

# hoja del mar

NÚMERO 102 • AÑO X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • BARCELONA • MAYO 1974

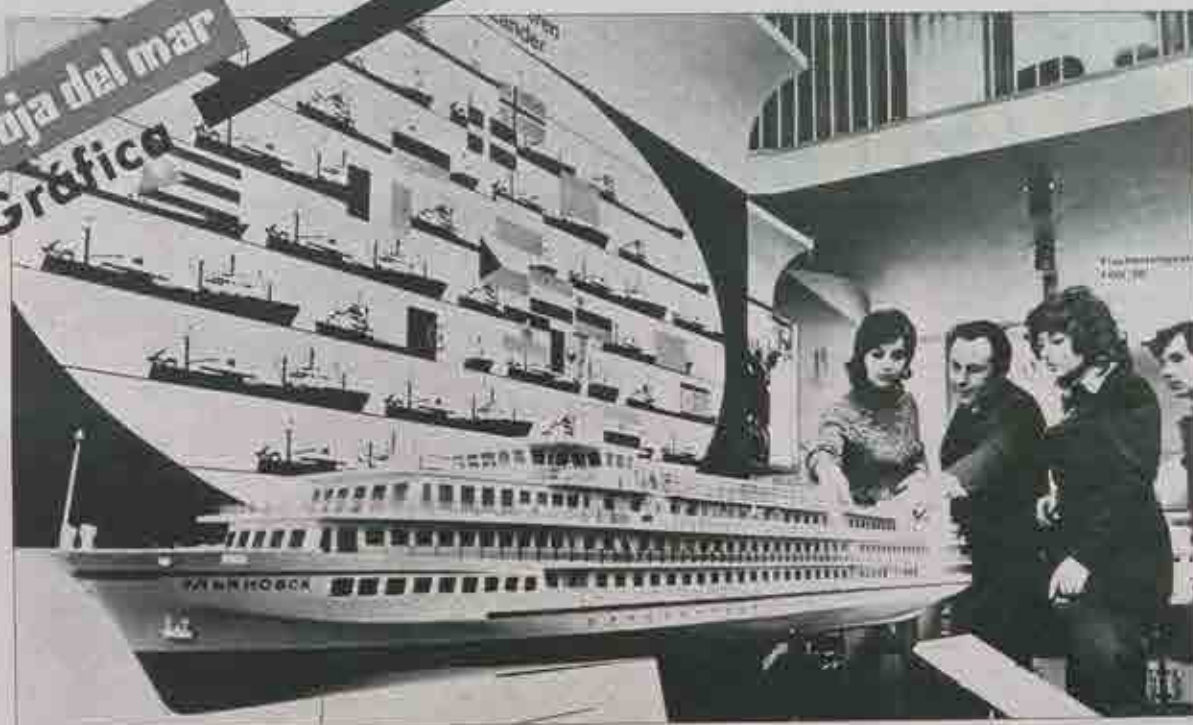
**TRADICION MARINERA  
DE LOS ESTADOS UNIDOS**

**LA PESCA EN LAS  
CANARIAS  
OCCIDENTALES**

- **PERIPECIAS DEL  
"QUEEN ELIZABETH"  
Y EL "FRANCE"**
- **ORDENACION DE LA  
FORMACION PROFESIONAL**



hoja del mar  
Gráfica



## HOTEL FLOTANTE

Entre las novedades presentadas por la industria de construcción naval de Alemania del Este en la Feria de Primavera de Leipzig estaba este hotel flotante para 360 huéspedes. El barco, cuya maqueta vemos en la foto, tendrá 125 metros de eslora. Las habitaciones serán de una, dos o tres camas. Está destinado a la URSS.

