sólo extraordinariamente cálidas debido a su exposición constante al sol, sino que, además, poseen un índice de salinidad de los más altos y en ellas es imposible la

generación espontánea o la vida de todo pez ordinario.

La salinidad de los Lagos Amargos no se debe totalmente a los residuos de sal marina originados por la evaporación. Se debe, sobre todo, a yacimientos de sal gema puestos al descubierto por la perforación del canal, vestigios probablemente del mar prehistórico que cubría el Istmo antes de que éste emergiese lentamente entre el Thetys mediterráneo y la antigua Eritrea.

POZOS

El «mújol de las Molucas» y otras especies indias, como el «pez lagarto», han logrado, sin embargo, franquear esos obstáculos mortales: ¿Cómo?

Los recientes estudios oceanográficos han disipado ese misterio ictológico. Se ha descubierto, en efecto, que la zona Norte del mar Rojo posee una concentración de sal de cuarenta y un gramos por litro, a causa de la evaporación, y que la temperatura del agua alcanza fácilmente los sesenta grados, incluso a grandes profundidades. En todos los otros mares y océanos la temperatura del agua disminuye a medida que aumenta la profundidad hasta llegar casi al punto de congelación en los grandes abismos marinos.

Geólogos y oceanógrafos discuten todavía sin ponerse de acuerdo sobre las causas del extraño fenómeno del mar Rojo septentrional. Algunos lo atribuyen a un efecto vulcanológico constante. Otros, basándose en las observaciones de tres navíos oceanográficos diferentes, piensan que esos «pozos de agua caliente» están formados por capas «fossilizadas» restos del antiguo mar de Eritrea.

Cualquiera que sea la explicación, la capacidad de adaptación de las especies que invaden el Mediterráneo a través de los mortíferos Lagos Amargos, se debe, sin duda, a una larga costumbre de la salinidad y de las altas temperaturas adquirida al Norte del mar Rojo durante generaciones ictológicas.

Allí han podido «curtirse» antes de lanzarse a la conquista del «mar prometido» y de sus ricos ríos de plancton, defendidos no por terribles guerreros filisteos, sino por descendientes degenerados de las especies atlánticas, que los recién llegados no tardarán en devorar. ■ RICARDO CIUDAD

Editada por el Plan
Marisquero de Galicia

LA "GUIA DEL MARISCADOR", UNA OBRA DE GRAN INTERES

GUIA DEL MARISCADOR, por
María Pilar de Aguirre Enriquez,
profesora de Biología Pesquera
en la Escuela de Formación Pro-
fesional Náutico-Pesquera de Vigo.
Formato: Diti A/5. Portada y
contraportada: Papel tela estam-
pado en oro. Páginas: 249. Pre-
cio: 230 pesetas.
Edita: Plan Marisquero de Ga-
licia (Casa del Mar, La Coruña).
Enero 1974.

Se trata de una novedad. Novedad
en cuanto a tema y orientación, por
supuesto, en nuestra Patria, y, tam-
bién, cuando menos, en Europa. No-
vedad, asimismo, en el ámbito peda-
gógico.

Es una obra concebida para el actual
mariscador y marisquero y, extraña-
mente, por lo que estamos acostumbra-
dos, a su nivel cultural, pero con se-
riedad y rigor científicos. La puesta a
nivel se ha conseguido con un lengua-
je claro, asequible, en castellano. Se
trata de un castellano que, por serlo,
es asequible para el gallego medio, al
que va dirigido, y para el vasco o an-
daluz. Si hubiera alguna duda a este
respecto, se ofrece en la última parte
de la obra un sencillo vocabulario re-
gional e internacional.

No sólo se ha cuidado el lenguaje
escrito, sino también los medios visu-
ales. ¡Plástima que no se haya aprove-
chado aún más el medio visual en
color!

En una obra de este género no re-
sulta fácil evitar los dos extremos: o
bien hacerse poco asequible para el
profano, o bien caer en lo vulgar y
ramplón. Era ya hora de encontrar una
muestra de lo que realmente debería
ser todo medio de enseñanza: esfor-
zarse en elevar el nivel de conoci-
mientos de la mayoría, en lugar de per-
seguir sistemáticamente la bajada de ni-
vel de la minoría.

Estamos muy cerca del agotamien-
to de un recurso natural marítimo,
como es el marisco. Parece lógica la
tarea de promocionar a nuestros ma-
riscadores, e incluso a los marisque-
ros, si ello es necesario, para que con-
sigan el nivel socio-económico superior
en su propio «habitat», en su propia
profesión.

Se insiste en la «Guía del Maris-
cador» en la necesidad de un esfuer-
zo común entre investigadores, técni-
cos, educadores y pensadores para
lograr, en estrecha cooperación, un
verdadero e integral desarrollo del
hombre, y «en nuestro caso concreto,
del hombre mariscador».

Aunque la obra va dirigida a futuros
mariscadores («no predadores» del ma-
risco, sino «cultivadores»), estimamos
que su lectura será un deleite para
cuantos estamos interesados en los
problemas de la mar. Nos parece un
éxito, no sólo de la señorita Aguirre,
sino del mundo de los biólogos, del
mundo marítimo, ya que nos honra en
su difícil tarea de buscar la coopera-
ción del pueblo mariner, de su promo-
ción social. ¿Para qué puede servir la
investigación científica, si es honrada,
esto es, si realmente existe, si no va
paralela a esta labor de divulgación con
base seria? En resumen, una obra, úni-
ca en su género.

PROPOSITOS DEL EQUIPO DE BIOLOGIA PESQUERA DEL ATLANTICO DEL I. E. O.

REGULAR CIENTIFICAMENTE LA RIQUEZA MARINA

■ ESTUDIARA LA RE-
PERCUSION DEL CEBO
VIVO EN LA ANCHOA.

VIGO (especial para «Hoja del Mar»).—
Desde antiguo, y dado su enorme interés,
la biología pesquera siempre supuso un cam-
po de trabajo muy importante dentro de las
actividades del Instituto Español de Ocea-
nografía.

Sin embargo, los estudios emprendidos en
este campo por los distintos laboratorios
costeros que el Instituto posee, tenían un
enfoque fundamentalmente localista, res-
tringiéndose a problemas más o menos par-
ticulares presentes en la zona del labora-
torio en cuestión.

La potenciación que el Instituto recibió
por parte del III Plan de Desarrollo al ser
incluidos los estudios oceanográficos dentro
de los dos únicos Grandes Proyectos de
Investigación, trajo como inmediata conse-
cuencia el que se pudieran ampliar los ámbi-
tos de los distintos estudios ya empre-
ndidos. Por ello, el equipo de Biología Pes-
quera de Galicia, teniendo en cuenta la
nueva dimensión de los trabajos a realizar,
propuso la necesidad de llevar a cabo una
completa planificación entre los distintos
equipos dedicados a estas investigaciones.
Para ello tuvo lugar en Vigo la Primera
Reunión de Trabajo del personal de los la-
boratorios de Santander, La Coruña y Vigo,
así como los Servicios de Estadística de los
laboratorios Centrales de Madrid.

Como puede suponerse, el principal ob-
jeto de la Reunión era la coordinación de
los estudios de Biología Pesquera que se
estaban llevando a cabo en cada laboratorio,
con el fin de crear y planificar las líneas
fundamentales de todos los que trabajan en
la zona noratlántica española. Las especies
sobre las que, en la actualidad, van a re-
caer los estudios son la merluza europea,
la albacora o bonito del Norte y la anchoa,
cuya importancia pesquera son de todos co-
nocidas.

MERLUZA

Será el laboratorio de Vigo el encargado
de la coordinación de los trabajos relacio-
nados con esta especie.

Es importante señalar que en su estudio
es necesario distinguir las capturas obte-
nidas en las pesquerías litorales españolas
de las que se obtienen en las zonas inter-
nacionales, ya que nada tienen que ver en-
tre sí, dados los hábitos más o menos se-
dentarios característicos de toda especie
de fondo. En todo caso, los estudios de
mercado, muy difíciles de realizar en esta
especie, serían los que nos podrían dar no-
ticia de la posible interrelación entre las
distintas pesquerías.

Todo estudio sobre pesquerías se basa
primordialmente en la consecución de una
serie estadística de datos de captura y es-
fuerzo de pesca (basado a su vez en el aná-
lisis de la flota) para, a partir de ellos, de-
ducir el grado de explotación en que se en-
cuentran las poblaciones de cada especie en
particular.

Debido a la inexactitud e inadecuación
para estos fines de las estadísticas oficiales,
nos hemos visto obligados a recurrir a fuen-
tes de datos particulares.

Los intentos realizados años atrás para
estudiar la pesquería litoral gallega han
sido poco alentadores, y por otra parte re-
presentan un extraordinario trabajo de re-
copilación. Esto, unido a ciertas dificultades
en los muestreos biológicos en las lonjas,
nos ha hecho posponer por el momento el
estudio de las pesquerías litorales españolas
con el fin de concentrar primeramente
nuestros esfuerzos en el estudio de las pe-
squerías de altura de merluza, tales como
el Gran Sol, costa Oeste de Irlanda y golfo
de Vizcaya.

No obstante, y dada la importancia cada
vez mayor que tienen los estudios de los
recursos de nuestra plataforma continental
—piénsese en los problemas de las aguas
jurisdiccionales que pueden constreñir gran-
demente el campo de acción de nuestra flota
pesquera—, esperamos acometer en breve su
estudio, contando para ello con el apoyo de
los organismos pesqueros del país y la ines-
timable ayuda que las empresas pesqueras



El equipo de biólogos, reunido en Vigo durante una de las sesiones de trabajo.

● SE ENTREGARAN CARNETS DE PESCA A LOS BONITEROS, PARA ANOTACION DE DATOS SOBRE LA COSTERA.

pueden prestarnos, ya que únicamente en
su beneficio se realizarán estos trabajos, que
no pretenden otra cosa que intentar regular
científicamente el aprovechamiento de esa
riqueza natural que es la pesca antes de
que sea demasiado tarde.

ALBACORA O BONITO DEL NORTE

En este caso, el trabajo de coordinación
recae sobre el laboratorio de La Coruña.

Por tratarse de una especie migratoria y
pelágica, los problemas que presenta su es-
tudio son distintos; sin embargo, es igual-
mente necesario conocer los datos de cap-
tura y esfuerzo para llegar a establecer se-
ries estadísticas que nos permitan evaluar
en un futuro las fluctuaciones de la costera
correspondiente.

La principal dificultad en este tipo de tra-
bajo estriba en poder abarcar la totalidad
de los puertos que tienen desembarcos de
bonito en el litoral atlántico, desde Vigo a
San Sebastián. Pensando en ello, se ha crea-
do una red de informadores locales que des-
de cada puerto envían el resultado de las
entrevistas y encuestas con los patrones de
las embarcaciones, si bien esta red no es
aún todo lo extensa que sería de desear,
por lo que se considera de gran importan-
cia su ampliación.

A partir del año 1972 se emprendió el
estudio sistemático de la costera del bo-
nito y se obtuvieron resultados muy posi-
tivos, que merecieron la felicitación de los
organismos internacionales en los que se
presentó una comunicación sobre los pri-
meros resultados conseguidos.

La colaboración de los patrones y las Co-
fradías de Pescadores ha sido altamente sa-
tisfactoria y decisiva para el éxito del tra-
bajo, por lo que animamos a unos y otras
para que nos sigan prestando tan estimable
ayuda. Concretamente, en la próxima cam-
paña se procederá al reparto de unos car-
nets de pesca: entre los patrones de boni-
teros de todo el litoral, con el fin de llegar
a conseguir la mayor cantidad posible de
datos acerca de la evolución de la costera.

Otro de los objetivos señalados para el
trabajo futuro es el de conocer la inciden-
cia de las dos modalidades de pesca —cebo
vivo y cacea— de que es objeto esta es-
pecie, para intentar poner base científica a
la controversia que sobre ellas viene exis-
tiendo.

ANCHOA

Esta especie va a ser motivo de estudio
para el laboratorio de Santander, debido a
que es en aquella zona cantábrica en donde
se encuentran la mayor parte de los bar-
cos que se dedican a su pesca.

Como en los casos anteriores es funda-
mental el conocimiento de los datos de cap-
tura y esfuerzo de años pasados, con el
fin de llegar a formarse una idea del tipo
de fluctuación a que está sometida la es-
pecie para así poder intentar predecir cuál
debería ser aproximadamente el rendimiento
de cada nueva costera.

Para darse una idea de la amplitud de
todos los trabajos a realizar en cada una de
las especies, podemos decir que los puertos
que se pretenden controlar mediante visi-
tas bien mensuales, bien semanales o bien
diarias, según los casos, serían los de
Vigo, Marín, Riveira-Aguilón, Muros, Finiste-
rre-Corubión, La Coruña, El Ferrol del Cau-
dillo, Cedeira, Burela, San Ciprián, Cillero,
Ribadeo, costa asturiana, Santander, Santo-
ña-Colindres, Bermeo, Ondárroa, Pasajes,
Getaria y Fuenterrabía.

Dada la magnitud del trabajo, se espera
poder contar también, en las épocas y zonas
apropiadas, con la cooperación de las Uni-
versidades de Santiago de Compostela y
Oviedo.

Creemos muy interesante reseñar en es-
tas páginas la importancia que para noso-
tros siempre ha tenido el mantener un con-
tacto cada vez más estrecho con los pesca-
dores, que si bien al principio nos tomaban
como individuos un tanto extraños, hoy en
día nos van recibiendo cada vez con más afi-
lidad, quizá porque empiezan a comprender
que estamos embarcados en la misma nave,
con lo cual hemos pasado del concepto de
seres raros al de «os médicos dos peixes»
como nos llaman en Galicia. Así, pues, el
camino está abierto.

Por todo lo expuesto a lo largo de estas
líneas, consideramos que la reunión ha sido
plenamente satisfactoria, tanto por los re-
sultados obtenidos como por haber sido el
primer paso, y al que seguirán regularmente
otros, para una coordinación de la actividad
investigadora en materia pesquera de los
tres laboratorios noratlánticos del Instituto
Español de Oceanografía. ■ RAFAEL RO-
BLES PARIENTE (oceanógrafo-director del
equipo de Biología Pesquera de Galicia).



Los cursillistas peruanos, en el laboratorio de Vigo del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

Se celebra en Vigo, con asistencia de ingenieros técnicos peruanos

CURSO DE TECNOLOGIA PESQUERA

VIGO.—Bajo el patrocinio de la Subdirección General de Cooperación Científica y Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, comenzó en el laboratorio de Vigo del Instituto de Investigaciones Pesqueras un curso de Tecnología Pesquera, al que asisten 16 ingenieros técnicos de la Universidad de Huacho (Perú).

La duración de este curso es de tres meses. El primer mes se realizará en Vigo, y en los dos restantes los cursillistas se repartirán entre los laboratorios de Vigo y Barcelona del Instituto de Investigaciones Pesqueras y el Centro Experimental del Frío de Madrid, ambos del Patronato de Investigación Científica y Técnica Juan de la Cierva, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

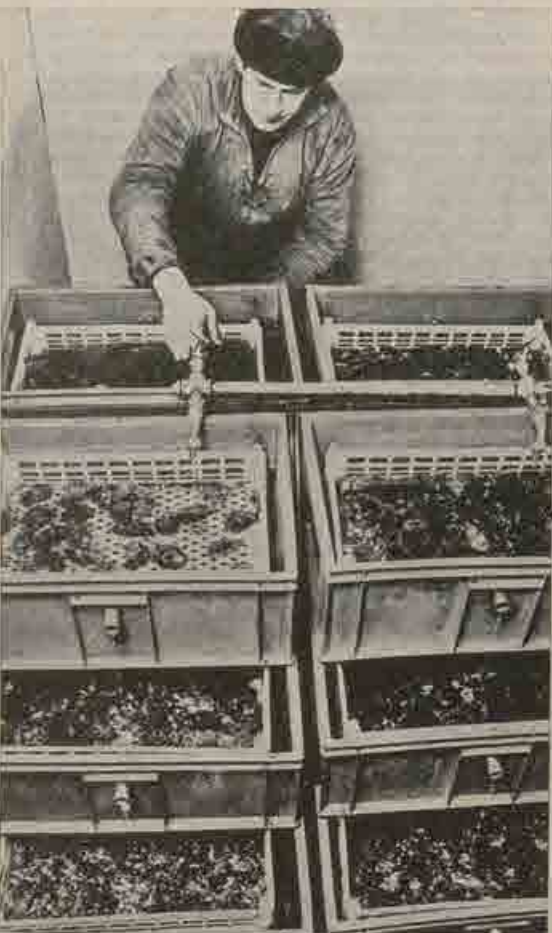
Las materias a tratar serán las siguientes: «Tecnología de conservas de pescado», «Sub-

productos de la pesca», «Frío Industrial», «Tecnología de la pesca» y «Productividad de las pesquerías».

Destacados científicos españoles del Instituto de Investigaciones Pesqueras, Centro Experimental del Frío y Escuela Oficial Náutico-Pesquera, especialistas en las materias, dictarán sus lecciones, a las que se acompañará un intensivo adiestramiento práctico en los laboratorios e instalaciones de plantas piloto de los citados centros.

España realiza así una eficaz cooperación científica con nuestro país hermano, el Perú, por mediación de sus centros de investigación; entre los cuales, el laboratorio de Vigo del Instituto de Investigaciones Pesqueras destaca por su dotación en personal científico especializado, magníficas instalaciones, material y planta piloto de conservas de pescado. ■

PROTECCION PARA LAS OSTRAS (DEL TAMAÑO) (DE LENTEJAS)



FLensburg (Alemania Federal).—Con regularidad se limpian estas ostras en aguas del mar Báltico, en la rada de Flensburg. Estas ostras son prueba «vivas» de que este manjar marino vuelve a reproducirse por primera vez desde hace cien años en aguas territoriales alemanas. El éxito de la recría se debe al Instituto de Pesca Marítima y Fluvial, perteneciente al Instituto de Investigación de Pesca de Hamburgo. El problema principal del ensayo a gran escala, que durará por lo menos hasta principios de 1975 en el puerto de Langballigau, en las proximidades de Flensburg, es el desarrollo de un método de cría que ofrezca protección a las ostras pequeñas, del tamaño de una lenteja (de la ostra d.l. Pacífico), ante enemigos animales. Los científicos solucionaron el problema con la cría en cestos de plástico suspendidos de sogas debajo de una balsa. Las crías de ostra, que en mayo de 1972 únicamente pesaban de 20 a 100 miligramos, habían alcanzado a finales de 1973 un peso entre 25 y 75 gramos. La merma de un 11,2 por 100 fue considerada por los especialistas como extremadamente reducida. ■ Foto: IN-BILD.

INVESTIGACION CIENTIFICA EN LA TECNOLOGIA CONSERVERA

LA INDUSTRIA DE CONSERVAS DE PESCADO

Las perspectivas de cualquier sector industrial son cambiantes. En cada época, las circunstancias de mercado, la competitividad, así como las relaciones de intercambio comercial con otros países, median la fabricación e influyen de manera decisiva sobre el porvenir y dirección de cualquier tipo de explotación.

La expansión de la industria conservera de pescado, viene influenciada necesariamente por las mismas circunstancias.

Las preferencias del consumidor, que varían paulatinamente, las necesidades también cambiantes según el ritmo y nivel de vida, o la influencia sobre el mercado nacional de productos de importación extranjeros, originan una problemática que justifica la fabricación de nuevos productos, y la marginación de otros hasta ahora corrientes.

La industria conservera de pescado tiene entonces un nuevo campo de desarrollo, y no se puede negar que sus posibilidades son muy grandes si se comparan con otros sectores de la alimentación.

Con respecto a la industria de congelados, por ejemplo, tiene ventaja la conserva, por que no necesita una red de frío para su comercialización, pudiendo mantener su calidad durante un tiempo prácticamente ilimitado.

Por otra parte, en el sector de platos preparados, la industria conservera de pescado tiene, sin duda, un gran porvenir. El número de preparaciones y en el campo de experimentación es amplísimo. Las posibilidades de adaptarse al gusto de cualquier país, en cuanto al aspecto, sabor, olor, etcétera, son también numerosas, y la creciente mecanización y automatización de los procesos de fábrica ayuda a que los costos puedan ser competitivos.

Naturalmente, la industria de conservas de pescado tiene también sus dificultades. Entre ellas cabría señalar la falta de regularidad en la captura del pescado, materia prima que impide una fabricación continua, o la dependencia de la red de congelación, con los inconvenientes que ello lleva consigo. El precio de la hojalata, pescado e ingredientes, y las dificultades que a la importación presentan ciertos países desarrollados.

LA LUCHA POR LA CALIDAD Y LA INVESTIGACION

A nuevos tiempos, nuevos métodos. La lucha entonces ha de establecerse en el mejoramiento de los procesos de fabricación, buscando mejores costos y rendimientos, en el incremento también de la capacidad de maniobra con la investigación de nuevos productos, nuevas especialidades dentro del mismo producto y nuevos ingredientes, explotando al máximo, por último, aquellas especies que hasta ahora se consideraban como depreciadas.



Planta piloto de conservas de pescado en el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo.

El constante avance tecnológico mundial exige, por otra parte, a cualquier país que quiera competir en mercados internacionales el empleo de técnicas que le permitan parangonarse con productos similares presentes en el mercado internacional.

El éxito de cualquier industria en el concierto mundial dependerá, en definitiva, de su poder de competencia.

Dada la responsabilidad que todo ello supone, los centros de investigación han de dedicar su esfuerzo colaborando en esta línea a escala nacional de ayuda a la industria para que pueda aumentar su poder de competición en el mercado internacional.

El Instituto de Investigaciones Pesqueras, del Patronato Juan de la Cierva, integrado en el Instituto Nacional de Ciencia y Tecnología de Alimentos, lleva a cabo en este momento, dentro de su sección de Tecnología de Conservas de Pescado, dos líneas de trabajo, por lo que se refiere al concepto de calidad.

En primer lugar, una serie de los trabajos que se están realizando tiene por objeto controlar las características técnicas y de calidad de las conservas de pescado, moluscos y crustáceos españoles en sus diferentes preparaciones.

Ello conduce al conocimiento de la calidad real de nuestros productos, y nos suministra una valiosa información, que marcará las pautas para el establecimiento de futuras normas nacionales de calidad.

Por otra parte, el Instituto dedica su esfuerzo científico a la investigación de nuevos procesos y mejora de los clásicos para incrementar la calidad final de las conservas de pescado, y el desarrollo de nuevos productos industriales. ■ MANUEL LOPEZ BENITO. Del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

ULTIMA HORA

PESQUERO MALAGUEÑO CAPTURADO POR LANCHAS MARROQUIES

Con posterioridad al cierre del bloque de informaciones, en el que se encuentran las crónicas de nuestro corresponsal en Marruecos (página 36), en una de las cuales se subraya que desde primeros de año no se habían producido detenciones en aguas jurisdiccionales marroquíes, nos llega la siguiente noticia de Europa Press sobre la captura de un pesquero malagueño en dichas aguas:

CEUTA, 28.—Según noticias llegadas ayer a Ceuta, el pasado sábado, cuando navegaba hacia Melilla, fue apresado el pesquero «Piscis», con base en Málaga por elementos del servicio de vigilancia pesquera marroquí.