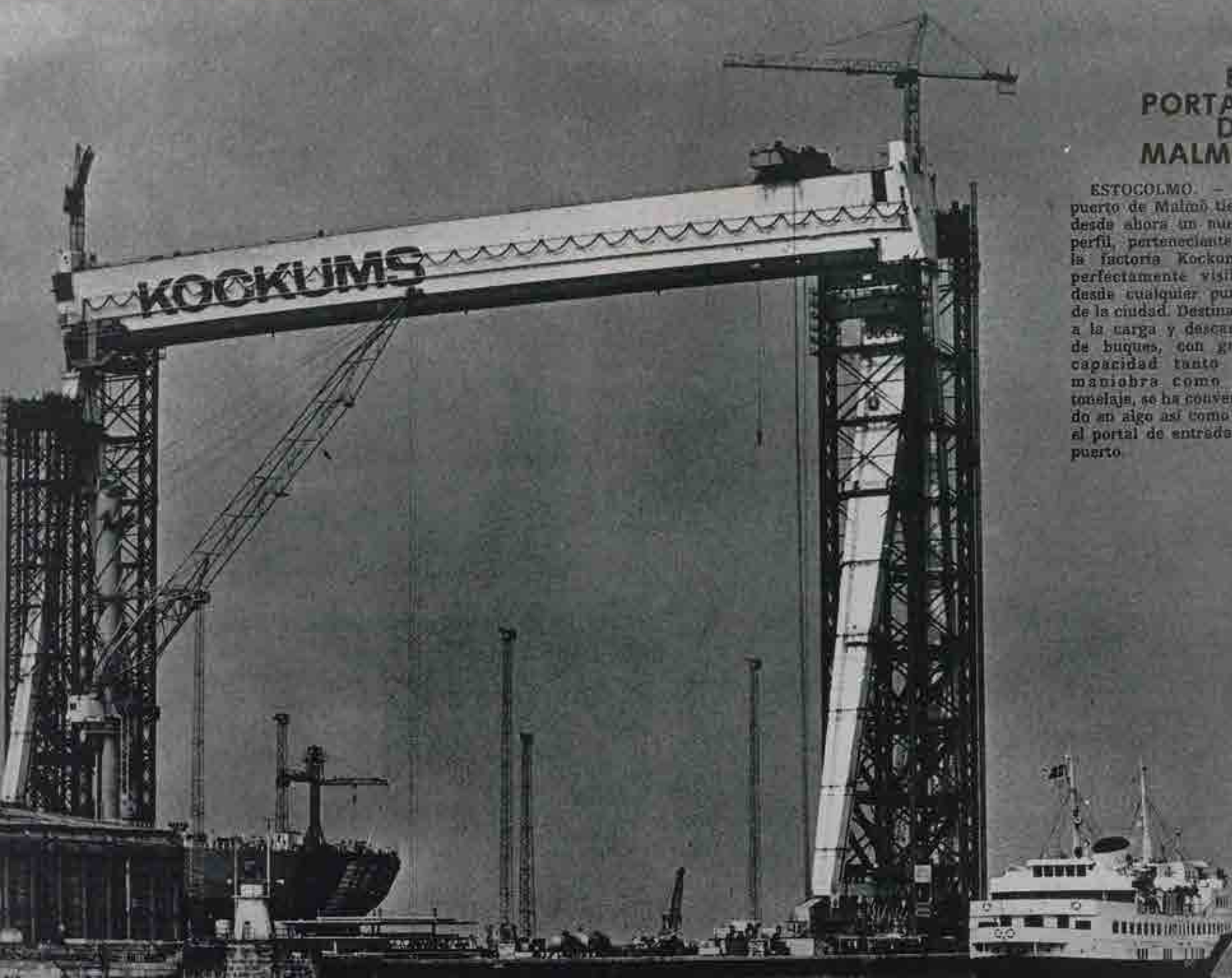
## CAMBIO DE BALIZAS

Al terminar el invierno se procede en las aguas del mar Báltico al cambio de las balizas propias para esta estación climática por las del verano, más grandes. Unas 2.000 balizas de estas, orientación indispensable para la navegación en alta mar, están siendo cambiadas estos días en la parte del litoral que corresponde a la República Democrática Alemana. En esta foto vemos cómo se efectúa el cambio desde un barco del servicio marítimo hidrográfico. Las balizas miden diez metros de altura y pesan ocho toneladas.



## EL PORTAL DE MALMO

ESTOCOLMO. - El puerto de Malmö tiene desde ahora un nuevo perfil, perteneciente a la factoría Kockums, perfectamente visible desde cualquier punto de la ciudad. Destinado a la carga y descarga de buques, con gran capacidad tanto de maniobra como de tonelaje, se ha convertido en algo así como en el portal de entrada al puerto.





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. Dublín: John de Courcy Ireland. Bonn: Angel Fernández Luengo. Ambres: M. A. Peña de la Torre. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre.

**Redacción central:**

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

**Publicidad:** Jorge Jiménez Smerdou

**Secretarías de Redacción:** Juanita Morillo González y Carmen Llorca 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

# ORDENACION DE LA FORMACION PROFESIONAL

**L**a Ley General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa dejó perfilada en los artículos 40 al 43 la Formación Profesional. La Ley señala como objetivos de la misma la capacitación de los alumnos para el ejercicio de la profesión elegida y la continuación de su formación integral, guardando en su organización y rendimiento estrecha relación con las previsiones de empleo.

Establece tres niveles, a los que se accederá tras haber cursado los correspondientes estudios. Para la Formación Profesional de primer grado se exigía la Educación General Básica; para la de segundo grado se pedía el título de Bachillerato o la Formación Profesional de primer grado con las enseñanzas complementarias que fuesen precisas, pudiendo ser dispensados quienes demostrasen la debida madurez profesional de las mismas; al tercer grado de Formación Profesional accederían, además de los alumnos que terminasen el primer ciclo de una Facultad o Escuela Técnica Superior, todos los graduados universitarios y quienes estando en posesión de la Formación Profesional de segundo grado sigan las enseñanzas complementarias correspondientes.

También se especificaba en la Ley la formación integral que se iba a impartir en la Formación Profesional al precisar que la misma se orientará a preparar al alumno en las técnicas propias de "la profesión por él elegida" y en las cuestiones de orden social, económico, empresarial y sindical que comúnmente se presentan en ella.

También se pide la colaboración de las asociaciones profesionales, Organización Sindical y empresa privada. En el artículo 42 se le da un mandato al Gobierno para aprobar los planes de estudio de Formación Profesional elaborados por el Ministerio de Educación y Ciencia, en colaboración con los Ministerios correspondientes y la Organización Sindical, oídos los Colegios Profesionales y entidades, de carácter público o privado, interesados en la materia.

En el "Boletín Oficial del Estado" del día 18 de abril de 1974 se ha plasmado el mandato por la Ley conferida al Gobierno para ordenar la Formación Profesional en el Decreto 995/1974, de 14 de marzo. En él se recogen los tres grados de Formación Profesional, determinando el acceso a los mismos y la conexión con el resto del sistema educativo, los planes de estudios, régimen general de la Formación Profesional, las titulaciones, los centros que la van a impartir, el profesorado que ha de atenderla y la homologación y equivalencia de enseñanzas y titulaciones.

Como objetivos, la ordenación general de la Formación Profesional se propone la capacitación de los alumnos para el ejercicio profesional y la formación integral, favoreciendo en todo momento la continuidad de los estudios dentro del sistema educativo. Prevé que las enseñanzas que tengan por objeto la actualización, ulterior especialización, reconversión profesional o similares, podrán ser homologadas como Formación Profesional dentro del régimen de educación permanente en la forma que se determine por el Gobierno. Pretende una articulación favorable que permita incorporar al campo educativo a aquellas profesiones que demande la sociedad y fomentar la colaboración de la sociedad en la impartición de las enseñanzas de Formación Profesional mediante los estímulos adecuados.

La Formación Profesional de primer grado se instrumentará a partir de los conocimientos adquiridos por el alumno en la Educación General Básica, con la generalidad suficiente para asegurar la adquisición de los necesarios conocimientos profesionales y la continuación de la formación del alumnado. Todo el período formativo de este primer grado abarcará dos años. En los programas podrán establecerse, durante el segundo, una simultaneidad entre estudio y práctica profesional, desarrollándose ésta, cuando sea posible, en empresas, entidades o instituciones colaboradoras. Esta colaboración tan necesaria entre docencia y mundo laboral se establece con una coordinación del centro docente correspondiente, según normas que al efecto dicte el Gobierno, a propuesta de los Ministerios de Educación y Ciencia y de Trabajo, previo informe de la Organización Sindical. Se prevé, también, que en determinadas profesiones las prácticas puedan impartirse desde el comienzo de las enseñanzas.

En la Formación Profesional de segundo grado las enseñanzas partirán del nivel de Bachillerato y los programas ya tienen un contenido básicamente profesional. La duración es de dos años y, en las profesiones que se precise, podrán establecerse prácticas profesionales como en el primer grado.

En la Formación Profesional de tercer grado, el nivel de conocimientos para seguirla es el del primer ciclo universitario, y tiende a la formación de técnicos especializados. La supervisión de estas enseñanzas la llevan las Universidades y no son superiores a dos años.

Han quedado establecidas, también, las correspondientes conexiones de los grados de Formación Profesional con el resto del sistema educativo. Así, los titulados en Formación Profesional de primer grado podrán incorporarse a los estudios de Bachillerato en la forma que reglamentariamente se establezca. Los titulados de Formación Profesional de segundo grado tendrán acceso a los centros universitarios que impartan enseñanzas análogas a las cursadas, de acuerdo con lo que se establezca por el Ministerio de Educación y Ciencia. Para el resto de los centros de educación universitaria el acceso se realiza mediante la superación del Curso de Orientación Universitaria.

Los titulados de Formación Profesional de tercer grado tendrán acceso al Curso de Orientación Universitaria, mediante los requisitos que reglamentariamente se establezcan. También tendrán acceso directo a las Escuelas Universitarias, estableciéndose además las oportunas convalidaciones de estudios.

La novedad de los planes de estudio de la Formación Profesional radica en que, además de los programas concretos que establecerá el Ministerio de Educación y Ciencia con los informes de la Junta Coordinadora de Formación Profesional y en colaboración con los departamentos, organismos y entidades interesados, los centros docentes podrán proponer programas concretos de cada profesión con las particularidades que resulten convenientes en virtud de las características de la zona de influencia del centro o por otras causas que así lo aconsejen. Se prevé, igualmente, la posibilidad de que los centros y entidades interesados propongan programas de formación para profesiones no reguladas por el Ministerio de Educación y Ciencia, cuando se estime conveniente establecerlas. En los planes de estudios previstos en el Decreto, y articulados en áreas de conocimientos, se tiende de la formación básica en el primer grado a una mayor especialización técnica en el segundo y en el tercer grado.

Los alumnos que superen los estudios de Formación Profesional de primer grado recibirán el título de técnicos auxiliares con los efectos académicos anteriormente especificados. Quienes no alcancen el nivel establecido al terminar los estudios, recibirán un certificado de haber cursado los mismos que les permitirá su incorporación a la actividad laboral.

Los alumnos que superen los estudios de Formación Profesional de segundo grado recibirán el título de técnicos especialistas. Los que superen los estudios de Formación Profesional de tercer grado, obtendrán el título de técnicos superiores diplomados, en ambos casos con los efectos que en el Decreto se determinan. Las titulaciones de técnicos auxiliares, técnicos especialistas y técnicos superiores diplomados las extenderá exclusivamente el Ministerio de Educación y Ciencia.