En esta ocasión, los vigilantes del vecino país iban escondidos en un pequeño barco de pesca, se acercaron al «Piscis» y saltaron a su interior con metralletas. Seguidamente, confinaron a los tripulantes del pesquero afectado a que pusieran rumbo al puerto de Medik, situado a unos 20 kilómetros de Ceuta.

En dicho puerto, las autoridades marroquíes confiscaron la pesca del barco malagueño, así como las artes. El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Ceuta, señor Rodríguez Andujar, se ha desplazado a Casablanca para gestionar la liberación del pesquero malagueño.—EUROPA PRESS.



LOS MOLUSCOS Y SU TRATAMIENTO PARA EL CONSUMO

Por O. GOMEZ IBAÑEZ (Del Instituto Español de Oceanografía)

Los moluscos marinos, aunque tienen una gran cantidad de agua, son muy apreciados en la alimentación del hombre por su riqueza en principios nutritivos: glúcidos, lípidos, proteínas y elementos minerales tales como iodo, bromo, hierro, cobre, etcétera. Además, al ser consumidos crudos, conservan intactas las vitaminas, que son alteradas por la cocción. Pero pueden ser transmisores de enfermedades (fiebre tifoidea, salmonelosis, etcétera). Estos moluscos acéfalos (ostras, mejillones, etcétera) viven en aguas contaminadas por gérmenes patógenos, tienen una organización que les permite capturar las partículas orgánicas que les rodea, atraen las partículas alimenticias, que son así capturadas por las branquias y dirigidas a la boca. De este modo se produce una absorción bien por fagocitosis, bien por digestión.

Los moluscos no prosperan, no se desarrollan plenamente más que en aguas ricas en restos orgánicos y, por ello, los mitilicultores y los ostricultores eligen estos sitios para emplazar sus parques.

Por medio de canales de desagüe, colocados en el fondo submarino, las aguas residuales de las poblaciones litorales se vierten en el mar. El volumen de estas aguas es enorme: una ciudad de doscientos mil habitantes expulsa unos 1.000 litros por segundo, que arrastran partículas en suspensión, principalmente orgánicas, y gran cantidad de gérmenes bacterianos—cada centímetro cúbico contiene de dos a tres millones—que en su mayor parte se fijan sobre dichas partículas durante el recorrido por el interior de las cloacas. Es cierto que, con el tiempo, en el seno del mar tienen lugar fenómenos de autodepuración: microdepredadores que se alimentan de bacterias, acción antagónica de las bacterias marinas frente a las telúricas, acción de las algas que en el fondo del mar, en la zona bética, expulsan sustancias antisépticas tales como fenoles, taninos, etcétera.

Esas aguas que contienen restos orgánicos contienen también bacterias patógenas procedentes de desechos intestinales acarreados por las aguas residuales de las poblaciones. Pero estas bacterias no son nocivas para el molusco, más bien son un alimento del mismo, que las destruye por fagocitosis, pero están ocultas, en gran cantidad, en las branquias y, al ser consumido el molusco por el hombre, le pueden ocasionar enfermedades. Son animales, los moluscos, que depuran el agua, pero al mismo tiempo se contaminan y pueden contaminar al hombre. Para evitar este grave peligro es preciso que los moluscos pasen un período de estabilización en agua de mar de salinidad y temperatura adecuadas, que esté libre de gérmenes y que permita se produzca en el molusco una autodepuración. Este tratamiento es obligado, tanto para los moluscos que vayan a consumirse en crudo como para los que se destinan a conservar, ya que estos últimos, a veces, se someten a un tratamiento de cocción que puede ser defectuoso al no alcanzar apenas los setenta grados centígrados el agua en que «se cocen».

Para la depuración, los moluscos se colocan en bandejas dentro de estanques llenos de agua de mar esterilizada, donde permanecen cierto tiempo, renovando el agua

hasta tanto el análisis bacteriológico no acuse la presencia de gérmenes patógenos en el animal.

Para obtener agua de mar exenta de gérmenes patógenos es preciso tratarla por procedimientos físicos (rayos ultravioleta) o químicos (empleo de oxidantes energéticos) de acción bactericida conocida.

El empleo de rayos ultravioleta para lograr la esterilización del agua de mar exige que el agua sea transparente, ya que las partículas en suspensión actúan como pantallas que impiden la acción de los rayos más allá de las mismas. Es, pues, preciso filtrar el agua previamente o bien agitarla constantemente durante la exposición a dichos rayos. La filtración del agua presenta el inconveniente de eliminar el plancton, lo que priva de alimento al molusco. El poder bactericida máximo se obtiene con el empleo de rayos cuya longitud de onda es de 2.500 a 2.800 Å.

El uso del cloro para esterilizar el agua es cómodo y económico. Se utiliza este elemento en estado gaseoso o bien en forma de hipoclorito (agua de Javel). Como el cloro en exceso que queda en el agua de mar tratada impediría que el molusco abriera sus valvas—con el inconveniente de verse privado de alimento—es necesario agregar un anticloro, hiposulfito sódico, con el que reacciona. Un ligero exceso de hipoclorito no presenta inconveniente alguno. El exceso de cloro presente en el agua se determina fácilmente colorimétricamente empleando como reactivo una solución de ortotolidina. Aplicado correctamente el tratamiento se evita que el molusco adquiera sabor a cloro que, de tenerlo, lo depreciaría en el mercado.

En las mismas condiciones que para el agua dulce se emplea el ozono para esterilizar el agua de mar. El método de acción rápida, presenta la ventaja de favorecer la vitalidad del molusco. La esterilización se alcanza cuando el agua contiene un pequeño exceso de ozono, cuya presencia se manifiesta fácilmente tratando una muestra de la misma con una solución de yoduro potásico y otra de almidón: se produce una coloración azul más o menos intensa, según la mayor o menor cantidad de ozono presente.

Por cualquiera de los procedimientos indicados y haciendo abstracción del costo de instalación y entretenimiento, si se aplican correctamente, se obtendrá un agua estéril apta para los fines que se persiguen. Sin embargo, el empleo de ozono asegura la esterilización del agua sin formación de sustancias que produzcan malos sabores, y destruye totalmente todos los gérmenes patógenos. El exceso de ozono que se necesita para la esterilización del agua mejora los caracteres organolépticos del agua y del molusco. El ozono, por ser inestable, se transforma en oxígeno después de haber actuado como bactericida potente, no originando malos gustos ni olores. Su acción bactericida es tal que el virus de la poliomielititis, que resiste en frío a la depuración biológica y a los antisépticos, es inactivado totalmente en menos de tres minutos, con una concentración de ozono de 0.4 miligramos por litro.

La depuración de moluscos se ha hecho obligatoria por disposiciones oficiales, y existe un Convenio entre España y Francia que establece, con reciprocidad, el reconocimiento de los certificados sanitarios de exportación de moluscos.



UN CANTO A LA NATURALEZA

«Odisea en los mares del Sur», película sueca, dirigida por Torgny Anderberg, es un ejemplo válido de lo que se viene en llamar «cine para niños», y en el que los que ya no lo son tanto tienen una serie de temas dignos de ser estudiados y pensados con atención.

Tradicionalmente se ha venido considerando al cine infantil como un género menor, en lo que lo único importante sería el conseguir risas para que el espectador se entretuviera. Las complicaciones surgen al buscar los temas que provoquen esas ansiadas risas, pues el niño posee una mentalidad propia muy diferente de la del adulto. Lo normal es que se realicen películas que necesariamente habrían de gustar a los niños, siguiendo siempre el patrón o tipo de lo que los adultos entienden por infancia.

En esta película sueca se narra una pequeña historia sobre una pareja de niños que se pierden con su abuela por las islas polinesias, pero este perderse sirve al guión para mostrar los encantos de la Naturaleza y esa fuente de atracción constante que es el fondo del mar. Las imágenes submarinas poseen una fuerza e interés excepcionales, tanto para los adultos como para los niños. Costumbres desconocidas, para-jes insospechados, la película adquiere un tono documental que, sin embargo, no le resta atractivo, sino que incluso se lo acrecienta. Tras una serie de peripecias los niños regresan a su país, Suecia, y simplemente con mostrar la imagen habitual de un país superindustrializado, con sus humos fabriles, con su ausencia de playas y mares limpios, en estado salvaje, según unos; libre, según otros, las comparaciones surgen y el espectador no puede por menos que solidarizarse con la melancolía que invade al niño Hurly Burly. El progreso es importante, pero importantes son también las cosas que se van perdiendo en aras de dicho progreso. Ya sólo queda sopesar las ventajas y los inconvenientes, mientras Anderberg y su «Odisea en los mares del Sur» apuestan en favor de la Naturaleza. ■ A. B.

BOLSA DE TRABAJO

● Capitán de la Marina Mercante, con domicilio en El Ferrol, solicita embarque. (Dirigirse a «Hoja del Mar».)

● José Manuel Mateo Meca solicita plaza de electricista en buque español. Ha trabajado como primer electricista en buque mercante de la compañía sueca Lines Gorthon, de Helsingborg. Dirigirse al interesado, calle Monasterio Sta. María de Ripoll, 6, 2.º B. Zaragoza.

● Club Náutico radicado en pantano de San Juan (San Martín de Valdeiglesias) necesita para su puerto deportivo persona para desempeñar funciones propias de un servicio de marinería y competiciones deportivas. Imprescindible sepa nadar y experiencia en atraque, fondeo de embarcaciones y utilización de pequeños motores en embarcaciones auxiliares. Edad inferior a cincuenta y cinco años. Se ofrece residencia, sin comida, sueldo a convenir y Seguridad Social. Se aceptarían también ofertas de matrimonios. Interesados dirigirse exponiendo sus circunstancias personales y experiencia a: Antonio Saavedra Hidalgo, Presidente del Club Náutico San Ramón, Joaquín María López, 68, 2.º, Madrid-15.

NOTA IMPORTANTE.—Salvo casos muy excepcionales, «Hoja del Mar» no mantendrá correspondencia con quienes ofrecen o demandan trabajo en esta sección. Tampoco aceptará ser destinataria de las respuestas. El caso del capitán de la Marina Mercante que encabeza las demandas en la edición actual es excepcional y no supone precedente de ningún tipo en este orden de cosas.

Garantizamos la publicación en BOLSA DE TRABAJO de todas las ofertas o demandas que se nos remitan, pero rechazamos aquellas que no vayan firmadas ni reseñen nombre y dos apellidos, domicilio completo y profesión del remitente.

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.

¡DOSCIENTOS QUINCE METROS DE ALTURA!

TORRES (PERFORADORAS) (DE HORMIGÓN) EN EL MAR DEL NORTE

■ DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PARA LOS BUSCADORES DE PETRÓLEO EN LA ZONA MARITIMA MÁS PELIGROSA DEL MUNDO.

El problema del petróleo se ha agudizado. Las perforaciones que se llevan a cabo en el mar del Norte pueden ser importantísimas para Europa. Lo que hoy día sucede en el campo de las perforaciones en busca de petróleo en el Norte del Atlántico... interesan a todo el mundo. La Shell U. K. Exploration & Production Ltd., ha encargado en Noruega una nueva torre perforadora cuyos elementos esenciales de construcción serán hechos de hormigón. Como punto para el empleo de esta torre se ha previsto el campo petrolífero de Brent, situado a 160 kilómetros al Nordeste de las islas Shetland. La decisión de la Shell se aparta de los métodos hasta ahora habituales, según los cuales las instalaciones de perforación y extracción de petróleo en el mar se hacían exclusivamente de acero. Dadas las difíciles condiciones en esta zona marítima, hay que tener en cuenta que una instalación productora ha de poder resistir olas hasta de 30 metros de altura y tormentas huracanadas con vientos de velocidades hasta de 200 kilómetros/hora. La profundidad media de las aguas en la zona de Brent se eleva a 145 metros. Eso significa que la instalación encargada ha de alcanzar una altura de 215 metros, rebasando con ello notablemente las más altas torres de las categorías europeas.

PERFORACIONES EN EL MAR DEL NORTE... LO MÁS SEGURAS POSIBLES

En todos los informes sobre la búsqueda de nuevas fuentes de petróleo y gas natural en el mar del Norte, se señala claramente que esta zona marítima es una de las más peligrosas del mundo. Vientos huracanados y altas olas, especialmente en las regiones más septentrionales, hacen que no sólo el factor coste tenga gran importancia a la hora de abrir nuevos yacimientos. También los lugares de trabajo en las islas perforadoras y en las plataformas de extracción están expuestos a un riesgo grande de peligros para los hombres.

Ciertamente que el duro servicio en el mar se compensa con pagas mayores, muy superiores a las medias. Pero, además, todas las empresas que participan en esos trabajos de exploración se esfuerzan por contrarrestar los riesgos con amplios sistemas de medidas de seguridad que, dentro de lo posible, eliminen los peligros de este duro y difícil trabajo.

TAN SOLO UNA DE CADA CUATRO PERSONAS ES APTA

Se eligen las tripulaciones de estas islas perforadoras cuidadosamente, se construyen las instalaciones de modo que resistan a las mayores exigencias del mar del Norte y se las dota de los elementos más modernos de salvamento.

Los peligros más importantes para las tri-

pulaciones de estas islas perforadoras los constituyen el fuego a bordo y el riesgo de ser arrojados al mar por la fuerza de las olas y las tormentas.

A esto se añade la posibilidad de que una repentina erupción de gas natural o de petróleo —conocida en los círculos especializados como «blow out»— o cualquier otra seria amenaza a la instalación exija la huida inmediata de toda la tripulación.

Las maniobras «hombre al agua» constituyen parte rutinaria del entrenamiento de todas estas islas perforadoras; en ellas todo el mundo sabe lo que se debe hacer en caso de necesidad.

TRAJES DE ASBESTO Y CAPSULAS DE SALVAMENTO

Para combatir los incendios, las islas perforadoras están dotadas de amplias instalaciones para apagar las llamas. Sistemas de mangueras a alta presión, así como aparatos de espuma y trajes de asbesto resistentes al fuego son algo corriente. El viejo veterano en la lucha contra incendios, Red Adair, que, por sus trabajos apagando incendios en campos petrolíferos alcanzó fama mundial, tiene todavía otros proyectos. Ha terminado el diseño de una isla para la lucha contra el fuego flotante, que podría estar estacionada en el campo del mar del

Norte —por ejemplo, en Firth o Forth— y que, en caso de necesidad, estaría a disposición de todas las sociedades para combatir los incendios.

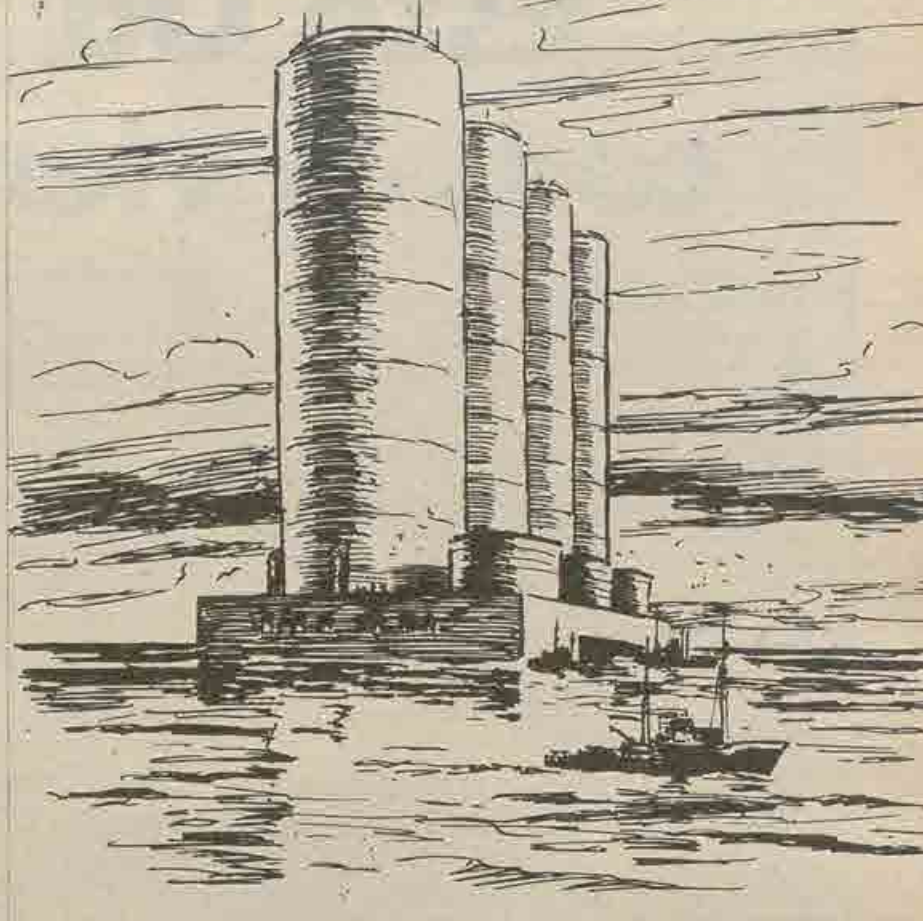
Los costos de esta isla, con una plataforma de altura modificable, se calculan en 25 millones de libras esterlinas. Es condición previa para su construcción, sin embargo, que todas las empresas y consorcios que participan en la exploración petrolífera del mar del Norte se pongan de acuerdo en la distribución de los gastos. Los problemas de seguridad en las islas perforadoras comienzan precisamente al hablar de estas instalaciones.

En las islas perforadoras, los miembros de la tripulación y los visitantes con frecuencia son izados a bordo en costas de transporte. Esta técnica es actualmente mejorada y, sobre todo, los diseñadores se esfuerzan por conseguir una costa de transporte libre de accidentes.

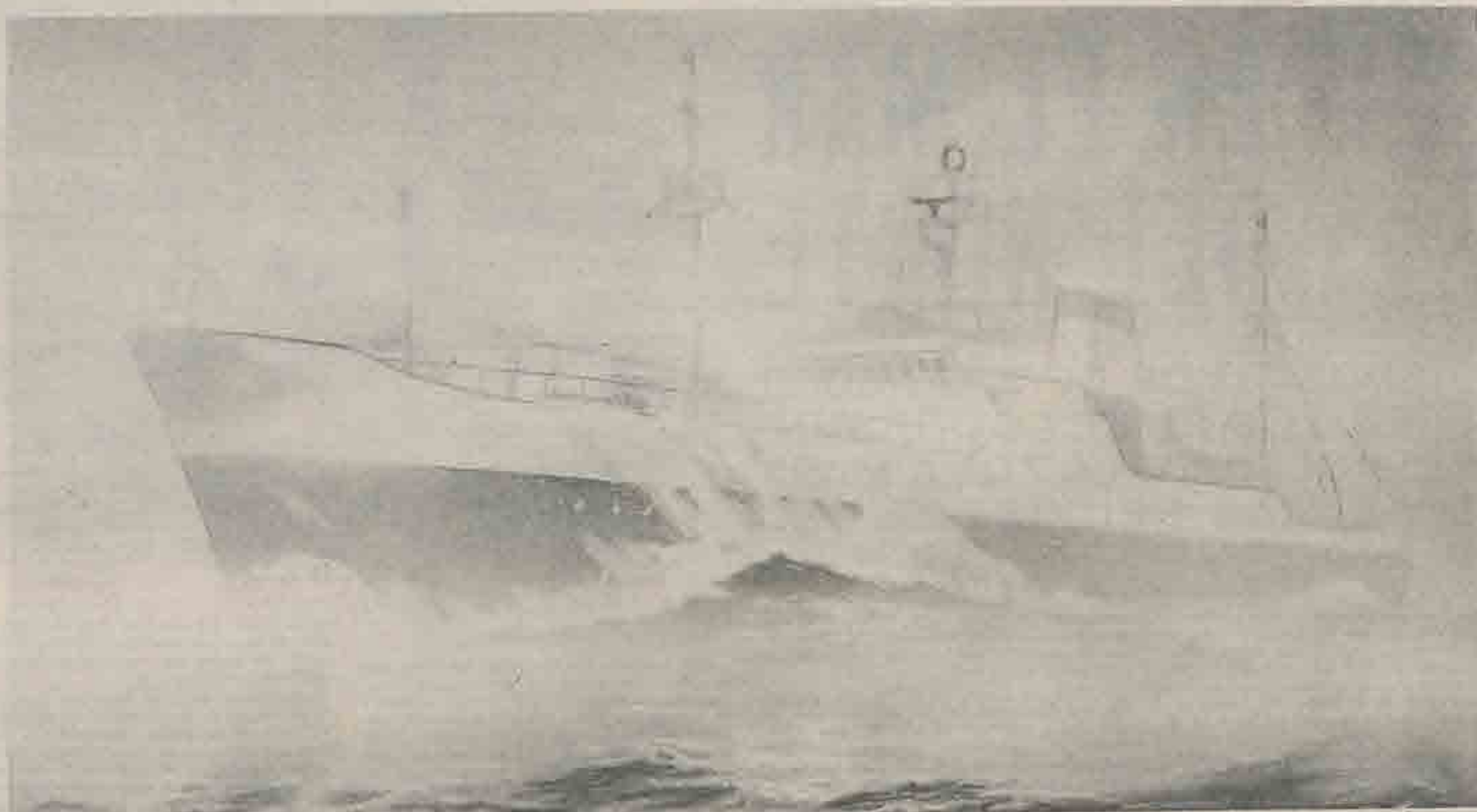
Tan importante como la entrada en la isla perforadora puede ser su abandono... especialmente en caso de grave peligro, si no existe ningún buque de auxilio a disposición del personal. Como la plataforma de trabajo frecuentemente se encuentra a 30 o más metros sobre la superficie del agua, el problema no se resuelve con barcos de salvamento anclados al pie de la isla perforadora cuando la ocasión urge.

La Shell comenzó por eso, hace dos años, a dotar a las islas perforadoras de las llamadas «capsulas Bruckers». Se trata de recipientes de salvamento totalmente cerrados, de fibra de cristal, en los que pueden alojarse de 26 a 27 personas. Se encuentran estacionados en plataformas superiores y en caso de necesidad se deslizan, con velocidades entre 30 centímetros y tres metros por segundo, al agua e incluso pueden resistir sin peligro caídas bruscas desde alturas de 50 metros. Las capsulas están dotadas con un motor que, con vientos de fuerza siete u ocho, pueden alcanzar velocidades hasta de cuatro nudos. Disponen de provisiones y de un aparato de radio y pueden navegar incluso por superficies de petróleo ardiendo.