Finalmente, por el Decreto se prevé la implantación del régimen jurídico y académico de las enseñanzas de Formación Profesional, de modo gradual a partir del curso 1975-76. De todas formas, a partir del curso 74-75 podrán establecerse enseñanzas de las que regula este Decreto en los establecimientos docentes que lo solicitan y sean autorizados para ello.

Hay una serie de aspectos que necesitan, y así se prevé, una posterior regulación por Orden Ministerial. Además, se dice en las disposiciones adicionales que lo establecido en el Decreto se entiende sin perjuicio de lo determinado en la Ley General de Educación sobre centros de enseñanza dependientes de distintos departamentos ministeriales, de la Organización Sindical o de otras entidades públicas.

Las enseñanzas especiales que por sus características o peculiaridades, apreciadas por el Gobierno a propuesta del Ministerio de Educación y Ciencia, no puedan integrarse en los planes de estudios establecidos para la Formación Profesional en este Decreto, se regularán según lo previsto en la Ley General de Educación.

En el Decreto se añade que dicha regulación será particularizada para cada tipo de enseñanza.

Confiamos en que la realización personal de los españoles en los distintos campos de trabajo cobrará un nuevo perfil con esta ordenación de la Formación Profesional. ■ G. R.





## **CURSO PARA TRABAJADORES DEL MAR EN EL PICACHO**

*En el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda, el Instituto Social de la Marina celebró el IX Curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar, cuya clausura presidió el secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, don Antonio Chozas Bermúdez. Como complemento a las tareas propias del curso, que se desarrollaron a lo largo de toda la Semana Santa, se organizaron algunas excursiones y visitas de interés cultural y recreativo. Como iniciación del reportaje literario y gráfico que publicamos en estas páginas, ofrecemos dos instantáneas de la visita que los alumnos hicieron a las bodegas González Byass, especialmente invitadas por la dirección de la empresa.*







ASISTIERON 67 TRABAJADORES DEL MAR DE TODAS LAS PROVINCIAS MARITIMAS

# EN "EL PICACHO" SE CELEBRO EL CURSO DE FORMACION SOCIAL Y HUMANA QUE ORGANIZA EL I.S.M.

★ EL ACTO DE CLAUSURA FUE PRESIDIDO POR DON ANTONIO CHOZAS, SECRETARIO GENERAL TECNICO DEL MINISTERIO DE TRABAJO.

**E**N el colegio El Picacho, que el Instituto Social de la Marina tiene en Sanlúcar de Barrameda, se ha celebrado, del 4 al 13 del mes de abril, el IX Curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar. Asistieron al mismo sesenta y siete alumnos procedentes de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Tarragona, Alicante, Valencia, Castellón, Almería, Huelva, Cádiz, Lugo, Pontevedra, Coruña, Oviedo, Santander y Bilbao.

El colegio, marco del curso, es una importante obra iniciada por la extinguida Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, entidad dependiente del Instituto Social de la Marina con anterioridad a la Ley de 30 de diciembre de 1969. Instalado sobre una pequeña altiplano,

cie, desde la que se domina plenamente Sanlúcar de Barrameda y la desembocadura del Guadalquivir, con la mancha verde del Coto de Doñana al fondo, está integrado por una serie de edificaciones

(Pasa a la página siguiente)

En las fotografías: Arriba, la presidencia durante el acto de clausura. Junto a estas líneas, el alcalde de Sanlúcar de Barrameda entrega el diploma de aprovechamiento a uno de los alumnos destacados. En primer término, el secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, don Antonio Chozas Bermúdez.





## EN "EL PICACHO"

### ★ DON JOSE ANTONIO GARCIA FABREGAS, DE CASTELLON, OBTUVO EL NUMERO UNO EN LAS PRUEBAS DE ASIMILACION DE LAS ENSEÑANZAS IMPARTIDAS.

(Viene de la página anterior)

singulares, en las que se ha respetado la arquitectura andaluza. Cuenta asimismo con diversas instalaciones deportivas.

En el colegio se imparten en estos momentos, a más de quinientos niños —en su inmensa mayoría procedentes de familias de trabajadores del mar cuyo cabeza falleció en accidente de trabajo—, enseñanzas de Educación General Básica, Bachillerato y Formación Profesional de primer grado en las familias profesionales de mecánica del automóvil, electricidad, electrónica y delineación. Para atender a las prácticas y la docencia de la Formación Profesional se ha creado un nuevo centro, cuyos talleres están ya funcionando, y que se completa con aulas y el resto de los servicios educativos, ya terminados y a falta sólo de dotarlos de mobiliario y demás material docente.

Por unos días, la familia joven de El Picacho ha prestado hospitalidad en sus instalaciones a sus hermanos mayores que navegan en barcos mercantes o salen a la pesca como lo habían hecho sus padres.

#### CONTENIDO DEL CURSO

El acto de apertura tuvo lugar el día 5, por la mañana, en el salón de actos del colegio. Presidieron el acto el director del curso, señor Ramos Charro; delegado del organismo en Cádiz, señor Álvarez González, y los profesores señores Altano Moraleda, Rodríguez Gil, Rivas Rodero, Gordón Boza, Martín Bomilla, Muñoz-Cobo Rosales y Massip Segarra. El señor Ramos Charro dio la bienvenida a los participantes y explicó el contenido del curso.

Las mañanas iban a estar ocupadas por tres clases sobre las materias siguientes: "Panorama histórico de España en los siglos XIX y XX", "Principios de Formación Profesional y valores humanos" y "La Ley Orgánica del Estado y la de Principios del Movimiento Nacional". El tiempo libre que quedaba desde la 1,30 hasta las 2,30, en que se servía la comida, se dedicaría a actividades deportivas y juegos de salón.

Después de comer, durante todos los días del curso, en torno al café y la copa, se celebró tertulia, en la que por regiones, uno de los alumnos explicaba los problemas de su sector tanto en pesca como en Marina Mercante, sometiéndose a continuación al bombardeo de preguntas del resto de sus compañeros.

Las tardes se dedicaron a dar dos seminarios: uno sobre el Instituto Social de la Marina y el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y otro sobre legislación sindical y laboral.

Las materias del curso se completaron con conferencias de don Ramón Bayod Serrat, jefe del Servicio de Organismos Internacionales, dependiente de la Organización Sindical, que versó sobre "La acción sindical y la educación del trabajador", y de don Fernando Fernández Rodríguez, economista, sobre "La situación económica y social de la España del 74".

Se desarrollaron también actividades culturales, como concursos de redacción, cuentos, poesía, oratoria, dibujo y canto; otras recreativas, como campeonatos de ajedrez, damas, ping-pong y dominó, y finalmente, actividades deportivas y excursiones.

En el acto de inauguración se recalcó la importancia de estas reuniones de convivencia que hacen posible la presencia de profesionales de la mar de todo el litoral español, en las que se intenta ponerles en contacto con la formación humanística, que les abrirá el camino de desarrollo integral de su personalidad.

#### ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

Los recelos del principio se rompieron en los dos primeros días, y los sesenta y siete participantes se consideraban ya como viejos amigos, tanto entre sí como con cuantos integraban el equipo de profesorado y dirección del curso.

A hacer grata la vida en el colegio ayudó la gran hospitalidad que cuantas personas integran el personal de El Picacho mostraron en todo momento, desde las señoras y señoritas que mantuvieron las aulas, salas de estar y habitaciones impecables hasta los desvelos del rector del colegio, don José A. Romero Martín.

Entre clases y seminarios aún quedó tiempo para celebrar los campeonatos de ajedrez, damas, partidos de fútbol y además visitas a Arcos de la Frontera, Cádiz y la Casa del Mar del Instituto en la ciudad, así como las importantes bodegas de González Byass, donde el gerente, don Santos Cascallán Canóniga, en nombre de la firma y después de haber mostrado las instalaciones de las distintas bodegas, obsequió espléndidamente a todo el grupo.

Mención especial merecen las tertulias de que al principio hablábamos. Se sometieron a examen la problemática de la pesca de bajura del Mediterráneo, de altura y bajura del Cantábrico, de las situaciones ocasionadas por la extensión de las aguas jurisdiccionales y de la dura situación de quienes faenan en lejanas aguas en la pesca del bacalao, con 20<sup>o</sup> bajo cero y jornadas laborales de más de cuarenta horas de duración casi ininterrumpida.

Las tertulias estuvieron animadísimas, y aunque al principio costaba romper el fuego a quien exponía los problemas de su región, las incesantes preguntas que con orden se iban sucediendo terminaban en un ambiente de naturalidad que hacía que cada uno se manifestase con toda libertad y espontaneidad, no exenta a veces de apasionamiento. Las tertulias contribuyeron a un conocimiento más extenso de todos los componentes del curso y a una comprensión de la que se carecía, en muchos casos, de los distintos sectores marítimo-pesqueros.

#### PRUEBAS DE ASIMILACION EN LAS ENSEÑANZAS

El tiempo se fue sin sentir, y el Viernes Santo, por la tarde, se iniciaban las pruebas

para determinar el grado de asimilación de las enseñanzas impartidas por quienes habían participado como alumnos en el curso. Se constituyeron cinco Tribunales, y las pruebas versaron sobre Historia, principios de formación social y valores humanos, la Constitución española y los temas tratados en los seminarios: legislación sindical y laboral, y el Instituto Social de la Marina y el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. A quienes demostraron haber obtenido un grado notable de aprovechamiento se les dio un diploma de formación social y humana, y al resto, un certificado de aprovechamiento o de mera asistencia. Es de hacer notar que sólo hubo diez certificados de mera asistencia.

Fue el número uno de esta promoción don José Antonio García Fábregas, de Castellón; obtuvo mención especial don Damián Moragues, del Puerto de Santa María, y el tercer número fue don Luis Fernández, también castellanense.

#### ACTOS FINALES DEL CURSO

A mediados del curso nos visitó el secretario general del ISM, don Juan de

## EL CONTACTO CON LA FORMACION HUMANISTICA ABRE A LOS TRABAJADORES DEL MAR EL CAMINO DEL DESARROLLO INTEGRAL DE SU PERSONALIDAD.

Dios Cortés Gallego, y permaneció allí casi desde el principio el vicesecretario general, don Gerardo Harguindey Banet. El viernes día 12, para asistir a la clausura, convivió con nosotros, junto con el secretario general y el vicesecretario, el secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, don Antonio Chozas Bermúdez.