Hasta ahora se han estacionado 60 de estos dispositivos de salvamento en el mar del Norte. En dos casos fueron utilizados y pudieron salvar vidas humanas. Los expertos dan la preferencia este procedimiento sobre otra solución que se practica en zonas más cálidas. Allí el personal dispone de pistas de deslizamiento para el salvamento, por las cuales, en caso de necesidad, pueden deslizarse rápidamente hasta el agua. Pero este procedimiento no es recomendable en el mar del Norte, sobre todo en las aguas heladas de la parte más septentrional, donde incluso los mejores nadadores no pueden permanecer más de tres minutos con vida. ■ AGENCIA ZARDOYA (exclusiva para España).



Esté Ud. prevenido contra viento y marea



Los Radiogoniómetros **FURUNO** significan seguridad en su barco, como indicadores de posición y radioguías, incluso en condiciones meteorológicas adversas. Se pueden emplear también, en la pesca, como localizadores de red.

Radiogoniómetros **FURUNO**®

EL FDA-1

El Fda-1 es un radiogoniómetro automático de alta sensibilidad que puede ser montado en cualquier tipo de barco.

El Fda-1 puede recibir señales que se hagan en la doble banda lateral convencional y en la banda lateral única (Blu).



TD-A 258

Este radiogoniómetro, de tamaño compacto, es ideal para barcos de recreo y pesca.

Puede escuchar las comunicaciones marinas en: A1, A2, A3 y banda lateral única (Blu).



FURUNO®

navegación y pesca seguras

Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

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

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.

ESPAÑA, SEDE DE LA PRÓXIMA CONFERENCIA DE ESTADOS MEDITERRÁNEOS

En la primavera de 1975, España será la sede de la IV Conferencia de Estados Mediterráneos sobre el Derecho del Mar, cuya III edición se celebró en Atenas del 11 al 14 del pasado mes de marzo. La delegación española que asistió a la reunión de la capital griega, propuso nuestro país, y la sugerencia fue aceptada por aclamación y con agradecimiento no sólo porque España ha desarrollado una incansable labor a propósito de los problemas marítimos que conciernen a los ribereños del Mediterráneo, sino por la sencilla razón de que estas reuniones de Estados mediterráneos han sido una iniciativa española que se remonta a 1970, en circunstancias que diremos más adelante. Importa señalar, antes que nada, la posibilidad de que sea en España donde se adopte, el próximo año, un convenio mediterráneo sobre la preservación del medio marítimo y sobre la prevención y lucha contra la contaminación, principales temas que más se han debatido en el curso de las tres conferencias celebradas hasta ahora, y que, por así decirlo, están "maduros" para cuajar en una convención de cuya redacción, por cierto, ha sido encargada la delegación española con base en los puntos ya debatidos y en los que hay un consenso práctico.

Además de la declaración de principio sobre preservación del mar y la lucha contra la contaminación, que son los problemas que más preocupan a los Estados ribereños del Mediterráneo, dada la amenaza cierta existente de conversión en una auténtica alcantarilla, el convenio, que ya se está elaborando, regulará la cooperación entre los signatarios sobre las materias citadas y sobre la coordinación de sus actividades, es decir, vigilancia continua, investigación científica, intercambios de información, asistencia técnica, etcétera. Igualmente se definirán las normas de aplicación en cada caso, y posiblemente se establecerá una comisión única encargada de las funciones de Secretaría General, a modo de institución del Acuerdo. Los antecedentes a este propósito no faltan: el más antiguo data de noviembre de 1971, y lo encontramos en los principios adoptados en Ottawa por el grupo intergubernamental sobre la contaminación marina y la preservación del medio marino. Posteriormente se firmó la célebre Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente (junio de 1972) y la Convención de Helsinki sobre la Preservación del Medio Marino en el Mar Báltico (marzo de 1974). Igualmente se dispone de las líneas generales definidas por la FAO sobre la misma materia en su conferencia todavía en curso, iniciada en febrero, y las reglas que se proponen a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, prevista para los meses de junio a agosto del presente año en Caracas.

Hay otros aspectos que se contemplan en el marco de este Acuerdo General Mediterráneo que se

someterá a la aprobación de los ribereños el próximo año. Se trata de los casos específicos de contaminación resultante del vertido de basuras en los puertos, del vertido de "mazut" por los barcos y de la polución que puedan provocar las prospecciones y explotaciones de fondos marinos, como es en el caso concreto del petróleo. Por último deberá establecerse una normativa bien clara a propósito de la cooperación necesaria cuando se registre un caso concreto de contaminación. Existen ya numerosos antecedentes internacionales sobre este temario, en especial el proyecto presentado en la Conferencia de Neully en 1972, relativo a la cooperación en la lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el Mediterráneo occidental; el Convenio de Londres de 1972 y el de Oslo, del mismo año, sobre la polución provocada por la inmersión de basuras y desechos o por los barcos y aviones.

PESCA, NAVEGACIÓN, INVESTIGACIÓN ARQUEOLÓGICA

Se ve que el tema de la contaminación es el que mayor atención ha recibido por parte de las naciones mediterráneas que han venido asistiendo a las sucesivas conferencias sobre el Derecho del Mar. Tal atención se debe tanto a la inquietud suscitada por la sociedad creciente de nuestro mar interior como por las posibilidades reales que tal campo ofrece a una cooperación inmediata. Pero no se detiene aquí el temario abordado en Atenas y en las anteriores reuniones celebradas en Malta y Ginebra: entre otros puntos discutidos, en los que, sin embargo, no parece desprenderse un consenso general, figura la preservación de las pesquerías, la navegación, la investigación arqueológica, el adiestramiento de personal científico y técnico y, sobre todo, la posibilidad de formación de un grupo unido que pudiese presentarse armónicamente en la Conferencia de Caracas sobre el Derecho del Mar. Este último problema es tan complejo, que los países mediterráneos se han limitado, hasta ahora, a proceder a intercambios de puntos de vista sobre la marcha de los preparativos de la Conferencia de las Naciones Unidas, tema que merece un comentario aparte. En cualquier caso, los Estados mediterráneos están convencidos de la necesidad de llegar entre ellos a una estrecha colaboración regional que, además de la lucha contra la contaminación, se imponga como objetivos la protección de los recursos vivos del Mediterráneo, procurando armonizar la legislación de cada país en materia pesquera, facilitar la navegación, especialmente ahora en que parece un hecho cierto la reapertura del canal de Suez, y la asistencia técnica a los países menos desarrollados —es decir, los de la orilla Sur— por parte de los mejor dotados. Todos

estos puntos, a no dudar, serán estudiados de nuevo en España cuando se celebre la IV Conferencia. Incluso es probable que se aborde un Proyecto de Declaración sobre Cooperación Mediterránea, una de las ideas más acariciadas por Túnez (suya fue la iniciativa en la segunda reunión, celebrada en Ginebra), y que no ha llegado a cristalizar todavía quizá porque los mismos tunecinos no han realizado el esfuerzo que de ellos se esperaba en este sentido. Es muy posible que la razón estriba en el conflicto del Cercano Oriente y en la existencia misma de Israel, vista como una "manzana de discordia" por los países árabes, particularmente cuando llega la hora de formular una Declaración Mediterránea que, obviamente, debería afectar a todos los ribereños. Mientras el conflicto árabe-israelí no se resuelva satisfactoriamente, no parece muy viable esta Declaración, llamada a establecer los principios en que debería basarse la cooperación mediterránea en todos los terrenos, y no solamente lo relativo a la contaminación o la pesca.

En cualquier caso, España está llamada a ser la sede de la más importante de las conferencias mediterráneas habidas hasta ahora, ya que el momento parece ahora el más propicio para llegar a acuerdos sustantivos, una vez que se ha desbrozado el camino con unas discusiones previas bastante positivas.

LOS ORIGENES

La Conferencia de Estados Mediterráneos sobre el Derecho del Mar tiene sus orígenes en la misma preocupación internacional expuesta briosamente en la sede de las Naciones Unidas en 1969 por el embajador de Malta, señor Pardo, sobre el tema de los fondos marinos. El ilustre diplomático —que, por cierto, ha muerto hace unas semanas— desarrolló la teoría de que los fondos marinos deberían ser patrimonio de la Humanidad y no propiedad exclusiva de un país o grupo de países. Aquella intervención provocó la constitución de la llamada Comisión de Fondos Marinos, integrada por 35 Estados. La iniciativa, que conduciría a la convocatoria de la Conferencia sobre Derechos del Mar, prevista primero en 1973 en Santiago de Chile y aplazada después para junio de este año en Caracas, coincidió con los contactos que entonces mantenían Estados Unidos y la Unión Soviética sobre la extensión de aguas territoriales, la libertad de paso por los estrechos y la concesión de derechos de pesca. La naciente Comisión de Fondos Marinos se interesó por estos otros temas y además vio la necesidad de definir diversos aspectos de Derecho del Mar como la plataforma continental, donde empezaban en realidad los fondos como "patrimonio de la Humanidad", etcétera. El terreno era, ciertamente, bastante resbaladizo no tanto por los condicio-



LA DELEGACIÓN ESPAÑOLA, EN ATENAS.—Miembros de la delegación española que han asistido a la III Conferencia de Países Mediterráneos para el Derecho Marítimo, y que ha sido presidida por don Antonio Poch, presidente del Consejo Superior de Asuntos Exteriores.

namientos jurídicos que ya existían en relación con las plataformas continentales como por las divergencias que se observaban por parte de los países interesados en la materia. El caso es que la ONU decidió realizar una encuesta entre sus miembros sobre el temario que debería abordar la comisión. España votó por la ampliación del mismo, con la mayoría de los países consultados. Fue entonces (1970) cuando se adoptó el acuerdo (resoluciones 2.749 XXV y 2.750 XXV) de convocar una Conferencia sobre el Derecho del Mar, ampliándose la Comisión inicial de Fondos Marinos (que ya no existe) a 92 países, con la misión de estudiar el amplísimo orden del día que el problema marítimo sugiere: desde el mar territorial a la navegación pasando por la plataforma continental, la contaminación, la investigación oceanográfica, los derechos de pesca, etcétera, etcétera. Todavía no se ha llegado siquiera a un texto básico para reglamentar la Conferencia, y esa ha sido una de las razones por las cuales se aplazó su celebración.

El caso es que al llegar España a la comisión preparatoria de la Conferencia del Mar, una de las iniciativas de nuestra delegación —presidida entonces por el embajador Ruiz Morales— fue la de crear un grupo mediterráneo con el objeto de cambiar impresiones y abordar los asuntos que más les afectaban como ribereños de un mismo mar. Malta se sumó con entusiasmo a la sugerencia española, y así fue cómo nació esta Conferencia de Estados Mediterráneos que ya ha celebrado tres sesiones: en Malta la primera, en 1972; en Ginebra la segunda, en 1973; y la más reciente de Atenas. Lo más importante de estas tres reuniones, a nuestro juicio, es que en ellas ha habido ocasión de observar las discrepancias existentes entre los ribereños... y de rechazar aquello que desune para centrar la atención en los temas donde la cooperación es factible. Así se ha llegado al preludio de un Acuerdo que, salvo inconvenientes de última hora, verá la luz en España como sede de la IV edición... ■

MANUEL CRUZ

A DOS MESES DE LA CONFERENCIA DEL MAR NO HAY REGLAMENTO PARA LOS DEBATES DE CARACAS

Cuando el próximo mes de junio se reúnan en Caracas los plenipotenciarios de más de cien países para participar en la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, no dispondrán de ningún Reglamento base que regule los debates, ítese a que la comisión preparatoria lleva en el empeño más de tres años. Las divergencias existentes entre los miembros de la ONU, a propósito de los temas de fondo y de forma, han conducido a esta situación que amenaza con retrasar más aún el examen del voluminoso expediente de los problemas marítimos. No obstante, existe una especie de "gentlemen's agreement" o "acuerdo entre caballeros" no escrito, por supuesto, según el cual la primera semana de reuniones de la Conferencia se dedicará al examen del aspecto procesal en el que sobresale, particularmente, la forma de aprobación de las resoluciones que se someten a votación. Hay partidarios de la mayoría simple (la mitad más uno) o de la mayoría, de acuerdo con el número de participantes y de votantes, propugnando unos grupos los dos tercios de los Estados miembros de la ONU, y otros, sólo los dos tercios de los que realmente participan en los debates y emitan votos afirmativos o negativos. En último extremo, de no llegarse a un acuerdo inicial sobre este aspecto básico, no habrá más remedio que aplicar el sistema que se sigue en el resto de las conferencias patrocinadas por las Naciones Unidas o la misma asamblea general del organismo internacional.

Lo más probable, en todo caso, es que los tres meses en principio destinados al examen de la densa problemática marina, —de junio a agosto—, no sean suficientes y que se haga necesaria una nueva conferencia, que podría celebrarse en el verano de 1975, en Viena. No obstante, para proceder con método constructivo, en esta primera fase de Caracas quizá se aborden los temas en que menos discrepancias suscitan, como son los fondos marinos y la contaminación. Lo demás —aguas territoriales, derechos de pesca, plataformas, etc.— se dejaría, de no haber tiempo, para la segunda fase. Recordemos que España figura en el Comité de Redacción de la Conferencia y que, por lo tanto, está llamada a desempeñar un papel muy activo en la misma. ■ CRUZ

REUNION DE PRESIDENTES DE LOS CONSEJOS EUROPEOS DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO

MADRID, 8.— El presidente del Consejo Español de Usuarios del Transporte Marítimo, don Alfredo A. Mata, ha asistido a la reunión de presidentes de los Consejos Europeos de Usuarios del Transporte Marítimo, recientemente celebrada en París, para estudiar, entre otros asuntos que figuran en el orden del día, el problema del combustible. Como es sabido, en estos últimos tiempos, las compañías navieras habían adoptado la costumbre de añadir, en los conocimientos de embarque, determinadas cláusulas (escritas sobre el conocimiento o mediante volante adjunto) con el fin de protegerse contra los riesgos derivados de la escasez y de los altos precios del combustible. El Consejo adoptó una resolución condenando el uso de tales cláusulas.

La misma resolución invita a las navieras a mantener los recargos, con motivo del encarecimiento del combustible, lo más bajos y moderados posible, pues han alcanzado ya un nivel en el que son prohibitivos para los embarcadores para diversas rutas y mercancías.

Asimismo, el Consejo dedicó amplio tiempo a estudiar y establecer sus criterios, con respecto a los resultados alcanzados hasta el presente, por la Conferencia de Plenipo-

tenciarios de las Naciones Unidas, en el examen y redacción de un código de conferencias, cuya última reunión tuvo lugar en Ginebra durante los meses de noviembre y diciembre pasados. Los citados resultados han sido trasladados a los Gobiernos de los países pertenecientes a la OCDE, ya que se espera que la conferencia reanude sus sesiones en marzo.

Como elemento predominante de estos criterios está la negativa de aceptar cualquier forma de asignación de cupos de carga, tal como se propone ahora en el proyecto de código y que se discutirá en la conferencia, en marzo. La razón de esta negativa está en la convicción de que tal medida es económicamente perjudicial, incluso para los países en desarrollo, y puede derivar hacia una menor calidad de los servicios.

Finalmente, y lamentándolo, se tomó nota de que en el tráfico del Atlántico Norte, las conferencias han adoptado una acción unilateral, con relación a los cargos y gastos de los contenedores. El Consejo espera que las conferencias en cuestión establezcan contacto y consultas con el grupo de trabajo usuario correspondiente.

PESQUEROS CHINOS

Pesqueros chinos atracan en la costa de la provincia de Che-Kiang, una de las zonas pesqueras más importantes de China. Según se informa, la temporada pesquera de este invierno está resultando satisfactoria. Pero la razón por la que traemos a estas páginas la noticia estriba, sobre todo, en la belleza de la imagen, que une a su estética la información sobre lo muy numerosa que es la flota pesquera en aquellos parajes.



CRONICA DE MARRUECOS

NO SE HAN PRODUCIDO INCIDENTES PESQUEROS EN LO QUE VA DE AÑO

RABAT (Crónica de nuestro corresponsal).—Desde que en los primeros días de enero de este año, la Embajada de España en Rabat y el Ministerio de Asuntos Exteriores de Marruecos elevaron a categoría de acuerdo las actas de las reuniones mantenidas entre una comisión oficial española y la Oficina Nacional de Pesca cherifiana, ninguna detención, secuestro, multa o incidente se han producido entre unidades de la Marina de guerra marroquí y pesqueros españoles.

La noticia, así de escueta, no deja de tener su intrínseco. Las proposiciones derivadas del convenio pesquero hispano-marroquí fueron afrontadas por los armadores españoles con no poco escepticismo. La sociedad Maroc-Pêche, que hasta ahora era solamente un "ente de razón", sigue igual y no se vislumbran perspectivas inmediatas para el provenir.

Y, sin embargo, la tregua es un hecho. Son muchos los que se preguntan por qué. Hay respuestas para todos los gustos.

Pese a todo, tal vez no haya tantos misterios como algunos podrían sospechar. La flota pesquera española acude con menor frecuencia e intensidad a las "aguas prohibidas" marroquíes (es decir, de las cero a las setenta millas de litoral), tras el anuncio de severas penas para los armadores y tripulantes de los buques que fuesen detenidos en aquellas zonas. Las penas oscilan entre las multas de medio millón de pesetas y un mes de cárcel, lo que no es moco de pavo. Sin embargo, esto no quiere decir que no

haya barcos españoles por estas costas. Los hay, y en cantidades que algún diplomático calificaría de "poco razonables". "Pescar al moro" sigue estando a la orden del día.

Se murmura por ahí que las autoridades marítimas marroquíes desean evitar todo tipo de incidentes con España, en tanto se discute el proyecto de Maroc-Pêche y los doscientos buques españoles que la compañía mixta podría flotar. Mientras el asunto no esté definitivamente condenado —siguen rumores—, la tolerancia de los marroquíes continuará. Después, Dios y Allah dirán...

Añadamos a ello que las unidades de vigilancia marroquíes no son muy numerosas. Y tendremos una explicación aproximada de por qué la "guerra de la sardina", o del pescado a secas, parece temporalmente resuelta. Digo "temporalmente" y con reservas, porque a más alto nivel se vio aquí con claridad que aquellos incidentes deterioraban considerablemente unas relaciones que podrían ser estables (decir "buenas" parece exagerado con todos los problemas pendientes, algunos de largo aliento). Y que la presencia de pesqueros españoles en los límites de pesca marroquí no iba a empobrecer al antiguo imperio cherifiano.

"Así están las cosas: paradas —me decía hace días un importante negociante español de pescado—. Esperemos que sigan así... para ir tirando". Si, pero, ¿seguirán...? ■ ALBERTO MIGUEZ.

SOLO EL 6,5 POR 100 DE SUS EXPORTACIONES LAS HACE MARRUECOS EN BUQUES PROPIOS

RABAT (De nuestro corresponsal).—Con motivo de la Fiesta del Trono (fiesta nacional marroquí), el Rey Hassan II de Marruecos pronunció un importante discurso, en el que, además de anunciar que Marruecos posee grandes riquezas petrolíferas que le permitirán en el futuro cubrir sus necesidades e incluso exportar a otros países, dijo también que, en menos de tres años, se construirán un gran puerto y una siderúrgica en Nador. El anuncio de estas realizaciones coincide con la creciente preocupación de los medios económicos y financieros del país en relación con el grave déficit portuario.

Hasta el momento, tres puertos aseguraban a Marruecos un relativo servicio: Tánger, Agadir y Casablanca. El primero —Tánger— servía para la evacuación de todas o casi todas las exportaciones producidas en la zona Norte, con el apoyo de los puertos de Melilla y Gázuat. Agadir era la salida para la producción agrícola (sobre todo agrinos) de la zona del Sur. Casablanca cubría las exportaciones del Gharb, y de las regiones de Beni-Mellal, Fez, Mekinez y Marrakech.

El puerto de Nador era una necesidad, dadas las limitaciones de los tres anteriores y el progreso evidente de las exportaciones tradicionales de Marruecos (agrinos y fosfatos), cuya única salida, por razones geográficas obvias, es el mar.

Pero el más grave problema que deben afrontar las autoridades marroquíes es el de la flota de carga, insuficiente y anticuada. Para sus exportaciones, Marruecos no posee más que 13 unidades de carga, lo que significa que sólo el 6,5 por 100 de las exportaciones se realizan con buques marroquíes; el resto se cubre con unidades de bandera francesa, americana, italiana, chipriota, panameña, española, belga, etcétera.

Esta situación supone un despilfarro de divisas (unos 140 millones de dirhams cada año), así como la sumisión de Marruecos a los intereses e imperativos de los grandes "trusts" del transporte marítimo.

Recientemente, la Oficina de Comercialización y Exportación, organismo que centraliza todas las exportaciones marroquíes y las ventas en el extranjero, pedía a los poderes públicos medios que le permitan "la elaboración de una política marítima" acorde con las necesidades y urgencias del momento.

La OCE proponía, entre otras cosas: la ayuda a los armadores marroquíes para la compra de nuevas unidades de transporte, la construcción de astilleros nacionales, la concentración de empresas de transporte y flete marítimo y la adaptación de las instalaciones portuarias a los navíos portacontenedores y de carga horizontal "Roll on Roll off".

El puerto de Casablanca, según prevé el Plan de Desarrollo 1973-1977, será modernizado según las exigencias antes citadas; el proyectado puerto de Nador cubrirá las necesidades de toda la zona Norte y Noroeste, y la compañía nacional Comanav piensa doblar, en cinco años, el número de buques (diez en la actualidad). Todos estos proyectos se hacen día a día más urgentes según los especialistas en el sector, pero exigirán, sin duda, inversiones a medio y largo plazo que con toda seguridad necesitarán el concurso de los organismos crediticios internacionales y de algunas compañías transnacionales. El desafío de los próximos años consistirá obviamente en que, tanto las instalaciones portuarias como las unidades marítimas, sigan el mismo ritmo de crecimiento que los sectores agrícolas e industriales. ■ MIGUEZ.



CRÓNICA DE AFRICA DEL SUDOESTE WALVIS BAY UN PETROLERO ESPAÑOL SURTE DE COMBUSTIBLE A NUMEROSOS CONGELADORES

WALVIS BAY (Crónica de nuestro corresponsal).—El día 3 de marzo atracó al muelle de Walvis Bay el petrolero español "Camporrojo" para suministrar combustible a los barcos merlujeros españoles que faenan en estas aguas. Los barcos que suministraron sólo estuvieron en puerto el tiempo suficiente para aprovisionamiento. Los demás barcos españoles que entran en este puerto reciben el petróleo normalmente, aunque según noticias, es más caro que el petróleo que suministra el petrolero español.

MEDICO ESPAÑOL

Ya se ha incorporado a su trabajo el médico cubano de habla española para atender a los muchos marineros españoles que tocan en este puerto. Comenzó el día 1 de marzo. Le ayudan su esposa y una secretaria de habla inglesa.

En una entrevista sostenida con él nos ha manifestado que está muy contento de atender a los marineros españoles e ilusionado con su trabajo. Les visita en el hospital y les atiende en su consulta particular, aparte de los médicos sudafricanos.