Terminados los exámenes, y a las 10,30 de la noche, el viernes tuvo lugar el concurso de canto y oratoria. En estos actos nos acompañaron nuestros ilustres visitantes. De Jurado actuó el director y equipo de profesores del curso. La velada fue amenísima, descubriéndose la variedad del folklore de las regiones españolas y la alegría de un sector laboral que canta individualmente y en grupo. El primer premio de canto individual se lo llevó Tenerife, y el de coros, "ex aequo", Galicia y Vizcaya.

#### CLAUSURA

La clausura tuvo lugar el día 13 a mediodía. Presidió el acto el secretario

general técnico del Ministerio de Trabajo, a quien acompañaban el alcalde de Sanlúcar, secretario general y vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, y autoridades provinciales de Marina y del Ministerio de Trabajo.

El señor Chozas Bermúdez disertó ampliamente sobre la importancia de la formación cultural del trabajador para una auténtica participación en los distintos ámbitos en que se desenvuelve su vida, y fundamentalmente para su actuación dentro del Sindicato. Formación que, de una forma u otra, se escamoteaba en tiempos pasados o no se daba a nuestro mundo del trabajo. Las palabras elocuentes y profundas del secretario general técnico del Ministerio de Trabajo fueron muy aplaudidas.

El acto de clausura, que había comenzado con la presentación del conferenciante por el secretario general del Instituto Social de la Marina, que puso de manifiesto la entrega del señor Chozas Bermúdez a la apasionante tarea de la promoción del mundo del trabajo en España, terminó con la entrega de diplomas y certificados de aprovechamiento o asistencia a los participantes en el curso.







Alumnos y profesores, en uno de los patios de El Picacho.

#### COMIDA DE DESPEDIDA

El curso finalizó con una entrañable comida de despedida, compartida con las autoridades que habían asistido a la clausura. A los postres, y por regiones, trabajadores que representaban a todo el litoral patrio fueron dando su impresión sobre el curso y sobre el recuerdo que de él se llevaban. Hubo palabras emocionadas para los hermosos días de convivencia vividos en El Picacho.

Demian Moragues, en representación del Sur, dijo que tan importante como las enseñanzas técnicas que estaban recibiendo en las escuelas era aquella formación humanística recibida en el curso, que le facilitaría al trabajador el actuar con más sentido de su condición de hombre, posibilitando a la vez una convivencia normal a bordo que ahora en muchos casos encontraba múltiples dificultades. Que allí habían recibido una semilla y que de todos dependía el que las enseñanzas del curso tuvieran frutos, que él veía como necesarios para la buena marcha de la vida a bordo de los barcos mercantes y de pesca.

A los alumnos les siguió en el uso de la palabra el profesor más joven del curso, señor Massip Segarra, quien manifestó que llegó al colegio tan despistado como los propios alumnos, sin conocer a nadie y hablándole todo al mundo de usted, y que se iba tratando a todo el mundo de tú y con sesenta y siete amigos.

Hay cosas que se sienten y que encuentran difícil su expresión. El final del Curso de Formación Social y Humana es una vivencia por la que hay que pasar y que difícilmente se resigna a ser aprisionada en letras de molde.

Con la intervención del señor Altozano Moraleda y del director del curso, señor Ramos Charro, que elogió el magnífico comportamiento del alumnado, así como