Los españoles que han sido atendidos estos días por el doctor González, están muy contentos y manifiestan su satisfacción al ser atendidos por un doctor que les comprende en su propia lengua y sin necesidad de intérprete.

Sobre todo, cuando tienen que quedar hospitalizados, saben ahora cuánto tiempo estarán en el hospital, cuál es su enfermedad y conocen los medicamentos que les recetan.

Estas nuevas circunstancias hacen que los enfermos españoles hospitalizados estén mucho más animados. Es fundamental que el médico y el enfermo se puedan entender en su propia lengua.

EL FONDO COMUN

Una idea salida de un grupo de marineros del pesquero "Gondomar" ha ido cuajando poco a poco, demostrando la solidaridad de los hombres del mar.

Un día se les ocurrió la idea de reunir entre sus compañeros algunos "ranes", moneda sudafricana, para atender a los marineros que quedaban en el hospital, llevándoles sellos, tabaco, fantas, sobres, etc., y para comprar juegos, balones, camisetas y poder hacer alguna excursión. Todo ello voluntariamente.

Son muchos ya los marineros españoles que se han beneficiado de este fondo común y muchos los que han contribuido y siguen contribuyendo.

Ya pueden contar con un fondo de unas cuarenta mil pesetas para balones, camisetas, algunas excursiones y sobre todo para los enfermos que quedan en el hospital. ■ URBANO VELA2.

CRÓNICA DE BELGICA

EL GOBIERNO REQUISA COMBUSTIBLE

AMBERES (Crónica de nuestro corresponsal).—Un problema para el Ministerio de Asuntos Económicos: cómo requisar las existencias obligatorias de combustible.

M. Bayers, secretario general del Ministerio de Asuntos Económicos, es un hombre que tiene muchas preocupaciones por el momento.

Casi cada día manda telegramas a varias empresas petroleras pidiendo un estado de la situación de sus existencias, así como detalles sobre sus posibilidades de abastecimiento en diversos tipos de productos. Las cantidades, según las respuestas que recibe, le permiten cada día hacer un balance de la crisis petrolera, y así podemos constatar que por el conjunto del mercado belga, el sector petrolero siempre dispone de las existencias obligatorias y también de cantidades importantes de gasolina para un consumo de cinco a ocho semanas, según las sociedades.

En cuanto a los productos extrapesados, las posibilidades de abastecimiento se alternan entre quince y veinte días. En cuanto a los productos para la calefacción, la situación es preocupante, es decir, que si varias sociedades ya no tienen nada más que vender, las grandes sociedades ven que sus existencias opcionales se reducen como la nieve al contacto del sol y sus posibilidades de acción se sitúan por el momento entre cinco y ocho días.

El señor Bayers reúne todas las informaciones y las transmite a su ministro. Es este último el que tiene que tomar sus responsabilidades en cuanto a la requisa de las existencias obligatorias y de su distribución eventual. Hace unos días tomó el Ministerio de Asuntos Económicos decisiones prácticas en ese sentido.

Así, en un comunicado oficial se estipula que es para evitar la carencia de abastecimiento en productos petroleros que podrían crear perturbaciones en ciertos sectores, por lo que el ministro, conforme con los reglamentos existentes, ha tomado decisiones que son necesarias, especialmente para salvaguardar el empleo.

Y cada persona o sociedad que encuentra verdaderas dificultades en ser abastecida se puede dirigir al Ministerio, servicio de requisas.

Salvo unas sociedades que han sido autorizadas por el Ministerio a vivir sobre sus reservas obligatorias, que ya han agotado antes de cerrar sus puertas, las otras sociedades no son favorables a una requisa de las existencias obligatorias, por la pérdida sufrida por el hecho de encontrarse en la situación de reconstitución de dichas existencias a precios nuevos.

SE TRATA DE QUE NO HAYA EMPRESAS SIN LOS MINIMOS IMPRESCINDIBLES, MIENTRAS OTRAS CUENTAN CON EXCEDENTES

El Ministerio, cuidadoso de evitar dificultades con la Comunidad Europea, estaría obligado a proceder a requisas parciales, acciones que podrían ser sometidas según la situación de las sociedades.

También ciertas obligaciones podrían ser necesarias en lo que se refiere al reabastecimiento de las existencias.

El sector petrolero se encuentra a la expectativa, mientras que ya la sociedad SECA, según ciertas informaciones, tomó la decisión de intentar un contencioso contra el Gobierno.

Parece ahora cada vez más evidente que al Ministerio de Asuntos Económicos el único criterio de razonamiento consiste en desear mantenerse no hasta el 10 de marzo, sino hasta la nueva formación del Gobierno, sean cuales sean las consecuencias. (El partido liberal acaba de perder posiciones contra los partidos demócrata-cristianos y socialistas, aunque será muy difícil gobernar, pues ninguno de ellos ha conseguido o posee los dos tercios de la Cámara para poder formar al cabo un Gobierno mayoritario.)

Pero ya hay una consecuencia que se puede prever, y es que el próximo Gobierno tendrá que declarar la existencia de una penuria de productos petroleros que podrían amenazar la economía del país durante varias semanas.

Por su lado, los refinadores belgas toman también ciertas disposiciones. Es el caso de la sociedad Esso, que, después de haber decidido interrumpir sus importaciones de petróleo bruto, hizo últimamente el tránsito de una pequeña parte de 14.000 metros cúbicos de petróleo bruto por la "pipe-line" Rotterdam-Amberes; es decir, se abasteció lo mínimo para mantener la "pipe-line" en estado de funcionamiento y para evitar consecuencias y medidas demasiado excesivas por parte de los consumidores.

Otras refinarias actúan de la misma manera, lo que prueba que quieren evitar una presión política en detrimento de los consumidores. No obstante, la mayoría de las refinarias belgas no trabajan más que al 50 por 100 de su capacidad. ■ MIGUEL ANGEL PEÑA DE LA TORRE

LA MANO DE OBRA BARATA, SIN CARTILLA, SUSTITUYE AL MARINO AUTENTICO

BONN (Crónica de nuestro corresponsal).—Era muy necesario, pero... ¿llegará a los marinos españoles, también "Lastarbeiter"?

El director del Instituto Español de Emigración, señor Suárez, intervino dura y claramente, según su magnífico estilo, en la II Conferencia Regional Europea de la Organización Internacional del Trabajo celebrada en Ginebra. Denunció los perjuicios y, la mayoría de las veces, falta de humanidad de muchas agencias privadas de contratación, señalando "la inmundicia que supone especular con fines lucrativos con la contratación de obreros extranjeros, y, todavía más, cuando éstos se encuentran fuera de sus países de origen" (textual).

Casi todos, por no decir todos los asistentes, pensaban más en el emigrante terrestre. Estábamos en la Suiza hotelera y lacustre, pero sin salida oceánica.

Sin embargo, yo pensaba en esas agencias nacionales y extranjeras, dedicadas al marino, y soñaba con una mayor intervención y control de "quien corresponda". Deliraba, viviendo una conferencia similar dedicada sólo a los marinos.

En casi la totalidad de los casos, el marino español se contrata —mejor, se "destrata"— particularmente, sin conocer idioma ni derechos y, en muchos casos, ni siquiera el color de la bandera bajo la cual iba a tragar todo menos brea o también brea.

¿Por qué no existe una reacción tan valiente como la del señor Suárez entre los representantes de nuestros marinos? ¿Por qué, de una vez, no se hace una "excursión" por estos puertos, se charla con nuestros marinos en su salsa y se

intenta una verdadera investigación y posterior exigencia cerca de las autoridades marítimas norteamericanas?

La última vez, los marinos españoles, haciendo causa común con sus colegas alemanes, consiguieron unas mejoras salariales, boteando armadores negros que acabaron momentáneamente por rendirse; pero si sigue cambiándose la enseña de un barco y más en puerto lejano, no quedan más "cataplines" que someterse al "no hay esos derechos" de aquel país.

La mano de obra marinera, aun y casi siempre sin cartilla, filipina, indonesia, asiática, mucho más barata, en particular en las comidas, va sustituyendo a pasos agigantados a hombres que nacieron y vivieron en el mar como ellos, pero con otras apetencias.

Hay que poner remedio y rápidamente. Las agencias, si de momento no pueden hacerse desaparecer, por lo menos hay que discriminarlas. Las buenas y las que no lo son. Sin términos intermedios, que cuando se trata de vidas humanas no se pueden tolerar. Mientras llegue la intervención o visado intergubernamental, a las "buenas", ayúdalas: a las "otras", cárgaselas. ¿Cómo? Cien métodos existen: contrapropaganda, avisos, rumores, denuncias y otros tantos etcéteras.

Hay que evitar marinos inútiles sin justificación de seguros abonados, sin derechos a pensiones por esos "olvidos", abandonados, incluso accidentados, en puertos desconocidos y lejanos. Parados sin barco y, sin embargo, con "ofertas" en barcos negros.

Si para que un obrero "terrestre" salga a trabajar a Alemania u Holanda, pongo por nacio-

★ **HAY QUE TERMINAR CON LA ESPECULACION DE LAS AGENCIAS QUE TRABAJAN PARA ARMADORES "NEGROS" Y QUE DEJAN AL TRIPULANTE EN EL MAYOR DESAMPARO.**

nes receptoras del 90 por 100 de nuestros marinos, precisa un visado del Instituto Español de Emigración en su contrato, ¿por qué al marino no se le visa, por lo menos hasta tanto duren las agencias privadas, el contrato que éstas le hacen firmar, por alguna oficina o departamento responsable español? ¿Por qué no se le asesora? ¿Por qué no se le abren los ojos y mil "porqués" más y entre ellos no es el menor la garantía de que la familia quede asegurada y que, si Dios así lo quiere, se estipule y pueda reclamarse la pensión de viudedad u orfandad causada. Se entiende, naturalmente, aparte de la que pueda corresponderle por España por su seguro voluntario si lo firmó.

Seguir bailando cada veinte millas al son del himno que le toquen huele bastante a tiempos de condenados a galeras y aquéllos cumplan o, mejor dicho, pailaban castigo.

Hay que solucionar y barrer estas anomalías que están aburriendo, quemando y dejando en la calle a nuestros compatriotas marinos, verdaderos y únicamente marinos.

Me duele el tono de este reportaje, pero trato de ayudar, ya que para eso estamos. ■
ANGEL

CON EL
"ARRISCADO"
(aprovechará toda especie que llegue a bordo),
LA PESCA DEL BACALAO
SE HACE MAS RACIONAL

★ **AUMENTA EL RIGOR DEL INVIERNO CANADIENSE Y APARECEN BANCADAS DE HIELO EN PLENO OCEANO.**

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON, Terranova (De nuestro corresponsal).—Parece que no tenemos otra cosa que decir que hablar del tiempo, pero es que en Terranova el tiempo lo es todo, influye sobre la pesca en los bancos, sobre los accidentes, sobre las enfermedades, sobre el aprovisionamiento... sobre la supervivencia, en suma.

Este año, más que los últimos diez pasados, existen grandes bancadas de hielo, no solamente en las proximidades de las costas, sino en pleno mar.

Con la llegada a Terranova del bacaladero "Arriscado" se inicia para España un nuevo sistema, más racional, de aprovechamiento del pescado, aprovechando absolutamente todo lo que llega a bordo y no desperdiciando preciosas proteínas, como tradicionalmente nuestra flota ha venido haciendo. Al "Arriscado" seguirán en breve una serie de cinco más, exactamente iguales, y cuyos nombres serán: "Brincador", "Cernello", "Dianteiro", "Esguio" y "Farfalleiro". Felicitamos a la compañía Pepsa, que ha tenido tal iniciativa, y no dudamos del éxito de la empresa.

AVANCHA DE BUQUES EN SAINT-PIERRE

Siguiendo la tónica de los pasados meses de enero y febrero, en lo que va de mes de marzo se han superado ya con creces las entradas de años anteriores para las mismas fechas y no sólo de buques españoles (desde luego, los más numerosos), sino de otras nacionalidades.

PRIMER FALLECIDO EN SAINT-PIERRE TRAS NUEVE AÑOS

En los últimos nueve años se han atendido 21.500 pescadores y hospitalizado 1.035, sin haber registrado un solo fallecimiento. Por desgracia, esta racha se ha roto precisamente con un veterano de Terranova, Manuel Lojo Muñoz, capitán del "Cruz de Aralar", que padeció un grave infarto de miocardio el 1 de marzo, en el momento en que su barco se preparaba a abandonar el puerto de Saint-Pierre. Atendido de urgencia a bordo, continuó el tratamiento en el hospital, y cuando creíamos que salía adelante, falleció a los siete días de iniciado el infarto. Su fallecimiento llenó de consternación no sólo a toda la flota, sino a todos los habitantes de la isla de St. Pierre, donde Manolo era muy querido.

ESTADO DE URGENCIA EN TERRANOVA

Oímos por Radio St. John's noticias alarmantes sobre la situación planteada en esta provincia canadiense ante los fortísimos temporales de nieve y las bajas temperaturas. El estado de urgencia ha sido decretado ayer, día 11 de marzo, y en principio durará hasta hoy, día 12, a medianoche, siempre que la tempestad amaine... Puerto y aeropuerto, cerrados; carreteras, bloqueadas; bomberos y ambulancias no pueden circular, lo mismo taxis y otros servicios, colegios, Universidades, iglesias y hospitales, cerrados. Los canadienses se encuentran excepcionalmente equipados para luchar contra el invierno, por lo que es sumamente raro que estas situaciones de emergencia se produzcan, y no dudamos que si el tiempo les ayuda un poco, saldrán rápidamente de esta situación. ■ JOSE LUIS ALARCOS.



BICICLETAS PARA EL PETROLERO

El constante aumento de las dimensiones de los grandes petroleros obliga a sus tripulaciones a darse auténticas caminatas cuando tienen que ir de un lado a otro del mismo para realizar su trabajo. Por ello, la compañía del supertanque "British Pride" ha introducido la bicicleta

en él para facilitar los desplazamientos. En esta foto vemos a un marinero saludando a un oficial cuando se cruza con él, ambos en su bicicleta, en la cubierta del "British Pride". ■ (FOTO-FIEL-ENL.)



TODO NUEVA YORK ES UN PUERTO

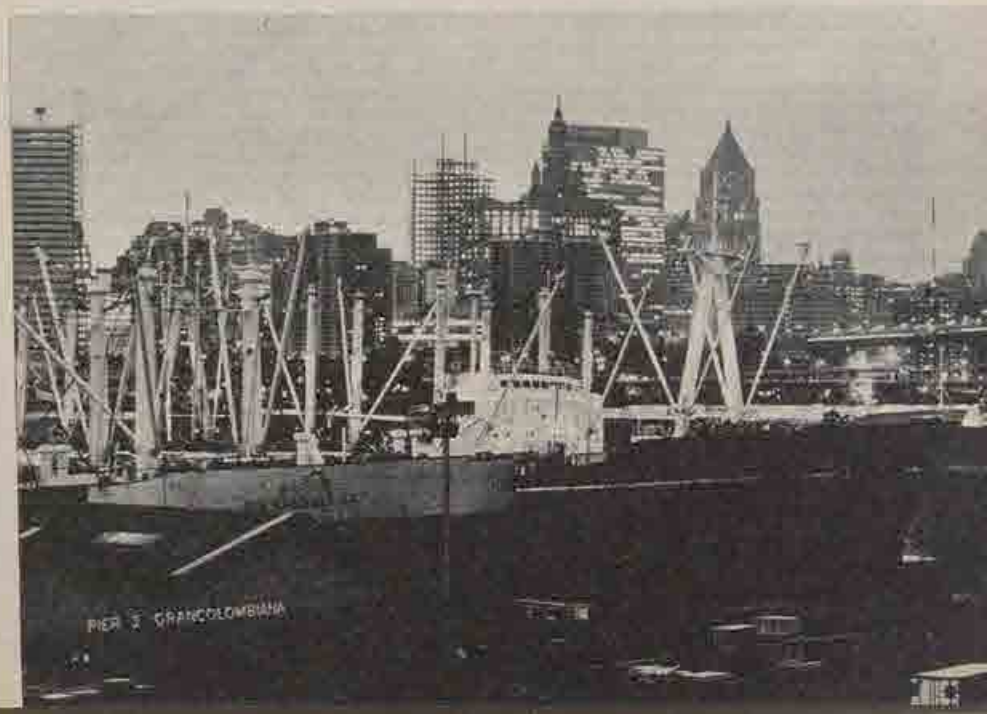
NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal). — Pocos espectáculos más deprimentes: hay que darse una vuelta por los puertos de Nueva York, y decimos puertos, porque Nueva York tiene varios; mejor dicho, todo Nueva York es un puerto, un puerto admirable, enorme, resguardado, con calado bastante para toda clase de buques. La entera isla de Manhattan, enclavada en el estuario del Hudson, es un gigantesco atracadero natural, y es posible bajarse del trasatlántico con la maleta en la mano, cruzar la calle y meterse en un hotel. ¿Dónde se ha visto tanta maravilla? ¿Y qué decir de Brooklyn, donde se alinean kilómetros y kilómetros de espigón, con la autopista al lado y las fábricas inmediatamente detrás? Ha sido gracias a este puerto a lo que Nueva York llegó a ser lo que fue.

Sin embargo, hoy el puerto de Nueva York, que había recibido todas las bendiciones de la Naturaleza, parece con la suerte a la espalda. Una crónica no es el lugar más apropiado para analizar fenómenos tan complejo como la decadencia de algo que siempre obedece a diversas causas. La del caso que señalamos está estrechamente ligada a la decadencia de Nueva York mismo, ciudad hoy en bancarrota, de la que huye la gente adinerada mientras atrae a los menesterosos, lo que hace aumentar sus problemas. Conflictos raciales, crímenes, poluciones, proliferación de los "ghettos" son sólo algunos de los males de Nueva York, y a nadie extrañará que su puerto, sus puertos, sean sólo una sombra de lo que fueron. También los barcos, con las firmas comerciales y las fábricas, emigran a otras partes, y el tráfico marítimo de Nueva York, de unos años a esta parte, va para abajo. Significativa y curiosamente, del puerto

más inmediato, Port Elizabeth, de Newark, la capital de Nueva Jersey, a un paso tan solo de Nueva York, va en aumento. Tanto es así que la corporación que lo administra acaba de votar nuevos créditos para ampliar sus facilidades, y en especial multiplicar el espacio destinado a contenedores. Con ello hemos puesto el dedo en una de las llagas: el concepto de puerto, como el concepto mismo de barcos, ha cambiado radicalmente con ese nuevo dispositivo del transporte que es el contenedor. Y el que no sepa y no pueda adaptarse a él, se muere. Antes, lo más importante para un puerto era estar bien resguardado y tener aguas profundas, a más de hallarse lo más próximo posible a las zonas de población. Hoy necesita esas condiciones, pero además precisa un amplio espacio detrás, un "hintergrund" donde almacenar los contenedores en espera de la carga o los recién descargados. Ya no bastan los simples tinglados de antaño, donde podían amontonarse las mercancías, que se han convertido en los vagabundos de los puertos, llevando y trayendo carga. Y es ahí donde Nueva York falla: los puertos de Nueva York, excepto ciertas partes del de Brooklyn, no tienen ese "hintergrund", andan escasísimos de espacio, como todo en esta ciudad. Sobre todo en Manhattan, donde el palmo de terreno vale una millonada y la construcción urbana empieza, como hemos dicho, ya a cien metros del muelle, apenas hay sitio para los contenedores. En Nueva Jersey, sobra.

El contenedor, que ha revolucionado el concepto del transporte marítimo, también revoluciona el de puerto, y los ingenieros tendrán que tenerlo en cuenta en sus diseños portuarios de ahora en adelante. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

★ PERO TODO EN LA CIUDAD DE LOS RASCACIELOS ESTA EN DECADENCIA, Y SU ACTIVIDAD MARITIMA LANGUIECE, MIENTRAS AUMENTA LA DEL CERCANO PORT ELIZABETH.



CATASTRO ALGOLOGICO DE SANTANDER.—En el grabado se puede apreciar cómo se ha cuadrículado el distrito marítimo de Santander, dejando únicamente los rectángulos en cuyo interior existían fondos rocosos.

Desde la más remota antigüedad, la Humanidad ha hecho uso de las algas marinas. Las grandes y antiguas civilizaciones orientales las conocieron e hicieron un uso intensivo de sus propiedades culinarias y curativas, y hasta nosotros han llegado monumentos, poemas, leyendas e incluso recetas médicas en las que se las alude.

Las algas verdaderas constituyen un conjunto importante de los vegetales situados en la base de este reino, en donde la naturaleza de sus órganos vegetativos y reproductores las clasifica entre las criptógamas talofitas, de las que representan la serie coloreada.

Gracias a la energía procedente de la luz solar que retienen los pigmentos fotosintéticos, las algas realizan los diversos pasos de la asimilación del anhídrido carbónico disuelto en el agua del mar, formando materia orgánica y desprendiendo oxígeno.

En las formas más evolucionadas se produce sólo una especialización de ciertas células en diversos sentidos, así como una especialización de los órganos que no siempre son análogos a los de los vegetales terrestres.

2º. Algas planctónicas o fitoplancton, que son las que flotan en el agua y que, en la mayoría de los casos, son organismos unicelulares.

La industria más adelantada que tenemos en este campo es la del agar, que emplea como materia prima el *Gelidium sesquipedale* Thuret, alga que casi exclusivamente procede de la costa cantábrica.

Son múltiples los problemas que se están abordando, y nuestra labor puede concretarse en los siguientes puntos:

5.º Preparación de una publicación de las algas de nuestras costas.

b) Se recorre la zona a investigar siguiendo determinadas líneas, teniendo en funcionamiento el ecosondador. Así obtenemos la profundidad y la naturaleza de fondo en tres categorías: piedras, arenas o fangos.

compás, también del principio y final. De esta forma podemos llevar estas líneas a la carta, poner la naturaleza de fondo donde corresponda, y con la tabla de mareas y las profundidades obtenidas con el ecosonda-dor, determinar su profundidad media. En la carta náutica unimos los puntos que señalan piedra, que es donde únicamente se dan las algas que nos interesan. Las que crecen en arena o fango son muy escasas y de nulo valor económico, lo que no justifica un estudio y un gasto que es mejor utilizarlos en una labor más positiva.

La labor de recorrido de líneas va unida a la "labor de gabinete", que consiste en llevar lo obtenido a las cartas y calcular las áreas de zona pedregosa en cada cuadrícula. Esta es una labor que realizamos con el mayor cuidado, pues es la base del mapa algológico.

c) Obtenidas las zonas rocosas, asiento de los posibles bancos de algas, volvemos al distrito objeto de investigación para confirmar nuestros datos.

Situamos el barco dentro de una de las cuadrículas y lanzamos dos cuadros, de un metro cuadrado de superficie interna, al mar, uno por cada banda. Los submarinistas se encargan de arrancar todas las algas que han quedado en el interior del cuadro. Una vez izadas a bordo estas algas, se meten en una bolsa de plástico con un número de orden que corresponde con el que se apunta en el diario de campaña. Los submarinistas que no han subido a bordo cogen los cuadros y los trasladan, uno de ellos diez metros en dirección Sur con respecto a la anterior toma, y el otro, igual pero en dirección Este. Esto lo realizan utilizando un cabo de diez metros que lleva un peso en un extremo y está unido al cuadro por otro, y haciendo uso de sus compases submarinos de muñeca, que le indican la dirección.

Estamos enlazados a los submarinistas por medio de fonía submarina sin hilos; así nos van explicando cualquier dato de interés y todo lo que observan. Gracias a un termómetro que llevan nos dicen temperatura del fondo, además de indicarnos claridad del agua, profundidad, presencia o ausencia de peces o crustáceos, composición general del campo de algas, etcétera. Si indican que el campo es homogéneo, se toman menos muestras que si es muy heterogéneo. Obtenemos cuatro valores cada vez que nos detenemos, para así conseguir una media lo más fiel posible de cada punto. Cada 50 ó 100 metros repetimos el muestreo, haciendo que el barco dentro de cada cuadrícula navegue en zigzag.

Una vez finalizada la recogida de datos, que se realiza desde las ocho de la mañana hasta las cuatro de la tarde, regresamos a puerto. Allí, con una balanza que llevamos a bordo, pesamos cada bolsa, anotando peso total y peso de cada clase de alga que se encuentre. A la vez se van realizando medidas de la longitud de las matas. Como ya dijimos, cada bolsa lleva un número de orden y, por lo tanto, apuntamos en el diario de campaña, en el número que corresponda, todos estos datos.

De diversas bolsas tomamos testigos para secar las algas y así poder trabajarlas en el laboratorio. Las algas raras, o que encontramos por primera vez en una zona, las prensamos entre papeles para tener una muestra, metiendo un trozo de la misma en un tubo de ensayo con alcohol, por si es necesario hacerles cortes histológicos.

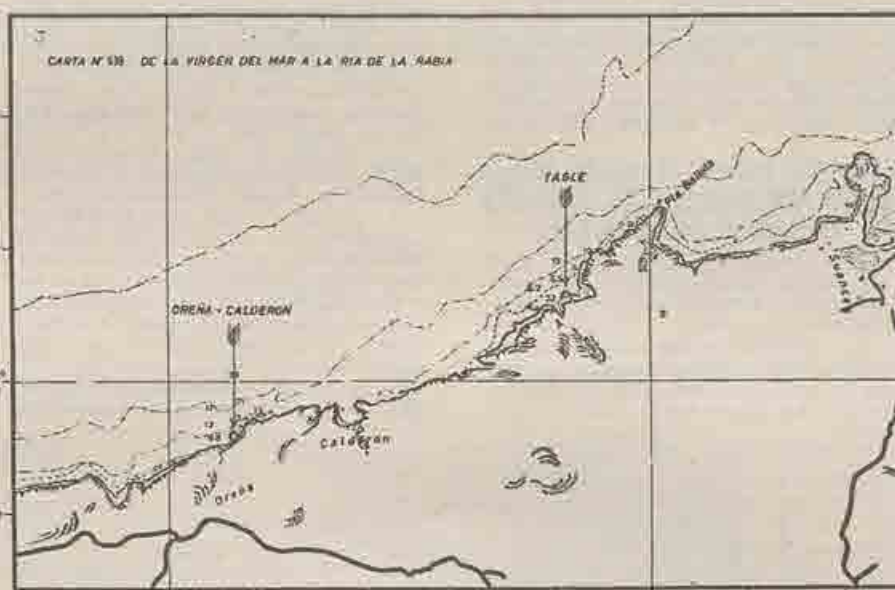
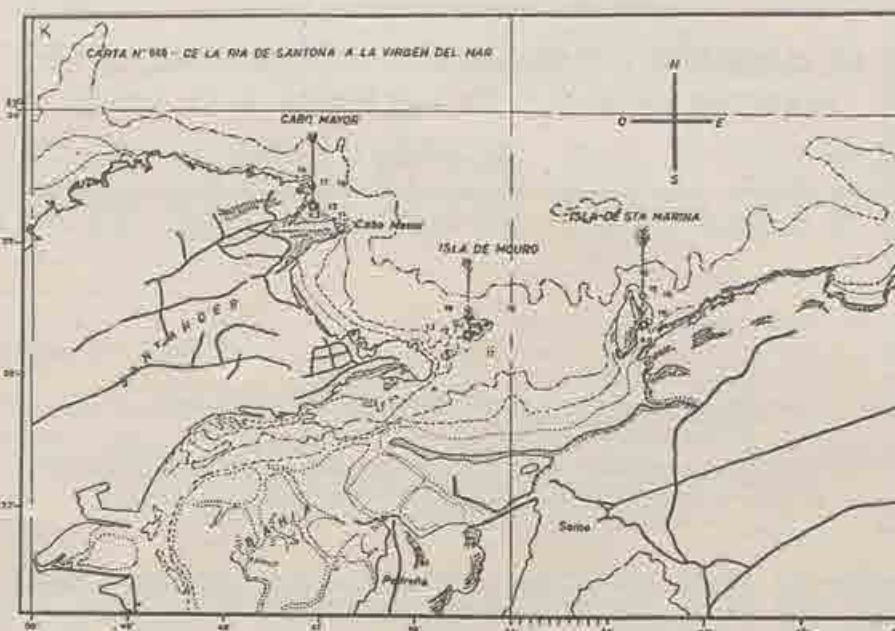
d) Terminado lo anterior, sólo resta trabajar esos números, aplicar las estadísticas y así conocer la distribución de algas y cantidad de ellas. Como es natural, estas pruebas se repiten para tener confianza en los datos, obtenidos hasta la fecha una exactitud de + 10 por 100, lo cual es más que suficiente.

Piénsese en todas las dificultades que lleva aparejada una labor del tipo de la que acabamos de resumir.

Como dato, hasta señalar que el verano de 1973 realizamos sesenta y dos días efectivos de trabajos en la mar.

ESTUDIOS BIOLÓGICOS

Se están realizando mediciones de longitud a todo lo largo del año, para lo cual se realizan cinco salidas mensuales. Queremos ver qué sucede incluso en invierno, pues hasta la fecha no se había realizado en el Cantábrico trabajo alguno en estas épocas. Estamos viendo el problema de competitividad de unas especies con otras en cuanto a ocupación del terreno. Vemos cómo actúa el



Las flechas señalan los lugares donde se realizan los muestreos mensuales.

fenómeno del epifitismo, que es el que unas algas crezcan sobre otras, cómo afecta esto a su desarrollo y en qué zonas es más abundante el fenómeno.

Realizamos cortes histológicos de las diferentes especies para comprobar si su estructura presenta alguna variación a lo largo del año, cuándo ocurren las esporulaciones, por lo que llevamos un control constante de las aguas, etcétera.

ESTUDIOS QUÍMICOS

Se están desarrollando diversos estudios:

a) Variación del poder gelificante del agar obtenido del *Gelidium*. Tomando muestras de diversos lugares de la costa, hacemos cinco salidas mensuales a cinco estaciones prefijadas por sus condiciones. Ello nos explicará por qué serie de estados pasa este *Gelidium* y cuál sería la mejor época desde el punto de vista del rendimiento para su recolección. Así como la variación del poder de gelificación del agar, según diferentes formas de obtenerlo.

b) Variación anual del contenido en alginato y viscosidad del alginato sódico obtenido de las laminarias.

c) Obtención del ácido alginico de algas no industrializadas hasta la fecha en España y que abundan mucho en muestras costeras. Se trata de algas del género *Cystoseira*, llamadas por los recogedores de algas "rabos de raposa".

d) Aparte de todo lo anterior, o como complemento, se realizan análisis de humedad, proteínas, grasas, cenizas, etcétera.

CULTIVO DE ALGAS

Se ha realizado con éxito el cultivo del *Gelidium sesquipedale* Thuret de una forma bastante sencilla.

Sabíamos que el área de máxima dispersión de una mata de *Gelidium* estaba comprendida en un radio de dos metros, teniendo a ellas como centro. Así que si podíamos llevar matas de *Gelidium* encima de un fondo rocoso, las posibilidades en el papel eran buenas.

Se sabe que si estas algas pasan bruscamente a una temperatura próxima a los 25° C, al ser de nuevo sumergidas se provoca una esporulación "inducida" u "obligada".

En consecuencia, se eligió un fondo rocoso sin algas y, en un campo próximo, se recogieron varios kilos de *Gelidium* para su siembra.

La primera vez se metieron las matas de *Gelidium* entre los cabos sin pensar que la mar, al trabajar por el efecto mareal, cortaría estas matas. A pesar de tener éxito, éste hubiese sido mayor de no haberse perdido muchas matas.

En el verano del 73 se colocó el *Gelidium* en redes de nylon, sobre unos 100 ó 150 gramos en cada red, y se las colgaron de los cabos, manteniendo una distancia aproximada de 20 centímetros de una red a otra.

La longitud de los cabos es de 20 metros, pues resultó ser la longitud más manejable para nosotros.

Preparamos series de cinco cabos, de 20 metros cada uno como dijimos, separando cada cabo uno de otro de 5 a 10 metros.

Estos cabos interesa que queden lo más paralelos posible al fondo. Para ello se atan

IMPORTANTES TRABAJOS CIENTÍFICOS DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA.

cinco piedras a cada cabo, separadas unas de otras cinco metros y unidas al cabo por otro más delgado a medio metro del mismo; en el mismo punto de unión colocamos flotadores tipo "rosquilla", a una distancia de unos 20 centímetros de cabo. Adjuntamos un esquema de la disposición del sistema.

Hemos comprobado experimentalmente, y forzando las condiciones desfavorables, que la supervivencia del alga arrancada del fondo es por lo menos de veintidós días. A los veintidós días de comenzada las experiencias sobrevivieron unos días de marejadas muy fuertes, que nos arrancaron las bolsas que teníamos sumergidas con algas. Pero hasta ese momento, cada tres días recogíamos muestras de estas algas, y por observaciones microscópicas comprobábamos que continuaban vivas.

Hay que pensar que las algas sólo le piden al fondo donde están sujetas un punto de apoyo, y que realmente toda la planta actúa de raíz, pues las sales minerales las toman del medio que las rodea (el mar), y no como las plantas terrestres, que es del suelo por donde les llegan las sales que precisan.

Cuando algún cabo, al lanzarlo desde la embarcación, caía en alguna grieta, nuestros submarinistas lo ponían en las condiciones óptimas para obtener buenos resultados.

PUBLICACION DE UN LIBRO DE ALGAS ESPAÑOLAS

Hasta la fecha no existe un libro que recoja de una manera exhaustiva y con fotos o grabados las algas de nuestro país, teniendo que acudir a libros foráneos, en los que muchas veces falta el lugar preciso donde se encuentran determinado tipo de algas, o bien deja de señalar muchos lugares donde éstas existen.

Esta es una labor que nos hemos marcado, teniendo como base el herbario de algas del oceanógrafo director que fue del Laboratorio Oceanográfico de Málaga, don Luis Bellón Uriarte, que pasó veinte años de su vida recolectando ejemplares de algas de muestras costas, y que su esposa ha puesto a nuestra disposición. Nuestra labor consiste en completar lo más posible dicha colección, de la que desgraciadamente algunos ejemplares están estropeados, poniéndola al día y dando a la luz pública dicha obra con fotografías en color de estas algas.

ÚLTIMAS OBSERVACIONES

No quisiéramos dejar en el aire un asunto que siempre que se habla de algas sale a relucir, y que es el siguiente: El arranque de algas, perjudica a los peces?

En Francia, nación que desarrolló su industria de algas antes que nosotros, se planteó esta pregunta hace más de cien años, quedando convencidos los pescadores, por medio de las razones que les dieron los científicos, de que no perjudicaba a la pesca el arranque de algas, siempre que se haga bajo unas bases lógicas.

Aun teniendo múltiples razonamientos, creemos preferible exponer el informe que, en agosto de 1950, dirigió el biólogo de la Dirección General de Pesca Marítima, don Olegario Rodríguez Martín (actual secretario de la Comisión Internacional del Atún), al director general, y que dice lo que sigue:

"En el Reglamento vigente sobre recogida de algas se dispone que, cuando una entidad solicita una "concesión" costera para la explotación industrial de sus algas, en el expediente que se instruye a los efectos de autorización ha de escucharse la opinión de las Juntas locales de Pesca.

Los vocales de esta Junta, pescadores de

(Pasa a la página siguiente)

profesión unos, y todos hombres de mar, cuyos intereses están íntimamente ligados a la riqueza pesquera, muestran, por lo general, una común alarma y desconfianza ante esta nueva explotación marítima que ignoran y a la que ellos son ajenos. Sin gran curiosidad por enterarse de los pormenores de la nueva industria, manifiestan su disconformidad y opinión contraria, ante el temor de que pueda perjudicarles, y aseguran, más o menos convencidos de ello, que la recogida de las algas costeras perjudica a la pesca.

Respecto a esta creencia, manifestamos nuestra opinión totalmente en desacuerdo; concedamos que, dentro de las ensenadas, pudiera no ser conveniente privarles de las algas a ciertos moluscos y, en particular, crustáceos (centollos, cangrejos, etcétera), pero no aceptamos que sea esto motivo de descenso apreciable en la pesca. Opinión que fundamentamos en las siguientes razones:

a) Las algas que interesan a la industria ya sabemos que viven fijas a las rocas, desde el nivel de media marea en zonas muy batidas por el oleaje, de rompientes fuertes.

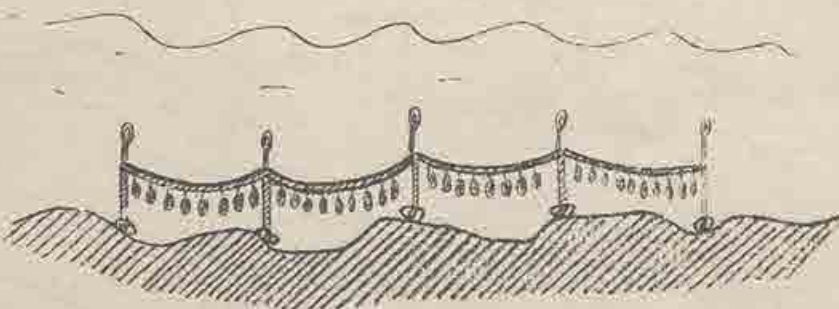
No es nada probable que los peces vengán a buscar refugio en unas algas tan cercanas a la costa y que en muchas mareas quedan en seco.

b) Las algas, por lo general, no sirven de alimento a los peces, no se conocen más de dos o tres especies —de escaso interés pesquero— que comen algas.

c) La función clorofílica, primer eslabón en el ciclo vital, corre en el mar a cargo del plancton vegetal —fitoplancton—, siendo casi nula la influencia que ejercen las algas de interés industrial en este sentido.

d) El Japón, nación eminentemente marítima y que siempre vivió frente al mar, ha sabido sacar buen partido de la explotación de las algas marinas, que ha utilizado como materia prima para los más diversos productos; entre ellos, el agar. Productos que exportaban numerosas naciones, España entre ellas, sin que por ello haya visto mermada su enorme riqueza pesquera en peces, crustáceos y moluscos. Más cerca tenemos el ejemplo de Francia, en donde la

LA ALARMA DE LOS PESCADORES ES INFUNDADA: LA EXTRACCIÓN DE ALGAS NO PERJUDICA A LA FAUNA MARINA.



Esquema de la disposición de los cabos, con las redes de nylon manteniendo las matas de "gelidium" (vulgarmente, "caloca").

explotación de las algas dejó de ser un secreto hace más de treinta años.

Actualmente, rara será la nación que disponga de costas que no tenga organizada, o en vías de organización, la explotación de tal riqueza marítima.

Así, pues, repetimos, consideramos que la pesca no tiene motivo de alarma ante el florecimiento posible de la industria para la explotación de algas marinas en España.

■ A. ALVAREZ DE MENESES, del I. E. O.

TRABAJOS SOBRE LAS ALGAS PUBLICADOS POR PERSONAL DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA

1. ALVAREZ DE MENESES, A., 1972: "Contribución al conocimiento de los campos de algas del Cantábrico". Bol. Ins. Esp. Ocean., 154.

2. ALVAREZ DE MENESES, A., 1973: "Etude biologique sur les champs d'algues rouges benthiques de la Mer Cantabrique". Cons. Int. Exp. Mar. Lisboa. K:4.

3. ARAVIO-TORRES, J., y J. VILLEGAS, 1959: "Estudios sobre algas industriales españolas. I. Influencia del tratamiento previo sobre el rendimiento y calidad del agar obtenido del *Gelidium*". Bol. Ins. Esp. Ocean., 97.

4. AREVALO, A., 1965: "Contenido y variaciones del potasio y del nitrógeno en la *Sacchariza bulbosa* (Huds) de la Pyl. Empleo de dicha especie como abono potásico". Bol. Ins. Esp. Ocean., 122.

5. BELLON, L., 1921: "Contribución al estudio de la Flora Algológica del Mediterráneo español". Bol. Pesca. Ins. Esp. Ocean., 56.

6. BELLON, L., 1938: "Nota sobre un herbario de algas de Málaga, de don Simón de Rojas Clemente y Rubio". As. Esp. Prog. Cien. XV Congreso. Santander.

7. BELLON, L., 1942: "Las algas de la 'Flora botánica' inédita de Clemente". Rev. Real. Acad. Cienc. Madrid. XXXVI, pp. 130 a 222.

8. BELLON, L., 1942: "Dos cartas inéditas de los botánicos Cabrera y La Gasca sobre las

algas españolas". Notas y Resúmenes del Ins. Esp. Ocean., II, 100.

9. CENDRERO, O., y F. RAMOS, 1967: "Trabajos sobre las algas del género *Gelidium* en la provincia de Santander". Publ. Téc. J. Est. Pesca, 6: 283-291.

10. GARCIA PINEDA, M. D., 1951: "Efectos del lavado previo en la extracción de los componentes útiles de las algas pardas". Bol. Ins. Esp. Ocean., 39.

11. GARCIA PINEDA, M., y D. MONTEQUI, 1955: "Acerca de la sustancia anticoagulante de las algas rojas". Bol. Ins. Esp. Ocean., 72.

12. GIRAL, J., 1927: "Aprovechamiento industrial de las plantas marinas". Bol. Pesca del Ins. Esp. Ocean., 131.

13. GIRAL, J., 1929: "Los Mucilagos". An. Real Soc. Esp. Fis. y Quím. XXVII, 262.

14. GIRAL, J., 1929: "Estudios sobre las algas españolas: La Algina". An. Real Soc. Esp. Fis. y Quím. XXVII, 265.

15. LOPEZ GOMEZ, M., 1933: "Contribución al estudio químico de la algina o ácido alginico". Notas y Resúmenes del Ins. Esp. Ocean., II: 74.

16. MONTEQUI, R., 1945: "Composición y aplicaciones de las algas marinas". "Ton", 44 y 45, 189 pp.

17. NAVARRO, F. P., 1942: "Bibliografía para un catálogo de la fauna y flora del mar de Baleares". Trabajo del Ins. Esp. Ocean., 15.

18. NAVARRO, F. P., y L. BELLON, 1945: "Catálogo de la flora del mar de Baleares (con exclusión de las diatomeas)". Notas y Resúmenes del Ins. Esp. Ocean., II: 124.

19. RAMOS, F., y D. CENDRERO, 1965: "Estudios sobre las algas de aprovechamiento industrial de la provincia de Santander". Publ. Téc. J. Est. Pesca, 4: 302-309.

20. VAL, M. J. del, y M. D. GARCIA, 1949: "Ensayo de algas marinas industriales". Bol. Ins. Esp. Ocean., 13.

21. VAL, M. J. del, y D. MONTEQUI, 1951: "Sobre el aislamiento de los componentes glucídicos de las algas pardas". Bol. Ins. Esp. Ocean., 40.

22. VILLEGAS, J., 1963: "Variación estacional del contenido en ácido alginico en la *Laminaria ochroleuca*". Bol. Ins. Esp. Ocean., 114.

23. VILLEGAS, J., 1966: "El alginato de sodio. Su preparación a partir de algas españolas". Bol. Ins. Esp. Ocean., 123.



TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

BARCELONA: Calle de Aragón, 271. Telex. 215 57 66-215 47 62

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22

Teléfonos 226 94 03, 226 10 16 y 275 36 00

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E

Telex (Madrid): 27589 CROS E

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

VAPORES

«Sac. Madrid»	6.964 Tons. p. m.
«Sac. Barcelona»	6.991 » »
«Sac. Tarragona»	6.364 » »
«Sac. Badalona»	5.208 » »
«Sac. Alicante»	4.189 » »

MOTONAVES

«Sac. Santander»	5.525 Tons. p. m.
«Sac. Sevilla»	15.149 » »
«Sac. Huelva»	5.313 » »

AGENCIAS

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



Terraza del Laboratorio Oceanográfico de Santander, donde se secan algas del género "gelidium". Proviene de una experiencia de pelado y recuperación de campos que venían realizando los oceanógrafos.

DIEZ AÑOS DE VIDA MARITIMA (III)

Continúa en la presente edición la serie de trabajos que venimos publicando bajo la rúbrica general "Diez años de vida marítima".

Esta es la aportación que viene haciendo "Hoja del Mar" con motivo de su X aniversario. Se inició con la edición de febrero, que precisamente correspondía al número 100 de la revista.

El armazón básico de la serie —temas trascendentes de mari-

na mercante y pesca, de Derecho marítimo, de investigación, etcétera— puede decirse que concluye hoy. El lector verá que en la serie figuran otros temas complementarios, que indudablemente tienen interés, aunque no afecten directamente a la vida profesional y laboral de los trabajadores del mar. Entre otros, un artículo titulado "Pleamar del humor gráfico", cuya lectura esperamos constituirá un motivo de esparcimiento.

LA PESCA EN CANARIAS (EVOLUCION ECONOMICA Y PROBLEMAS QUE PLANTEA)

Por ANTONIO MARQUEZ FERNANDEZ

La región canaria, formada por siete islas y seis islotes, con 1.286 kilómetros de costa, tiene vinculación forzosa al mar y, por ende, al sector pesquero; aunque algunas de sus islas viven de hecho de espaldas al Atlántico, se ha reconsiderado esa situación errónea y existe una rotunda intención de aprovechar la gran fuente de recursos que es el océano dentro del que el archipiélago canario tiene una localización favorable.