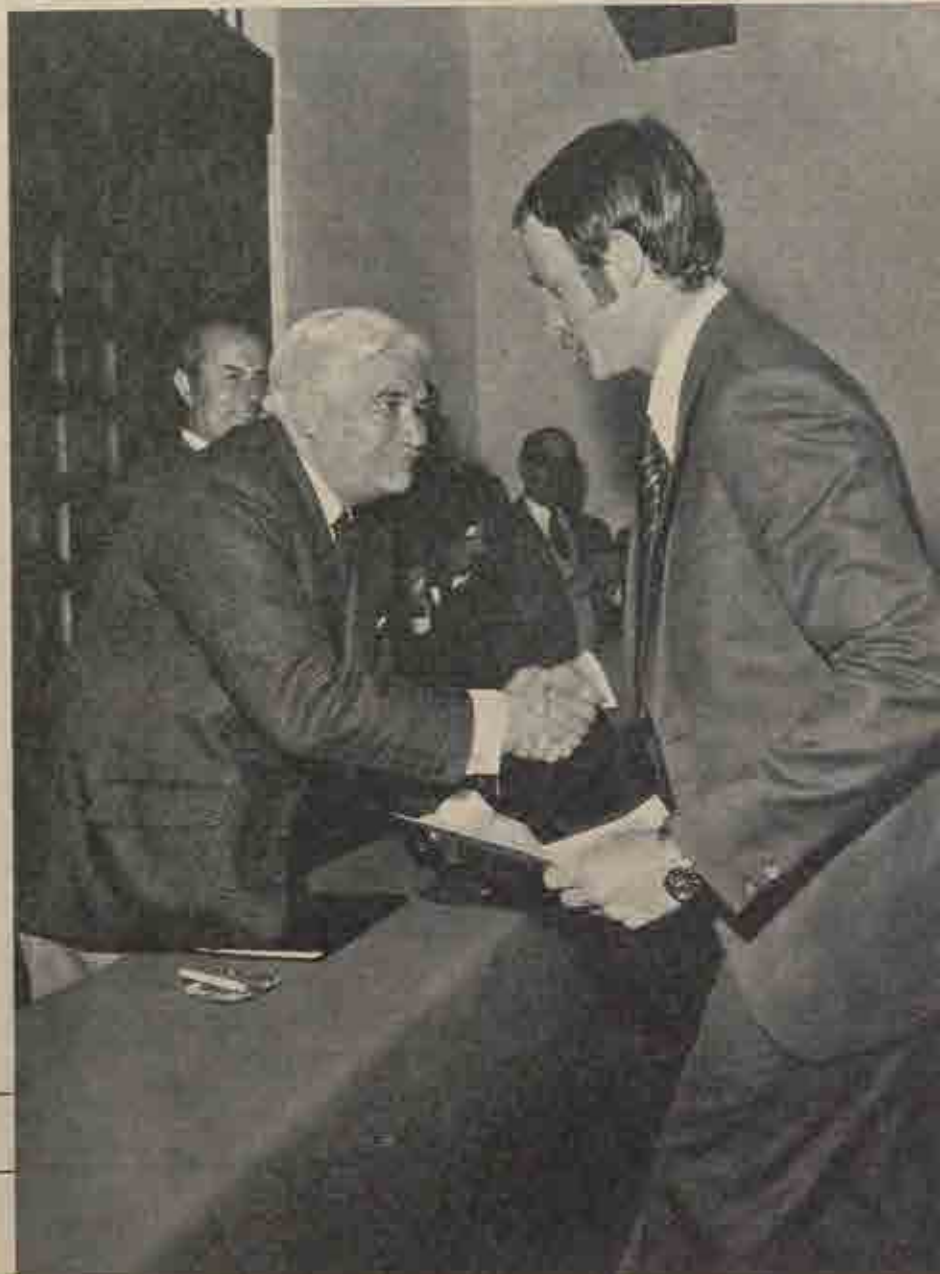
la magnífica actuación del profesorado y el trato exquisito recibido por los componentes del curso, de la gran familia de El Picacho, terminaron las palabras de los asistentes al curso y le llegó el turno a las autoridades.

Don Juan de Dios Cortés Gallego dijo que estaba emocionado por cuanto allí había estado viviendo, que estaba allí para servir y que les pedía a todos que colaboraran poniendo de manifiesto cuantos fallos hubiera para un mejor servicio a los trabajadores del mar, razón única de ser del Instituto Social de la Marina.

Finalmente, el señor Chozas Bermúdez, secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, felicitó a los asistentes al curso y manifestó la hermosa realidad de la convivencia que él había percibido entre los hombres de los distintos puertos de España. Convivencia que servía de enriquecimiento espiritual a quienes habían participado de ella. Animó a todos a que llevaran a su trabajo las ideas que habían recibido durante el curso, para conseguir una España más hermosa y más justa. Terminó ofreciendo su amistad a cuantos habían asistido al curso, hecho en el que dijo salía ganando, pues ellos iban a contar con un amigo y él con sesenta y siete.

Seguidamente, el rector del colegio, don José A. Romero, ofreció un homenaje de los niños del colegio, hijos de trabajadores del mar, a los trabajadores del mar asistentes al curso. El homenaje consistió en un recital de canciones muy alegres, muy bien interpretadas y que vinieron a poner una nota de emoción y alegría en el momento de la despedida.

Con la Salve Marinera terminó el IX Curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar en El Picacho. ■ G. R.



El señor Chozas hace entrega de su diploma al número uno del curso, don José Antonio García Fábregas, de Castellón de la Plana.



# CURSO DE PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER



Alumnas del curso de Torre del Mar, con los diplomas que les fueron entregados en el acto de clausura.

En la localidad de Torre del Mar tuvo lugar la clausura del I Curso de Promoción Social de la Mujer, organizado por el Instituto Social de la Marina, al que asistieron 31 alumnas, todas ellas esposas e hijas de trabajadores del mar.

El acto estuvo presidido por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y autoridades civiles y militares de dicha localidad.

Se comenzó con un recorrido por la exposición que las propias alumnas ha-

bían montado con los trabajos hechos por ellas durante el curso. A continuación, una alumna agradeció, en nombre de todas las demás, al Instituto Social de la Marina su servicio e interés por promocionar a las mujeres, esposas e hijas de trabajadores del mar. La asistente social dirigió unas palabras, a su vez, de agradecimiento a las alumnas por su constancia y plena dedicación a dicho curso. A continuación, el jefe de la Unidad de Fomento Social hizo una Memoria del curso clausurado.

Para terminar el acto, el delegado provincial, don Felipe Peña, dirigió unas palabras en las que expuso claramente las líneas de actuación del Instituto Social de la Marina en su afán de ayuda y promoción de los trabajadores del mar y sus familiares.

Al acto asistieron un grupo de esposas e hijas de trabajadores del mar de Estepona, acompañadas por el delegado local, don Juan Fernández Belsué.