Las islas de mayor raigambre pesquera y marinera son Lanzarote y Gran Canaria, pero las restantes islas tienen un futuro prometedor, en especial Fuerteventura y la isla de Gomera. La media de kilómetro cuadrado de fondos marinos por kilómetro de costa, aptos para la vida animal y vegetal, es para toda Canarias de 8,8 kilómetros cuadrados/kilómetro de costa, lo que es bastante poco; la isla con más extensas plataformas es Lanzarote, con una media de 11,1 kilómetros cuadrados/kilómetro de costa, seguido de Fuerteventura, que tiene 10; Gran Canaria tiene 9,5, lo que supone una media provincial de 10,2 kilómetros cuadrados/kilómetro de costa; la media provincial de Santa Cruz de Tenerife es de 7,1 kilómetros cuadrados/kilómetro de costa, que corresponde a 9,9 para la Gomera, 7,4 para Tenerife, seguido de La Palma, con 5,9; y, por último, del Hierro, que tiene 5,3 kilómetros cuadrados/kilómetro de costa aptos para vivir en ello la fauna y la flora marina.

Pero si los fondos de las costas canarias no son los más óptimos, las islas se encuentran favorecidas por su proximidad al banco sahariano, que hace quince años, aunque bien conocido, constituía terreno virgen para la pesca de algunas especies, sobre todo del cefalópodo; la superficie media de la plataforma de ese banco pesquero es de 40 a 50 kilómetros cuadrados/kilómetro de costa, que contrasta con los 8,8 de las plataformas del archipiélago. La costa sahariana tiene más de 1.000 kilómetros entre el cabo de Guir, en Marruecos, hasta el cabo de Mirik, en Mauritania; en ella la flota canaria, hasta 1960 practicaba los siguientes tipos de pesca: a) Pesca de nasas y anzuelos, denominada "pesca chica"; b) Pesca de túnidos al anzuelo; c) Merluza y pargo por el procedimiento de arrastra; d) Langosta verde sahariana; e) La pesca de la corvina, con arte o con tralca.

La pesca desembarcada en los puertos canarios en 1961 es de 10.237 toneladas, con un valor de 25,13 millones de pesetas en la provincia de Santa Cruz de Tenerife; en la provincia de Las Palmas se desembarcan 130.210 toneladas, valoradas en 446,90 millones de pesetas. Todo ello supone un total regional de 140.447 toneladas y un valor en pesetas de 492,03 millones; si comparamos estas cifras con el total nacional, que ascendió en ese año a 1.058.404 toneladas, la participación canaria en esa total fue del 13,26 por 100, distinguién-

do que un 97,4 por 100 corresponde a peces, 0,1 por 100 a crustáceos y 2,5 por 100 a moluscos.

La estructura de la flota al comenzar la década de los sesenta está caracterizada por agrupar en ella las más variada gama de buques, desde las más modernas unidades a los más antiguos veleros de edad superior a cincuenta años. En la provincia de Las Palmas habían 338 barcos a los que correspondían un total de 24.208 TRB, además de 1.073 embarcaciones a vela y remo menores de 20 TRB; en la provincia de Santa Cruz de Tenerife la cifra es de 256 unidades, con una suma de 2.343 TRB, además de 2.468 unidades menores de 20 TRB movidas a remo o vela. Excluidas las embarcaciones menores, existe una media en Las Palmas de 91,2 TRB por unidad, y en la provincia habían 8,8 TRB por unidad de pesca.

En cuanto a las características de la flota, de las embarcaciones de Las Palmas, sólo el 8,3 por 100 tienen casco de hierro, y el 44 por 100 es de edad superior a los veinticinco años; es decir, que el 82 por 100 de los barcos son de madera y el 48 por 100 es de más de quince años. De las unidades de pesca de Santa Cruz de Tenerife, el 99 por 100 de ellas tenían menos de 20 TRB, correspondiéndole el 62 por ciento del tonelaje, del cual el 41 por 100 eran unidades menores de diez años y un 17 por 100 lo constituían las de antigüedad superior a treinta años.

La mano de obra ocupada del sector pesquero en la fase de extracción, según datos de 1961, era de 12.183 personas, que se distribuían locacionalmente de la siguiente forma: 4.921 en la isla de Tenerife, 662 en La Palma, 194 en Gomera, 2.114 en Gran Canaria, 523 en Fuerteventura y 1.781 en Lanzarote; a ello había que añadir 461 en La Güera y Villa Cisneros, además de 1.527 que faenan en el litoral canario.

La ocupación en la fase de industrialización es de 433 personas en la provincia de Tenerife y 1.942 en Las Palmas, que suman 2.375 para toda la región; pero estas cifras pudieron ser mayores, al no recoger si no a los trabajadores permanentes, sin tener en cuenta los eventuales.

A la mano de obra ocupada en la fase de extracción o capturas e industrialización hay que añadir el personal que estaba empleado en el proceso de comercialización del producto capturado y del transformado, pero no existen datos a este respecto referentes a los primeros años de la década pasada.

La razón principal de la industrialización de los productos derivados de la pesca en Canarias está, sin lugar a dudas, en la necesidad de dar salida al producto comercializándolo, que por razones geográficas sólo podía ser mediante su transformación; una segunda razón sería la demanda de salazones por el mercado africano.

También fue motivo acelerador del proceso de industrialización pesquera en Canarias el hecho de verse privado el mercado peninsular durante la segunda guerra mundial de las importaciones de salazones del Norte de Europa, unido a la imposibilidad de operar las flotas peninsulares en el Gran Sol y Pequeño Sol, que hace que sus barcos se tengan que trasladar a los bancos canario y sahariano. En 1961 existen en Las Palmas 27 industrias de salazones y 12 de harinas; en la otra provincia canaria había 12 de harinas y salazones.

Factor importante de esta industrialización es, por otro lado, el gran avance logrado por la industria de la alimentación, concretamente en lo que se refiere a las conservas de pescado y a la congelación; existían cuatro industrias de frío en cada provincia canaria, nueve de conservas en Las Palmas y siete en Santa Cruz de Tenerife.

La transformación de productos pesqueros en 1960 supone para el conjunto de Canarias las cuantías de 15.741 toneladas de salazones, 14.714 toneladas de harinas y aceites, 5.635 de conservas y 6.838 de pescado congelado; todo ello importa un valor de 656,9 millones de pesetas, habiéndose invertido hasta el año 1961 la cantidad de 543 millones de pesetas en la industria derivada de la pesca.

En el comercio canario hay que diferenciar el que se efectúa con la Península, Baleares y provincias africanas; el que se realiza con otros países y el comercio interinsular, de características peculiares este último, que se nutre de la flota artesanal que vende sus capturas a pequeños intermediarios, los que, a su vez, lo distribuyen a lonjas, pescaderías y establecimientos turísticos.

El comercio con la Península, Baleares y provincias africanas absorbió en 1960 la cifra de 5.090 toneladas, procedentes de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, por valor de 1,2 millones de dólares; Las Palmas envía 25.598 toneladas cuyo valor en dólares es de

6,32 millones. Todo ello supone un total para Canarias de 30.686 toneladas, con un valor de 7,52 millones de dólares.

El comercio con el extranjero de pescado fresco es inexistente por el carácter perecedero del producto y razones geográficas de las islas, por lo que sólo cabe hablar de productos transformados de la pesca, donde hay que destacar, en la década a que nos estamos refiriendo, los envíos de pescado fresco y salado a los países africanos. El total de exportaciones en 1960 de toda la región es de 17.150 toneladas, por valor de 5,04 millones de dólares, de las cuales, 568 toneladas son de la provincia de Santa Cruz de Tenerife y 16.582 toneladas de Las Palmas. Como dato importante de destacar es el auge que empieza a tener al comenzar esa década las exportaciones de pescado congelado, sobre todo a Grecia e Italia desde Las Palmas.

Los problemas que se plantea al sector pesquero canario al comenzar los años sesenta se derivan, en primer lugar, de la propia estructura de la flota, que como ya se ha visto es anticuada en sus unidades y en su técnica, estando limitada su potencialidad y radio de actuación; otros problemas se derivan también de la estructura del comercio y de la ineficacia competitiva de la industria transformadora, que en muchos casos estranguló el desarrollo del sector por falta de dimensión adecuada y modernización de su técnica que le impedía absorber todas las capturas, lo que se traducía en una caída de los precios.

La política de "renovarse o morir", tan cacareada en aquella época, apoyada por la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera, no bastaba para solucionar los problemas que se planteaban; era necesario revitalizar y ampliar la dimensión de la industria derivada de la pesca.

En los cuadros siguientes se dan cifras que por sí solas son significativas de la evolución del sector pesquero canario durante la pasada década hasta entrar en la actual.

CUADRO I

PESCA DESEMBARCADA

(En toneladas y millones de pesetas)

Año	Las Palmas	S/C. de Tenerife	Canarias	Valor total
1962	145.782	15.789	161.571	523,70
1963	127.255	17.684	144.939	542,68
1964	125.912	17.018	142.930	580,75
1965	148.660	18.343	162.003	996,33
1966	159.494	20.005	179.499	1.136,21
1967	158.115	23.506	181.621	1.121,80
1968	179.051	22.200	201.251	1.353,70
1969	179.187	21.970	201.157	1.473,40
1970	173.264	37.381	210.645	1.794,70

CUADRO II

INDICE DE PESCA DESEMBARCADA Y DEL VALOR TOTAL
(1962, base = 100)

Año	Las Palmas	S/C. de Tenerife	Canarias	Índice valor
1962	100,00	100,00	100,00	100,00
1963	86,53	111,40	89,57	103,10
1964	85,62	107,21	88,23	110,34
1965	101,08	115,56	100,11	189,30
1966	108,45	126,03	110,93	215,87
1967	107,54	148,08	112,24	213,14
1968	121,75	139,86	124,37	257,20
1969	121,84	138,41	124,31	279,94
1970	117,81	235,50	130,17	340,99

CUADRO III

PRODUCCION DE LA INDUSTRIA DERIVADA DE LA PESCA
(En toneladas)

Año	Salazones	Harinas y aceites	Conservas	Congelación en tierra
1962	14.011	24.237	6.182	7.026
1963	9.971	21.606	5.403	9.641
1964	9.893	21.500	8.454	8.658
1965	8.163	19.636	10.118	9.001
1966	6.774	21.402	12.750	11.615
1967	4.185	20.796	12.867	18.379
1968	4.216	23.939	22.205	20.780
1969	2.700	23.377	23.473	25.662
1970	2.426	17.794	30.283	26.760

CUADRO IV

VALOR DE LA PRODUCCION DE LA INDUSTRIA DERIVADA DE LA PESCA
(En millones de pesetas)

Año	Salazones	Harinas y aceites	Conservas	Congelación	TOTAL
1962	227,2	255,2	280,3	118,4	881,1
1963	247,1	255,1	188,4	158,9	849,5
1964	234,0	243,3	329,3	156,2	962,8
1965	203,4	249,0	460,9	148,3	981,6
1966	163,7	263,0	568,2	192,5	1.215,5
1967	115,5	257,3	952,6	288,0	1.936,4
1968	114,2	286,8	1.174,2	361,2	1.936,4
1969	76,3	278,5	1.351,3	486,9	2.193,0
1970	68,4	229,9	1.807,0	516,5	2.621,8

De todas las incidencias en el sector a lo largo de la década del sesenta, quizá la de mayor trascendencia haya sido la esquilación desenfrenada de las plataformas pesqueras de los bancos canario y sahariano; para colmo, los beneficios en la economía canaria derivados de ellos han sido bien pocos, más que nada por las consecuencias futuras que el hecho lleva consigo y, además, porque han sido flotas extranjeras las que más rendimiento han obtenido de esa explotación marina. Y es así como entramos en la década actual, con la preocupación de regular las capturas y ordenar la pesca en estas aguas, de forma que no se agote el enorme manantial de recursos que supone la pesca para Canarias.

Es importante destacar la importancia que se le dio y la que se le está dando a la formación profesional; existen en la actualidad, dos escuelas para impartir enseñanzas de este tipo en el campo de la pesca, una en Arrecife y otra en Las Palmas de Gran Canaria, esta última creada por el Instituto Social de la Marina. Los frutos de la mejor preparación del factor humano han repercutido de forma favorable en el sector, que se ha visto dotado de mano de obra cualificada, capaz de afrontar las nuevas técnicas.

En el periodo que estamos tratando, transcurren dos planes de desarrollo, sin que su acción directa incida en la pesca del archipiélago canario; quizá fuese la benignidad crediticia uno de los medios de planificación que más han inci-

do. Nunca ha habido un programa práctico de acción pública concreto sobre el sector ni, muchísimo menos, un plan coordinado en que se tengan en cuenta las dependencias entre sectores; consecuencia de esto es el trasvase de recursos financieros hacia sectores más especulativos, aunque menos productivos y sin una estructura consolidada y permanente, pero con efectos psicológicos que influyen considerablemente en el inversor. Un ejemplo de ello es lo que ha ocurrido en los últimos años con el sector Servicios, que se convirtió en "boom" y panacea de todos los inversores insulares, que ha hecho que muchas islas vuelvan sus espaldas al mar, mientras que las bien capitalizadas flotas extranjeras hacen uso de los recursos pesqueros del archipiélago. Al no existir un plan regional que tenga en cuenta las relaciones intersectoriales, no habrá adecuación entre las parcelas de la economía canaria; al no haber programas concretos en cada sector se producen hechos como el ya mencionado de descapitalizarse un sector o varios y alcanzarse cotas tan altas de capital invertido en otros que conducen a su propio estrangulamiento por un exceso de oferta, inadecuado con el nivel de demanda que se dé en ese momento.

Podríamos tener una visión actual de la estructura de la flota canaria con los datos que se han conseguido referentes a 1971, en los que se especifican las clases de embarcaciones por tipos de pesca.

CUADRO V

ESTRUCTURA DE LA FLOTA CANARIA (1971)

Clase de barco	Las Palmas		S/C. Tenerife		Canarias	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Pesca litoral	148	624	219	498	367	1.122
Vela y remo	490	1.000	483	612	973	1.612
Trawler cong.	27	15.250	1	140	28	15.490
Parejas	59	11.627	15	1.794	74	13.421
Bakas	8	876	5	508	13	1.384
Tránsas	62	4.100	23	792	85	4.892
Motoras no lit.	48	965	29	609	77	1.564
TOTALES	842	34.442	775	5.053	1.617	39.495

En cuanto a la situación actual del empleo, refiriéndonos también a cifras de 1971, existían en las dos provincias canarias 8.118 marinos

enrolados en barcos de pesca, distribuidos en la forma que se especifica en el cuadro VI.

CUADRO VI

DISTRIBUCION DE TRABAJADORES POR TIPOS DE PESCA (1971)

Tipo de pesca	Las Palmas	S/C. Tenerife	Canarias
Arrastre	2.511	336	2.847
Cerco y otros	2.408	184	2.592
Pesca litoral	864	1.815	2.679
TOTAL	5.783	2.335	8.118

Además de las personas empleadas en la fase de captura, hay ocupadas en la industria 4.598 hombres y mujeres, que corresponden a 4.054 en Las Palmas y las restantes 544 en la otra provincia. También hay que contar las personas que trabajan en la comercialización; un total regional de 1.114 hombres y 304 mujeres. En su casa de Tenerife hay 582 hombres y 194 mujeres, en Las Palmas los hombres que trabajan en la fase de comercialización son 532 y las mujeres, 110.

La situación de la industria derivada de la pesca en los comienzos de esta década es muy parecida a la anterior, aunque con diferencias cualitativas, por su modernización. Las variaciones más notadas han sido en la transformación de salazones, por cuanto ha perdido importancia, y en la industria de la congelación, que ha ocurrido lo contrario.

Existen 65 industrias de derivados de la pesca en la región canaria, de las que 44 están en Las Palmas, con 19 industrias de más de 50 empleados; en Santa Cruz de Tenerife sólo hay una que reúna estas características. Del total de este tipo de industria canaria, se puede decir que son sólo 33 las que pueden tener el calificativo de verdaderas entidades industriales y se distribuyen en la siguiente forma: 6, de conservas; 10, de salazones; 3, de congelado en tierra; 5, de conservas, harinas y aceites, y 3 de conservas, salazones, harinas y aceites. En el cuadro III se puede ver cuál ha sido este tipo de producción en los últimos años.

Los problemas que se plantea el sector pesquero en esta década que estamos viviendo, con matices diferentes, son prolongación de los de la década anterior. La ausencia de una política pesquera coordinada para toda la región con planes insulares de ordenación pesquera es la base de la problemática, pues de ella emanan los obstáculos que se oponen al desarrollo de este sector canario y la solución de las necesidades que se plantean. La flota está formada por excesivas unidades de bajo tonelaje, que hace que el rendimiento por TRB sea deficiente; la industria derivada es insuficiente por su dimensión inadecuada; falta infraestructura idónea para la pesca de litoral; y, finalmente, se plantea la necesidad urgente de ampliar las investigaciones pesqueras en el campo de la Biología, Técnica, Derecho y Economía. Esto último se ve paliado en parte por algunos trabajos realizados de tres años acá. La ubicación en Las Palmas de Gran Canaria de un Instituto de Investigación Pesquera dependiente del ICIC y bajo la tutela del Cabildo Insular de Gran Canaria, entidad desvinculada de siempre a lo que es el sector pesquero, pero ello no es suficiente, hace falta que los Cabildos, del mismo modo que han montado granjas de experimentación agrícola, sitúen en las islas departamentos de

investigación pesquera en todos sus aspectos; ello podría ser la base para el establecimiento de una Universidad de pesca en las islas.

No estaría completo este artículo si no hiciera referencia a la Ley 30/1972, de 20 de julio, sobre Régimen Económico y Fiscal para Canarias. En el apartado III de la Exposición de Motivos señala la necesidad de potenciar la actividad pesquera en general, mediante adecuada política financiera (artículo 5.º), instalación de industrias en zonas de preferente localización industrial (artículo 7.º), apoyo a la iniciativa privada por el INI (artículo 8.º), liberalización de importación de buques extranjeros (artículos 10, 11, 12 y 13), protección al mercado canario interior y exterior (artículos 14 y 16) y sistema de protección derivado de la Ordenanza del Arbitrio de entrada de mercancías. A esta Ley especial canaria hay que añadirle el complemento que supone, refiriéndonos siempre a la pesca, los Decretos números 484/69 y 1.560/72 sobre zonas de Preferente Localización Industrial, que favorecen la instalación de industrias derivadas de la pesca mediante alicientes fiscales y financiación pública.

Resulta inevitable hacer mención a la ampliación de las "aguas marroquíes" que ha perjudicado a la flota de sardinales lanzaroteños, al tener que desplazarse de los bancos más próximos hasta el paralelo 27º 40', en la costa sahariana a la altura de El Aaiun, esto hace que se eleven los costes y baje la calidad del producto desembarcado por razones de tiempo y distancia; es de temer, por otro lado, la competencia exterior de sardinas transformadas en Marruecos.

La mayor confianza en el futuro de la pesca canaria está puesta en la potencia humana de las islas, en las promociones de técnicos que se preparan en las escuelas de formación profesional náutico-pesqueras y en la ineludible responsabilidad adquirida por los canarios en garantizar el porvenir del archipiélago.

BIBLIOGRAFIA

"Las Palmas, en cifras, 1972" y "Régimen económico fiscal de Canarias. Ley, antecedentes legales y disposiciones complementarias", ambas obras del Secretariado de Asuntos Económicos de la O. S.; "La pesca en Canarias y banco sahariano", de don Carmelo García Cabrera; "El sector pesquero y las cooperativas del mar en la provincia de Las Palmas", de Luis Hernández, Antonio Márquez Fernández y Federico Rodríguez; monografías para Canarias de los tres planes de desarrollo, "I. Plano del Consejo E. S. Interprovincial de Canarias", "Santa Cruz de Tenerife, en cifras, 1972", "Informe Misur para la OCDE sobre industrialización de Canarias", boletines del CIES, etcétera. Es importante la documentación ofrecida por el Instituto Social de la Marina y por don Domingo Mellán.



Victor Palomo, campeón del mundo de esquí acuático.

"BOOM NAUTICO"

AUNQUE los deportistas náuticos han sido siempre auténticos fanáticos de su deporte, la realidad es que al comienzo de la década de los 60 eran muy pocos. Sólo los mimados por la fortuna podían aspirar a poseer un barco o a navegar. Los barcos de madera eran costosos y las "series" en fibra de vidrio poco rentables para los constructores, debido al limitado número de ventas. Tener un motor fuera borda resultaba engorroso y caro. No obstante, la náutica era como una ostra que empezaba a abrirse para el gran público. Las razones de este florecimiento han sido varias. Citaremos en primer lugar la elevación del nivel de vida de los españoles; en segundo lugar, el apoyo y aliento que han dedicado las distintas Federaciones deportivas para que la juventud pueda disfrutar de embarcaciones, las facilidades para el aprendizaje de cada especialidad y, por último, la creciente atención que los medios de difusión han prestado a estos deportes, despertando el interés en un amplio sector de nuestra sociedad.

ESPAÑOLES CARA AL MAR

No una, sino miles de veces se ha repetido la frase de que los españoles hemos vivido siempre de espaldas al mar. Indudablemente, esto ha cambiado radicalmente. Un gran porcentaje de españoles, que aumenta año tras año, dedica su tiempo libre a la práctica

de los deportes náuticos. Al socializarse su práctica, los costos en barcos y pertrechos disminuyen, y como al mismo tiempo han aumentado las posibilidades económicas, la venta de estos elementos se ha convertido en algo rentable para los comerciantes. Por otro lado, hoy día es posible comprar embarcaciones y motores de segunda mano a un precio muy razonable, creando así un escalón más de españoles cara al mar.

LA FIBRA DE VIDRIO Y EL POLIESTER

La madera ha sido siempre la materia prima para la construcción de embarcaciones de recreo. Indudablemente, la belleza de un casco de madera es inimitable, pero razones de orden práctico la hacen engorrosa y poco útil. Los cascos de madera necesitan muchas horas de dedicación y cuidados. Todos los años hay que repasarlos, calafatearlos y pintarlos. Esto lleva tiempo, el veraneo de tres meses es cosa del pasado y hoy día el propietario de un barco no puede dedicar una semana de sus vacaciones en poner a punto su embarcación antes de navegar y otra en acondicionarla para la invernada. La fibra de vidrio y el poliéster han terminado con el problema. El mantenimiento de un casco de este material es insignificante. Prácticamente se puede botar el barco el mismo día en que se llega de vacaciones y guardarlo horas antes de iniciar el

regreso, lo que permite al aficionado disfrutar de su deporte en un cien por cien de su tiempo libre. Otra ventaja de estos materiales es su fácil reparación. Si un barco de madera encalla tiene muchas probabilidades de averiarse gravemente; las reparaciones en madera son largas y costosas. En cascos de fibra de vidrio son rápidas y baratas, con la particularidad de que, por ser un material más duro y resistente, las averías son menos probables. Por último, diremos que, al aumentar las series de los barcos, se abaratan considerablemente los costos, ya que lo más caro de la construcción es el molde. La fibra de vidrio ha desplazado, pues, a la madera y ha contribuido positivamente a la popularización de la náutica.

AMPLIA GAMA DE MOTORES

Es la motonáutica, en especial la turística, la que sirve de primer peldaño en la iniciación de la náutica. Lógicamente, el que empieza, sobre todo las personas maduras, desean un barco que les lleve sin problemas allí donde quieren. El motor cumple estos requisitos y los fabricantes, para atender a las distintas posibilidades económicas y deseos de los compradores, fabrican una amplia gama de motores fuera borda de las más variadas potencias, ya sea para ir y venir, ya para deslizarse a gran velocidad sobre las aguas. El motor intra borda de

EL DESARROLLO NAUTICO, UN FENOMENO PARALELO AL ECONOMICO

Por GUILLERMO RANCES

cola en Z es el usual para embarcaciones más potentes, de amplio radio de acción. El fuera borda llega en potencia peso a menos de un kilogramo por caballo, empleados en motonáutica de competición. En este deporte ha adquirido gran auge; sobre todo en los últimos años, las regatas "off-shore" o fuera de costa; es decir, en alta mar.

DESGLIZARSE SOBRE ESQUIS

El motor, cada vez al alcance de más aficionados, ha hecho posible la divulgación del esquí náutico. Cualquier aficionado puede practicarlo alquilando una embarcación que le cobrará un módico precio. También existen, en algunos lugares de nuestras costas, tele-esquís náuticos que hacen aún más económica la práctica de este deporte. Basta un motor de veinticinco caballos para que cualquier aficionado convierta su embarcación en algo apto para la práctica de esta modalidad. Cabe destacar en este deporte un nombre estelar: Victor Palomo, que ha llegado a ser campeón del mundo de slalom.

CABALGAR SOBRE LAS OLAS

En los últimos diez años, el "surf" ha tomado un auge extraordinario. Es un deporte de juventud, una juventud dinámica y activa. En ligeras "tablas" hechas de



Las aguas interiores, nuevas costas de España para el deporte náutico.

"BOOM NAUTICO"

fibra de vidrio y poliéster se deslizan a velocidades increíbles en las crestas de las olas. Es este un deporte muy antiguo, procedente de los mares del Sur, pero muy joven en el resto del mundo. Nuestras playas atlánticas y cantábricas son escenarios aptos para su práctica y la juventud la ha adoptado como un reto emocionante a su habilidad y decisión. Es curioso destacar que es aquí, concretamente en Santander, donde se hacen tablas, que, debido a su excelente calidad, se exportan a toda Europa. Hoy día es posible, pues, encontrar una tabla que, aunque tenga un nombre más o menos exótico, es netamente española.

LA VELA, DEPORTE AL ALCANCE DE TODOS

La vela ha dejado de ser un deporte para privilegiados. Hoy día existen aficionados de todas clases sociales que disfrutan del placer inmenso de navegar al impulso del viento en uno de los muchos monotipos que hoy surcan las aguas de todos los puertos. Se puede empezar a los ocho años en un "optimist", diminuta embarcación, muy segura, que la Federación subvenciona (el campeón del mundo de esta clase es español), continuar luego en un Vaurien o un 420 y culminar en el evolucionadísimo 470, barco maravilloso y deportivo, exclusivamente de regatas. El estilizado Star dejó de ser olímpico, así como el Dragón. Lo son, en cambio, el Soling y el Tempest. El Flying Dutchman sigue siendo el maravilloso barco de siempre. En España ha perdido un poco su popularidad el snipe, verdadera cuna de gran parte de nuestros regatistas. Y la afición sigue aumentando.

VACACIONES AL VIENTO

Una de las magníficas iniciativas que se han tomado en el fomento de la vela es la creación de escuelas para su aprendizaje. A lo largo de las costas y junto a las playas, o en lagos y embalses, se organizan, veranos tras veranos, cursos de aprendizaje de este deporte. Los alumnos, durante quince días, conviven en vida campamentaria, inmersos en la práctica de la vela. Navegan mañana y tarde; sus conversaciones giran en torno al deporte que practican, su mentalidad se adapta rápidamente a esta forma de vivir, y cuando el curso termina no son grandes campeones, pero indudablemente poseen una formación básica para llegar a serlo. Estos cursos, realizados a varios niveles, han abierto una amplia caudera de promesas olímpicas, lo que hace de esta iniciativa una de las más interesantes de estos últimos años.

BAJO LA PIEL DEL MAR

Las actividades subacuáticas constituyen también una de las que más auge han conse-

guido en los últimos años. Existe hoy un número elevado de practicantes de la pesca submarina que han ido transformando su afición hacia el campo científico y recreativo. Indudablemente, las capturas son cada vez más difíciles y escasas, y esto ha hecho que los aficionados se dediquen a la inmersión con escafranda autónoma, practicando la fotografía submarina, la observación la arqueología, etcétera. No queremos decir, desde luego, que la pesca submarina haya decaído, pero sí que se ha hecho más difícil. En los últimos años nuestros deportistas han ganado diversos campeonatos, entre ellos, el del mundo. La Federación ha promovido constantemente cursillos de aprendizaje para que todos los que descienden a los fondos marinos estén debidamente capacitados para la práctica de la inmersión.

EL REMO CLASICO, DEPORTE ESTACIONADO

Así como como todos los deportes náuticos han evolucionado claramente, la especialidad de remo clásico, de banco fijo, no ha experimentado ningún desarrollo. Las viejas regatas de traineras siguen celebrándose, pero no han experimentado incremento alguno. El remo olímpico, en cambio, ha ido afianzándose poco a poco. El banco móvil y la técnica depurada en cada estropeada es lo que logra el triunfo. En esta especialidad no hay ciabogas (aquellas viriles ciabogas). Las embarcaciones son esquemáticas, asépticas; no son necesarios musculosos remeros, sino hombres nervudos, delgados como látigos. La única evolución ha sido ésta. El espectáculo de fuerza y entusiasmo se ha transformado. Los antiguos remeros se han estacionado, y en este cambiante mundo de la náutica el no avanzar es retroceder.

EL SALON NAUTICO, ESCAPARATE PARA LOS AFICIONADOS

Un gran paso en la divulgación de la náutica ha sido durante esta década el Salón Náutico de Barcelona. Su cuidada organización ha podido presentar año tras año las novedades existentes, dando la oportunidad a los aficionados de comprar, admirar y elegir barcos, motores y pertrechos para el disfrute de la temporada estival. Esta amplia exposición, que se celebra en el mes de febrero, es como un alegre heraldito del verano, y da la medida del impulso náutico en la temporada. La evolución de lo expuesto en cada Salón ha sido como el termómetro de los avances técnicos. Desde la exposición de barcos en general pequeños en los primeros Salones hasta los enormes cruceros a todo lujo del último, media una gran diferencia en la medida del nivel alcanzado por la técnica y por la potencia de adquisición. Los monotipos de regatas se ven rodeados por una nube de niños que discuten sobre herra-

jes, velas y cabullería con ojos brillantes de entusiasmo. Los visitantes, en un alto porcentaje, no van a ver, sino a enterarse, pues la náutica entra dentro de sus planes para las vacaciones.

TURISMO SOBRE EL AGUA

Una de las aspiraciones de muchas familias es comprarse un barco a vela o motor, según su afición. Estos pequeños o grandes cruceros se convierten en un medio extraordinario para hacer turismo de un puerto a otro, hacer excursiones o travesías de altura. En la temporada estival el aumento de turismo extranjero, que llega a bordo de sus propios barcos ha sido progresivo. Esto ha dado la pauta para que también los españoles sigan el ejemplo y se procuren un barco, de acuerdo con sus posibilidades o necesidades. Para poder navegar, para poder realizar cruceros de un puerto a otro es necesario el título de patrón. Los de más alto nivel son los de patrón de yate o capitán de yate. La afluencia de aficionados a los exámenes es cada vez mayor. Son, en general, personas muy ocupadas, que sacan el tiempo de donde no lo tienen para estudiar, para asistir a las clases. Patrones y capitanes de yate han formado un grupo, una asamblea importante que promueve publicaciones y realiza distintas e interesantes promociones náuticas. El turismo náutico es, pues, una dimensión del turismo nacional de importancia creciente, que ha demostrado verdadero valor en los últimos años.

LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y LOS CAMPINGS NAUTICOS

Para absorber todo este turismo, este movimiento náutico, han surgido en distintos lugares de nuestras costas magníficos puertos deportivos con instalaciones especiales para los yates. Cada embarcación puede disponer en su amarre de toma de agua, electricidad, teléfono y antena de televisión. Cuentan con tiendas, talleres de reparación, etcétera. En una palabra: todo lo que puede necesitar un barco. Los clubs náuticos son los que han iniciado este esfuerzo para proporcionar acomodo y aneque a los barcos de sus afiliados y a los de otros puertos o naciones; pero la demanda de estos servicios ha desbordado su buena voluntad. Los puertos deportivos son una necesidad y una realidad. Ya empieza a ser un problema la invernada de los barcos. Hace falta sitio donde dejarlos, varados, a flote o donde sea. Esta circunstancia da una idea del "boom" náutico español.

LOS CLUBS NAUTICOS, POLOS DE PROMOCION

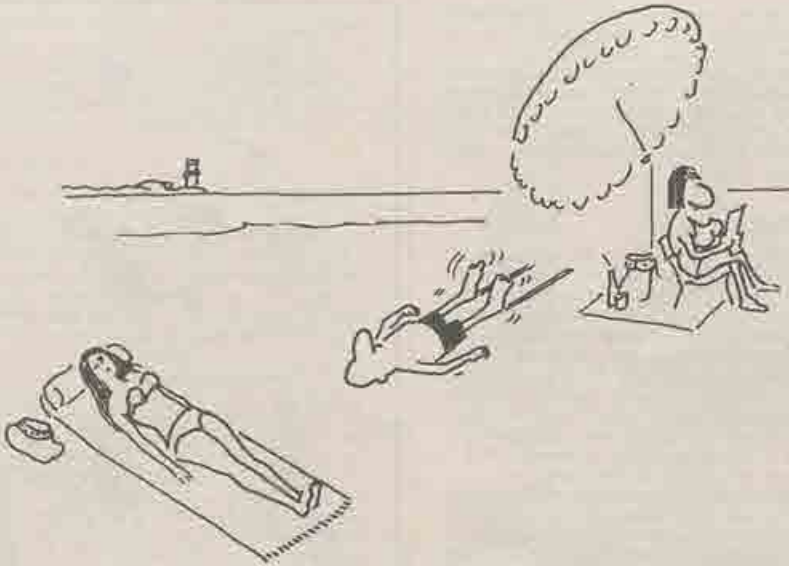
Hay que destacar aquí la positiva labor que los clubs náuticos han realizado. Diremos primero que su número ha aumentado de forma espectacular. Los hay de todo tipo: grandes y poderosos, medianos y pequeños, con una vida deportiva muy activa. Estos clubs han proliferado, no sólo a la orilla del mar, sino también en los embalses interiores. Las posibilidades náuticas de los aguas interiores han sido uno de los jalones más importantes para la promoción náutica. No debemos olvidar que, por ejemplo, en la provincia de Badajoz hay más kilómetros de "costa" que en la de Pontevedra. Esto constituye un acercamiento a la náutica de miles de aficionados que, a través de sus clubs, pueden practicar constantemente su afición favorita.

LA NAUTICA, UNA VALVULA DE ESCAPE DE LA SOCIEDAD

Hemos asistido durante estos años a un fenómeno normal en un país en pleno desarrollo, pero hay algo mucho más importante: el descubrimiento por una masa grande de españoles de lo que significa el mar, el agua; para el disfrute del tiempo libre. Han descubierto que son deportes ocupacionales que entretienen, emocionan y fomentan el orden y la habilidad. Han aprendido a respetar a los hombres que dedican su vida al trabajo en la mar, pues ahora saben apreciar sus dificultades y valorar sus virtudes. La juventud puede encontrar en torno a ese mundo de la náutica esa ilusión perdida en cómodas casas o entre humo y sonidos estridentes. Han sido diez años positivos y deseamos fervientemente que el crecimiento de esta afición continúe. Nuestra sociedad de consumo necesita reposar, serenarse y en ningún sitio podrá hacerlo mejor que frente a un horizonte infinito, sintiendo cómo canta el agua en la pala del timón.



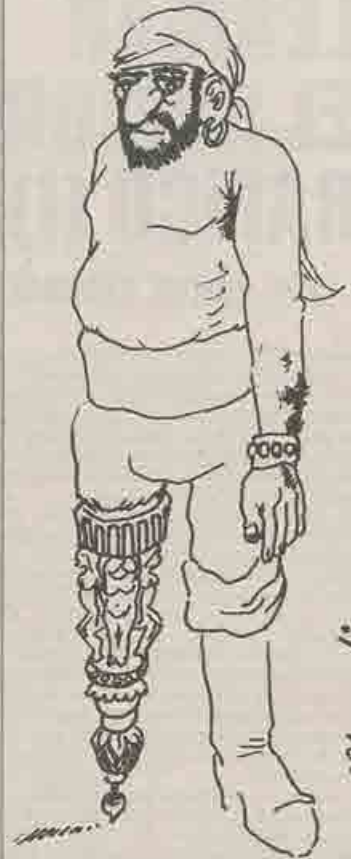
Remo olímpico: la esquematización del remo clásico.



(Del argentino Viuti)



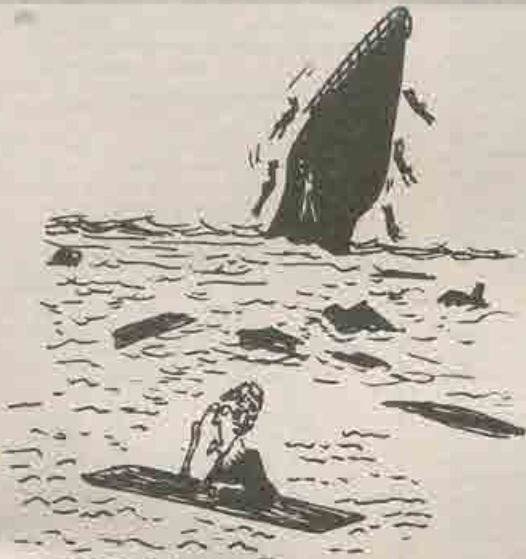
(Garmendia)



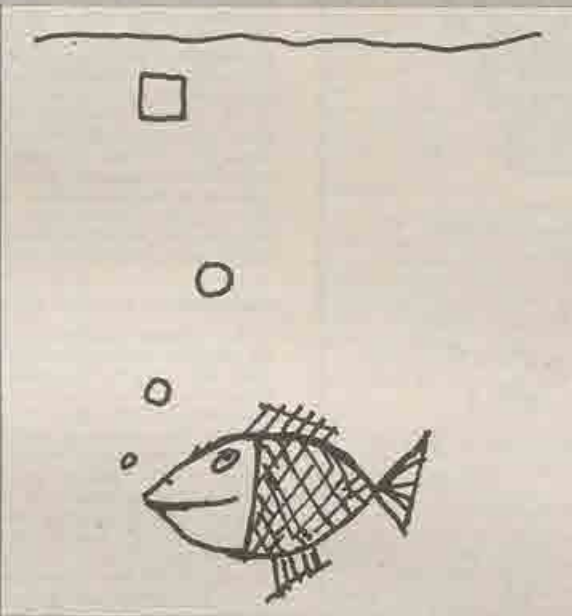
(Garmendia)

Garmendia

POP
VICTOR
VADORREY



-j Camarero! (Marez)



(Vasco-francés)



CHUMY
CHUMÉZ

-Dime, Socorro, ¿de qué conoces a ese hombre?



-¿Sabes lo que creo? Que nos hemos equivocado de barco. (Jean Bellus)

PLEAMAR DEL HUMOR GRAFICO

PLEAMAR DEL HUMOR GRAFICO (I)

Por VICTOR VADORREY

REALMENTE, desde las divertidas historias marinerías, muy marinerías, de W. W. Jacobs, posiblemente el primer humorista con un conocimiento sólido y vivido de la mar y sus tipos, el humorismo (entendido, claro está, como estilo literario) del mar no ha dado obras notables ni experimentado particulares progresos.

Tal vez alguien se escandalice por incluirlo dentro del Humor (y uso, por ello, una mayúscula protectora), pero la excepción, y excepcional al mismo tiempo, sería nada menos que el Premio Nobel concedido a la deliciosa narración de Hemingway, "El viejo y el mar", una historia de pesca terriblemente irónica y amarga. Sin olvidar algunos preciosos cuentos de Hamsun, más portuarios que de alta mar, pero con olor a salitre, o los magníficos personajes de Somerset Maugham con los mares del Pacífico Sur y de la China como fondos exóticos.

Sin embargo, en líneas generales, el mar no ha tentado mucho a los cultivadores de la literatura humorística de altura, bien porque la condición fundamental es conocerlo y sentirlo directamente, bien porque la inmensidad del gran océano, la dureza de la vida marinera y el empuñamiento del hombre ante la furia del viento y las olas provocan especialmente sus impulsos dramáticos y trágicos. De ahí la constante poética de cantar al mar (O'Neill, marino y dramaturgo, llevará al teatro el escenario de la cubierta de un barco para desarrollar el triste amor de "Anna Christie" o las esperanzas de unos marineros "Rumbo a Cardiff").

Sin embargo, hasta ahora se habla del mar. En estas situaciones emocionales, el escritor, el poeta y el dramaturgo están delante y fuera de "él". Cuando el mar se convierte en "la", mar (recálquese mucho el femenino), resulta muy distinto. Ya no se está situado como espectador, desde la orilla, sino encima de las olas. La única cuerda a bordo (primera acción) es la del reloj, las barcas se han convertido en botes, los mapas en cartas, el camino en derrota, las direcciones en rumbos... Se habla, en fin, otro lenguaje.

(Bueno, también se puede estar dentro. Pero el interior se reserva con exclusividad al buzo y al investigador submarino, observadores nada poéticos, sin imaginación creadora y menos aún crítica, y si, en cambio, asombrados conquistadores de un misterioso mundo de maravillas. Y la zona intertidal, recorrida por el tráfico de pescadores subacuáticos, no es más que un interminable campo de deportes.)

Queda evidente que el humorismo acre, acusador, mordaz y corrosivo sólo podría darse en el hombre que ha navegado, o sea, que vivió en la mar. Y aun así, tampoco, porque el hombre que navega ama la mar y su humor necesariamente se producirá con la amabilidad y ternura de la comprensión. El humorismo náutico, pues, no es ácido, sino suavemente salado.

Pero estamos en 1974 y hace ya unos años que aconteció el llamado "boom" del humor gráfico. El chiste dibujado quizá sea la fórmula humorística menos profunda y trascendente. Sin embargo, compensa la escasa agudeza con la eficacia de la expresión directa y la reducción a una situación concretísima. Y, además, ahora que recuerdo, precisamente se trataba de revisar, más o menos de lejos, el campo de los dibujos de humor dedicados a temas del mar... publicados para gentes de tierra adentro.

Cuanto se dijo, muy a la ligera, de la postura intelectual del escritor ante la vida en el mar vale, proporcionalmente, para el dibujante que busca su inspiración y suelta su ingenio en la iconografía marinera. Aunque vualva a ocurrir lo mismo (raros dibujantes han sido navegantes), los humoristas gráficos han creado una serie de tópicos, sacados unos (pescados parece mejor) de las leyendas del mar, otros fabricados por cercana proximidad y relación a las cosas terrestres y muchos más inventados en su fantasía, componiendo a lo largo de cientos de publicaciones una curiosa



(Del belga Jean-Paul Walravens)



(Mundo)



—Pero, mujer, ¿para qué la quieres? No se come.

(Arturo)



colección de tipos y motivos que ellos juegan continuamente como puro ejercicio de gracia e inteligencia dibujadas.

Sin ningún orden ni preferencia, echemos un vistazo rápido, puesto que se manejan sencillos dibujos y caricaturas, a los principales protagonistas del "Typical sea" y la influencia de los vientos marinos en el chiste gráfico.

LAS SIRENAS

Auténtico manantial de situaciones invariablemente eróticas, las hijas del río Acheloo se han vulgarizado tanto a través de los tiempos que han perdido hasta su forma mitológica original de mujer con medio cuerpo de ave para desarrollar por abajo una preciosa cola de pez. Tampoco persiste su vieja condición literaria (cuando decididamente fueron convertidas en deidades marinas) de cantantes malignas que atraían a los navegantes con sus cánticos a remolinos o escollos de perdición.

Ni Aglaofone, ni Thelxiepeia, ni Pisinoé, ni Molpo cantan o llaman ya con voz seductora irresistible. Se han reducido a simple comida y las veremos muchas veces dibujadas con la mitad inferior dejada en las puras rasas, junto a un naufrago que ha saciado su hambre sin caer en el espantoso pecado de la antropofagia. O, más frecuentemente, como única mujer posible de encontrar en rocas o islas desiertas, planteando el problema de su uso amoroso a un perplejo y fastidiado superviviente de vaya usted a saber qué soslayada tragedia en alta mar. La obsesión sexual prevalece sobre las angustias del estómago. Pero, acaso por provenir de remotos mundos de leyendas, las sirenas han sido las únicas mujeres (o medias mujeres) que han podido aparecer sin ninguna ropa en periódicos y revistas con la benevolencia de las más extremadas censuras de prensa.

LOS MASCARONES DE PROA

Han gozado también de igual privilegio los clásicos mascarones de cuerpo femenino, de carácter típicamente marinero. Aunque los adornos en la proa de la nave datan de la flor de loto de las embarcaciones egipcias, las cabezas de caballo fenicias, los dragones normandos, los ojos de los juncos chinos, el león rampante de los tiempos de Enrique VIII de Inglaterra y otros motivos ornamentales, el autor de chistes gráficos se instala en el siglo pasado (anacronismo más o menos para el lector de revistas no cuenta), cuando en los veleros mercantes abundaban las figuras policromadas de la esposa o hija del armador o capitán. El mascarón, siempre femenino en los dibujos, viene a recordar a bordo la tiranía conyugal o la añoranza del lobo de mar lejos de la amada. Como requiere un conocimiento amplio en construcción naval antigua y mucho dominio de la perspectiva del barco de vela, no es frecuente encontrar mascarones en el chiste gráfico ordinario.

EL ARCA DE NOÉ

El famoso patriarca es un caso de ninguna vocación náutica. No prepara su nave para surcar los mares de agua salada, sino tan sólo flotar en una cuarentena de aguas dulces, caídas torrencialmente de las nubes como baño de castigo de iniquidades. Noé no representa el arrojo y la experiencia del lobo de mar. Su lección es simplemente higiénica, en lo moral y en lo físico. En cambio, nos pone en conocimiento del Gran Armador, que puntualiza con minuciosidad las características del arca encargada: madera de cedro, calafateo de brea por dentro y por fuera; eslora, 300 codos; manga, 50; y puntal, 30; portalón en un costado y tres cubiertas. Pero no revela nada sobre los elementos de gobierno y propulsión. El arca tampoco tiene proa, popa o timón. En realidad no es más que una enorme balsa salvavidas.

Noé ni siquiera lleva sudeste, tan útil para el extraordinario chaparrón. Su única misión estriba en cumplir las órdenes divinas.

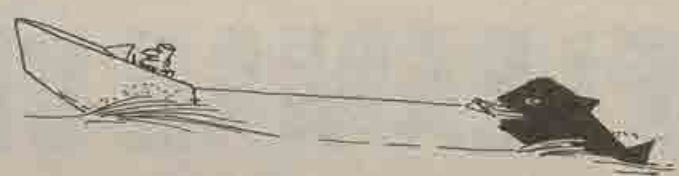


—Cuidado, Roberto. Ya sabes que no te cae bien el pescado azul.

(Dátile)



—¡Mamá, este señor quiere enseñarme a nadar!



(Del francés Nitka)

SUBMARINO EN INMERSION

Aunque la confusión con una ballena esté bastante explotada, el humorismo gráfico saca un jugoso provecho de las emersiones e inmersiones del navio, más generalmente por el lado de la disciplina militar, que es por donde en realidad marcha la ironía.

NEPTUNO

El gran rey del mar, llamado Poseidón por sus amigos y adoradores griegos, es fuente de multitud de dibujos y chistes particularmente ingeniosos. De su antigua fama mitológica sólo quedan sus barbas (tal vez por ser hijo de Cronos, el Tiempo), el característico tridente y un aire bonachón, nada de acuerdo con su leyenda de creador de furiosas tempestades.

Divinidad de ríos y lagos también, el humor gráfico ha olvidado estos dominios y le ha adjudicado la exclusiva de los mares. Ya no reside en el fondo del mar Egeo, ni sale a pasear en carro con Anfitrite, su esposa. Sólo gasta bromas a los pescadores o aparece en alguna playa como viejo verde a aprovecharse de las chicas bobas.

Sin embargo, representa la continuidad de las leyendas marineras, y esto le da gran importancia.

MODELOS EMBOTELLADOS

Otra antiquísima tradición y de fuerte sabor marinero, que nos llega desde remotos tiempos, como la embarcación de plata de Ur (tres mil años antes de Cristo) o los barquitos de las tumbas de Tutankhamon y otros faraones para sus viajes por los mares del más allá. Pero el dibujante prefiere los modelos metidos en una botella. Ignora que el modelo se convirtió en exvoto que se ofrecía en la iglesia del puerto o en ermitas de la costa, y desconoce que el marinero construía el barquito en sus ratos libres de trepar por las jarcias o lampacear cubiertas y por eso inventó el meterlos en un envase de cristal protector contra bandazos y cabezadas. Al humorista le basta la idea del barco dentro de la botella para crear situaciones imposibles o (como en el dibujo elegido) trasladar la manía del modelismo envasado a otros terrenos.

CARACOLAS

La "trompa de los dioses", usada en la antigüedad y aun en nuestros días para producir sonidos por la punta previamente perforada, no es frecuente en los chistes gráficos. Esencialmente marinera, la concha del "Tritón nodoso", gasterópodo estrepitoso del orden de los Pectinibranchios, que vive cerca de los cien metros de profundidad en el Mediterráneo y el Atlántico, ofrece muy pocas oportunidades al dibujante, y las excepciones se basan en un humor un tanto ingenuo e infantil.

TATUAJES

Asunto marinero cien por cien, tanto que el tatuaje fue en tiempos el distintivo de la gente de mar (copiado, en sus navegaciones por el mundo, de los micronesios y los polinesios principalmente), los tatuajes presentan un campo extensísimo de humor gráfico. El marino grababa en su piel dibujos de anclas, peces, barcas y otros temas profesionales, pero sobre todo mujeres, compañeras de carne y hueso (aunque fueran los suyos propios) para los muchos días de ausencia total femenina en alta mar. Como mujer y erotismo van unidos, sobre todo si la señora está desnuda, el filón de situaciones graciosas y burlas amoratorias se hace inagotable. El dibujante conoce sobradamente el asunto, sin necesidad de haber visto de cerca el mar.

BALLENAS

El más grande de los animales, personaje literario famoso por las andanzas gástricas de don Jonás (de profesión, sus profeclás) y más recientemente por las desdichas del capitán Ahab (no por Melville, su autor, sino por la película "Moby Dick"), no ha pasado al humor gráfico, sin embargo, como motivo de andanzas de balleneros. De su inmensa mole de cetáceo odontoceto o mistacoceto sólo se aprovecha el orificio soplador, convertido en fuente, y la posible confusión con una isla, para producir chistes o historietas muy inocentes e inofensivas.

PATAS DE PALO Y OJOS TAFADOS

Nada más marinero que la pata de palo que sustituye a la pantorrilla que se llevó una bala de cañón en cualquier refriega naval. Y nada más marinero también que un pirata, coleccionista de riquezas ajenas. Sin embargo, pese a que en las batallas navales intervienen dos bandos por lo menos, las balas de cañón sólo arrancan piernas a los corsarios de bandera negra. En el humor



—Es lo más moderno que se ha inventado en ballenas.

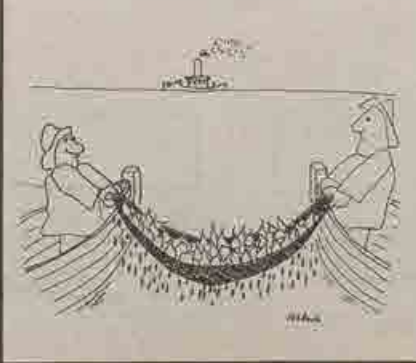


gráfico (que se alimenta de conceptos elementales) y en las películas (donde pasa lo mismo), las patas de palo sostienen siempre encima un pirata.

Esta extraña necesidad proviene muy seguramente del éxito de "La isla del tesoro" en su tiempo y la fama que la novela ha arrastrado hasta hoy. John Silver y la botella de ron han creado el arquetipo, el molde único, para dibujar piratas. A tan poco material han quedado reducidos los cientos de filibusteros, bucaneros, pechelungues o "hermanos de la costa" que asolaron las rutas de las Antillas.

Y para ellos también quedó adjudicado el ojo tapado con el cuadrado de tela negra, por más que la historia exhiba las glorias de don Horacio, vizconde de Nelson.

Convertido en tema inagotable de dibujos, la pata de palo ha sido objeto de sinfín de milagrosos brotes silvestres, de intercambio con patas de silla de diversos estilos, y ha perdido todo realismo ya, al servir de soporte a marineros modernos que disponen de estupendos inventos ortopédicos.

PESCADORES

El humor gráfico, que, como estamos viendo, adolece de muy escasa cultura marinera en general, en el tema de la pesca opta muy razonablemente por la tradicional vanidad del pescador de caña y las sorpresas en sus capturas, sobre todo la consabida bota, en los ríos tranquilos. Son escasísimos, en cambio, los chistes de pesca de altura, incluso en autores ingleses, más dominadores en los asuntos del mar. (Obsérvese la extraordinaria calidad ambiental y agudeza del dibujo del español Dátilé, magnífica en todos los conceptos.)

GRANDES BARCOS

He aquí dos muestras, naturalmente británicas, de ocasiones que giran alrededor de los grandes buques modernos. Posiblemente la mayor dificultad del uso de los transatlánticos y cargueros de alto tonelaje estriba, más que en conocer la vida a bordo, en dibujarlos.

NAUFRAGOS

El gran tema de los dibujantes de humor. Terreno pequeño en espacio real (la balsa y la isleta), pero interminable en el aspecto moral, porque contiene una inmensa variedad de matices humanos al poner a sus protagonistas en situaciones radicalmente extremas. Los naufragos de los chistes gráficos no forman pandillas. Suelen ser uno o dos y, para formar el triángulo amoroso, algunas veces tres. Aunque presenten dos variantes (naufragos en alta mar, reciente la pérdida del barco, y naufragos en isleta, de tierra firme), se impone sus cualidades de hambre definido como "animal sociable", ya por los excesos a que le conduce el hambre animal o por sus necesidades de compañía. El naufragos isleño muy excepcionalmente imita a Robinson Crusoe, es decir, impone su ingenio sobre las condiciones adversas a que le ha conducido su destino. Está en situación de paradoja (falto de todo, soñador de todo), pero la soledad le permite burlarse del mundo entero y, principalmente, de sí mismo. Por la fuerza (como en la tragedia griega) ha sido convertido en héroe, y su crítica se hace universal.

PLAYA

Sólo se puede considerar marinera en cuanto a su contacto con el borde del mar. Practiquen el esquí acuático, paseen en bote o tomen el sol en las arenas, los protagonistas de los chistes se encuentran en estado de distracción y descanso, gozan de "vacaciones merecidas", y la playa no es más que la última tierra firme, una frontera no cruzada. Salvo complicaciones raras, sus situaciones pueden trasladarse varios kilómetros adentro sin que pierdan comicidad y carácter. Su centro de atención más destacado es la señorita en bikini, pero, para exhibiciones, valdría cualquier piscina.

BUZOS Y SUBMARINISTAS

Aventureros del fondo del mar, viven burlas amables y peligros poco peligrosos a costa de pulpos gigantes muy simplices, sirenas algo latosas, peces-espada o peces-sierra muy infantiles y algún que otro galeón hundido.

ASTRONAUTAS EN EL PACIFICO

Tan modernos y nuevos como la conquista de la Luna, los americanos también han puesto los pies en el pequeño espacio de la cápsula espacial esperando su recogida como final de su viaje de vuelta. Todavía sin explotar, los astronautas-naufragos sólo han traído al mundo del humor gráfico algunas muestras del Mar de la Tranquilidad.



—¡Mala suerte! Sólo hemos encontrado pescado congelado.



—Espero que los pasajeros estén abajo.



—No hay ninguna razón para que sea yo el que ceda.

(Del inglés Uber)



—Presiento que hemos sido bechos el uno para el otro.



—¡Qué bueno eres, Fermín! Antes de meterte en el mar, me quitas el oleaje.

ES UNA BUENA IDEA, AUNQUE DEMASIADO CARA

EN VEZ DE ELEVAR LA CARGA, SE HUNDE UN POCO EL BARCO

JOHN Bylo ha dedicado siete años a tratar de persuadir a los magnates de la industria naviera y hombres de negocios de que resultaría más sencilla y más barata la descarga de los barcos hundiendo los parcialmente.

Hasta ahora no ha tenido mucho éxito, pero él se mantiene firme. Bylo, que tiene sesenta años, considera que su idea revolucionaría la industria marítima, incluso aunque algunos técnicos piensan que es irrealizable tanto desde el punto de vista práctico como económico.

En vez de elevar la carga de un barco hasta el muelle mediante grúas gigantes, como se hace ahora, Bylo haría descender el barco mediante la entrada de agua en los depósitos de lastre y después retirar un contenedor de la longitud del barco, que además podría ser utilizado como almacén.

Bylo afirma que su idea reduciría considerablemente el tiempo que un barco ha de permanecer en un puerto, eliminaría el número de horas extraordinarias que la tripulación tiene que dedicar a cargar y descargar barcos y además eliminaría el gasto de almacenaje de mercancías después de haber sido desembarcadas antes de ser enviadas a su punto de destino.

GRANDES INVERSIONES DE CAPITAL

Se invierten grandes cantidades de dinero en estas operaciones y en los servicios portuarios; sin embargo, el problema grave con que tropiezan las ideas como las del sistema marítimo de Bylo es que requieren grandes inversiones de capital para llevar a cabo los cambios radicales en los sistemas actuales.

A pesar de que ha recibido muchos comentarios elogiosos por su teoría, Bylo se enfrenta a grandes dificultades para vender la idea, dado que se necesita un barco de estilo nuevo, modificar la estructura de los puertos y entrenar a los estibadores y marineros.

—Me siento fascinado por la idea de emplear los tanques de lastre como medio de carga y descarga de los barcos desde mis tiempos de colegial. La idea me parece que es de sentido común, porque elimina todos los trabajos de carga y descarga en los muelles. Se retira un sólo "contenedor" flotante y después el barco queda libre para recibir otra carga inmediatamente.

Desde que pasó a la situación de "semijubilado" en 1967, cuando trabajaba en una empresa de servicios, Bylo se ha entrevistado con los presidentes de los consejos de administración y directores de las compañías más importantes, a quienes mostró el modelo del barco necesario para este servicio en maquetas detalladas.

—Siempre fui escuchado con atención en las altas esferas, pero después los directivos de las compañías fletadoras u otros dirigentes de transportes se sintieron remisos a causa del cambio radical que se ha de efectuar y a las inversiones que es preciso hacer —ha dicho Bylo.

También ha presentado su proyecto, en una versión para usos militares, al Pentágono, que también ha aceptado la idea, pero no ha mostrado interés en comprarla.

PERSUADIR

Bylo dice que el primer paso que es necesario dar es el de persuadir a una gran compañía que necesite constantes suministros de una materia prima única para que compre el sistema Bylo.

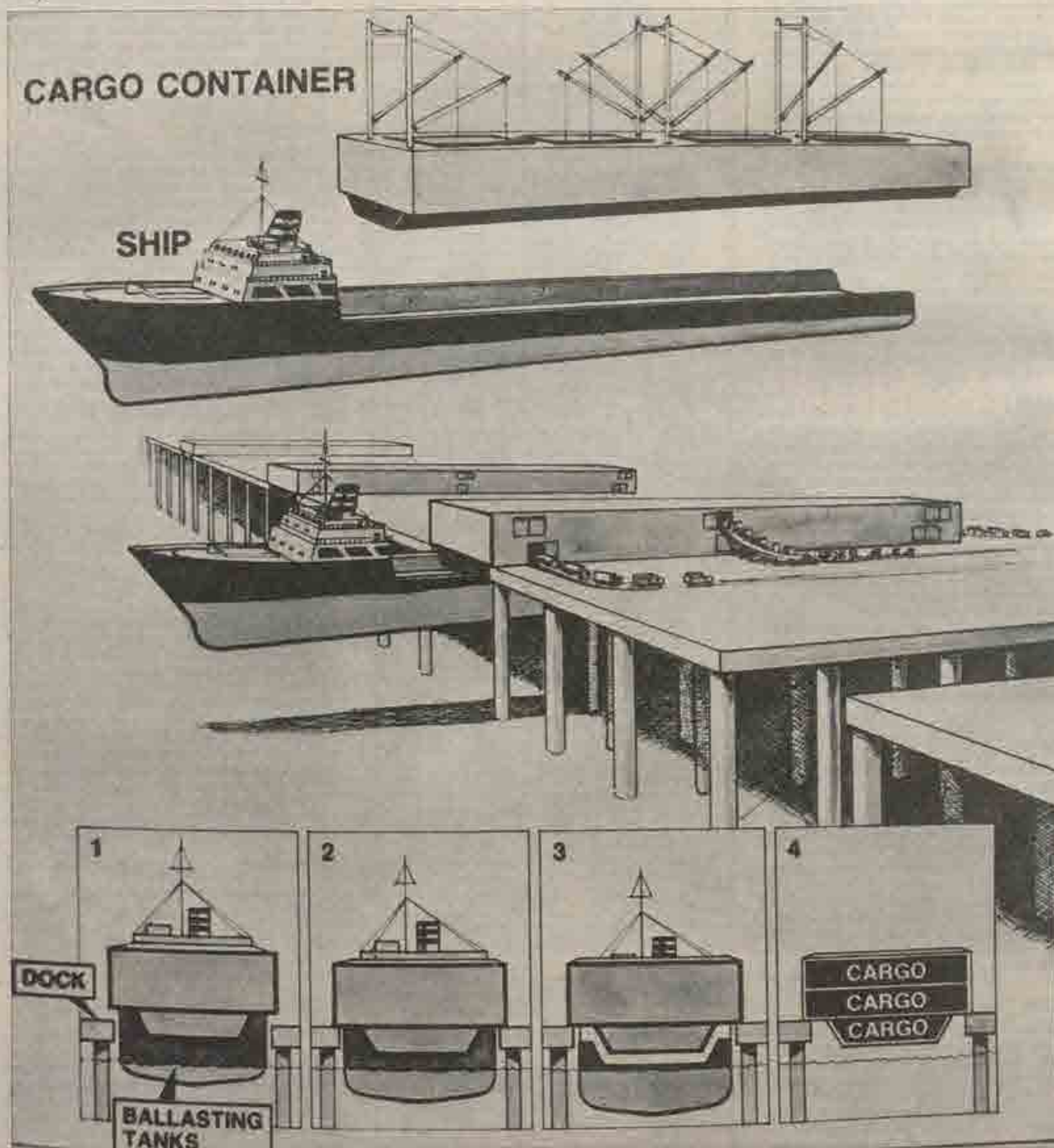
Si una gran compañía de Los Angeles necesita proveerse de acero procedente de la zona de los Grandes Lagos, por ejemplo, Bylo considera que su idea es perfecta. La compañía carga un gran contenedor de acero; lo embarca con destino a Los Angeles, donde el acero es usado según se vaya necesitando, tomándolo del propio contenedor. El barco, entre tanto, puede recoger otro contenedor en Los Angeles y regresar a la zona de los Grandes Lagos.

—Una vez que hayamos efectuado la primera operación, demostraremos que es eficaz —afirma Bylo—, pero esto costaría alrededor de cincuenta millones de dólares (unos tres mil millones de pesetas), dado que habría que construir barcos estilo Bylo con contenedores y dar nueva estructura a los puertos de destino.

Bylo ha invertido 20.000 dólares (más de un millón de pesetas) en las patentes de su sistema, que él espera recuperar con creces cuando la industria marítima acepte la idea.

Probablemente se necesitará algún tiempo, quizá incluso cinco años, para que este sistema entre en servicio adecuado, aunque las grandes empresas se interesen ahora por él. ■ HARRY ANDERSON, FIEL-EFE (Servicios Especiales); LAT.

SE TRATA DE UN REVOLUCIONARIO SISTEMA DE CONTENEDORES, CUYA VIABILIDAD ES PROBLEMATICA PUES REQUIERE MODIFICAR BUQUES Y PUERTOS



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

DEFINICIONES

A) Espacio destinado en los muelles a la manipulación de mercancías y también el lugar donde aguardan los pasajeros que van a embarcarse.

116 120 102 140 147

B) Máquina para hacer firme la cadena de un ancla, cable o cabo y regular o impedir su salida durante las maniobras (plural).

31 11 136 105 49 121 61 151

C) Al revés, viento duro del Nordeste que sopla a lo largo de la costa del Pacífico comprendida desde El Salvador a Costa Rica.

100 13 39 125 86 5 59 32

D) Rumbo intermedio entre el Sur y el Sudeste y viento que sopla de esta parte (plural).

111 134 77 148 46 62 17 38 29 3 7

E) Plomada troncocónica o prismática en cuyo vértice va amarrada la sonda o cordel que permite hacerla llegar hasta el fondo y medir así la profundidad.

63 12 22 130 96 142 42 52 33 72 82

F) Buzo o persona que trabaja sumergida en el agua.

64 74 4 56 45 14 9 99 34 92 21 87

G) Temporal del Sudoeste de bastante duración, acompañado de mucha agua, que suele presentarse en el archipiélago filipino cuando reina la monzón del Sudoeste.

145 127 107 117 153

H) Presente un buque fondeado: la popa al viento o a la corriente.

113 133 103 67 150

I) Embarcar y colocar al peso que se carga en una embarcación para que ésta se sumerja hasta un calado conveniente.

132 122 66 112 16 108 57

J) Aberturas largas y estrechas practicadas en los costados o mamparos de un buque para disparar contra el enemigo, asomando por ellas el cañón del arma a usar.

124 26 44 110 36 97 47 10 54 94

K) Embarcaciones italianas dedicadas al transporte de mármol. De casco robusto y popa alterosa, llevan un aparejo semejante al de la balandra.

50 70 90 84 118 143 55 40 6 80

L) Cubetas propias para transportar líquidos.

152 81 104 76 24 30 144

M) Remate de la proa de un buque, empleado en la antigüedad como arma para embestir al enemigo y echarlo a pique.

131 101 58 95 141 115 154

N) Fango negro y maloliente que se descubre en algunos lugares cuando baja la marea.

41 23 126 106 114 146

O) Al revés, avanzara en contra de la dirección del viento.

37 60 93 188 98 53 68 78 48 27 18

P) Familia de peces selacios, plagiostomos, batoides, de cuerpo romboidal y plano cuyo tipo es la raya.

68 119 139 89 8 79 26

Q) Demora que sufre un buque en un puerto por epidemia u otra causa de fuerza mayor o por motivos de temporal (plural).

91 75 19 65 71 2 85 51 35 137 25 43

R) Cabos o cables metálicos de grueso proporcionado, en los que se envengan y por los que corren las velas de estay y foques cuando se izan o arrian.

83 135 20 109 129 149 73

S) Al revés, va el viento variando sucesivamente de dirección.

15 123 138 128

SEAMAN'S HOUSE
INTERNATIONAL
MEALS

CASA DEL MARINO
COMIDAS
INTERNACIONALES

RESTAURANT

Simón Bolívar, 16, 2.º piso

Teléfono 26 10 44 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

AUXILIAR MARITIMA DEL
PUERTO DE BILBAO, S. A.
«AUMABISA»

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.
Dos remolcadores.
Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.º
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33.718
BILBAO



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS - CONSIGNATARIOS - FLETADORES
ESTIBADORES

FLOTA

"Horus" 92.000 ples cúbicos
"Lago 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

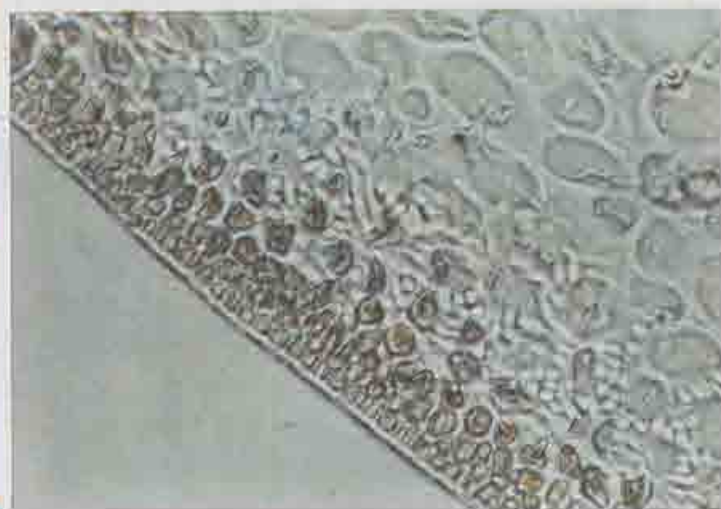
ALGAS PARA LA INDUSTRIA



"Plocamium coccineum" (Hudson), Lyngbye. Alga roja que vive epífita sobre la "Gelidium sesquipedale". Es conocida por los recolectores con el nombre de "babosa".



"Enteromorpha compressa". Se utiliza en ensaladas o para pasta seca en el Este asiático. También sirve para abonar los campos y alimentar el ganado.



Corte transversal de "Gelidium sesquipedale".



"Gelidium sesquipedale". Thuret. Es la principal materia prima para obtención de agar en España.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.º

Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA

Apartado 2053

Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16