## EN LA CORUÑA

Se clausuró en la Casa del Mar de La Coruña un Curso de Promoción Social de la Mujer, con cargo al Fondo de Protección al Trabajo, para hijas y esposas de nuestros trabajadores del mar. Se han impartido clases de cocina, reparaciones caseras y corte y confección, entre ciclos sucesivos cuya duración ha sido de un mes cada uno, aproximadamente.

Cada ciclo tuvo sus materias específicas, prácticas y teóricas, como en el de cocina, la economía y la dietética; en la de reparaciones caseras, la electricidad, fontanería, carpintería, empapelado y decoración, y en el de corte y confección, trabajos manuales. El curso se complementaba con charlas sobre diversos temas de cultura general, derecho civil, seguridad social, formación religiosa, etcétera. Han participado 20 alumnas en total.

## MÁLAGA

# HOMENAJE A DON FRANCISCO HIDALGO RAMOS

En el Consejo de Ministros celebrado el 29 de marzo fue nombrado gobernador civil y jefe provincial del Movimiento de Soria don Francisco Hidalgo Ramos, presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de Málaga.

A tal fin, el 8 de abril se le ofreció un almuerzo-homenaje organizado por la Jefatura Provincial del Movimiento, Diputación Provincial, Ayuntamiento de Málaga, ISM, Escuela de Formación Profesional Francisco Franco, Agrupación de Antiguos Miembros del Frente de Juventudes e Instituto de Estudios Superiores San Leandro.

Al acto asistieron numerosas personas, y fue presidido por las primeras autoridades de Málaga, el director general del Instituto Nacional de Urbanización y delegado nacional de Política y Participación, llegados expresamente de Madrid para unirse al mismo.

En su transcurso le fue impuesta la Gran Cruz de la Orden de Cisneros, recientemente concedida, y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina le hizo entrega de una placa en nombre de todos los funcionarios, en recuerdo de su actuación como presidente del Consejo Provincial.

## DON FERNANDO MARCITLLACH, PRESIDENTE DE LA COMISION DE PESCA MARITIMA DEL IV PLAN DE DESARROLLO

MADRID.—Por acuerdo del Consejo de Ministros celebrado el 29 de marzo, don Fernando Marcitllach Guazo ha sido designado presidente de la Comisión de Pesca Marítima del IV Plan de Desarrollo Económico y Social.

**DATOS BIOGRAFICOS:** Capitán de fragata de la Armada, ha sido director general de Pesca desde 1968 a noviembre de 1973, y ha presidido las comisiones de pesca del II y III Plan de Desarrollo. Presidente de diversos organismos internacionales pesqueros como el convenio internacional del atún y el Consejo Atlántico Suboriental y primer vice presidente nominativo del Consejo de Pesquerías de la FAO. Ha sido jefe de las delegaciones españolas para la negociación de convenios internacionales de pesca con Senegal, Marruecos, Francia, Portugal, Mauritania, Canadá y Corea. En la actualidad es presidente de una importante compañía pesquera.



# "AUCONA"

## COMPañIA AUXILIAR DE COMERCIO Y NAVEGACION, S. A.

ALCALA, 63 - MADRID-14

Teléfonos { 225 21 10 (9 líneas) y 276 04 03  
225 51 10 (9 líneas) PASAJES

TELEX 27731 - 27573 - 23186 PASAJES

Telegramas: AUCONA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES. AGENTES GENERALES DE LA CIA. TRASMEDITERRANEA. EXPORTACION E IMPORTACION. AGENTES LIBRES DE SEGUROS. REPRESENTACIONES AEREAS

DELEGACIONES Y AGENCIAS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE ESPAÑA

## FABRICA DE HIELO

# SANTA MARIA DEL MAR

DE LA

## COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES

DE

## ALMERIA

Teléfonos:

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

PUERTO PESQUERO



Según el  
"Informe Económico"  
del Banco de Bilbao

## EL EJERCICIO PESQUERO 1973 ES REGRESIVO

★ LA DISMINUCION  
DE CAPTURAS  
—SOBRE 1972—  
SE ESTIMA  
EN EL 4 POR 100.

MADRID.—El sector pesquero atraviesa un período sumamente crítico. La opinión de los empresarios expuesta en la encuesta sindical —señala el "Informe económico 1973" del Banco de Bilbao, que acaba de publicarse— es que la producción pesquera en el pasado ejercicio descendió en su conjunto en el 4 por 100 respecto al año precedente, lo que supone que frente a la tendencia estabilizada de los últimos años se ha registrado caída de alguna importancia en 1973.

En los últimos tiempos, las preocupaciones en el sector pesquero se han incrementado. Se agravó el contencioso entre Marruecos y España, iniciado en el año anterior con la ampliación unilateral de Marruecos de sus aguas jurisdiccionales a 70 millas. De momento, el 31 de diciembre de 1973 se ha firmado un acuerdo-base por el que se permite faenar a 200 barcos españoles libremente dentro de los límites de las 70 millas a través de una sociedad mixta, Maroc Pêche, en un marco de cooperación hispano-marroquí. A pesar de ello, aproximadamente otros 500 barcos quedan parados y en espera de una difícil y costosa reconversión.

En la Asamblea Nacional de la Pesca de Arrastre, celebrada recientemente en Madrid, se han estudiado todos los problemas pesqueros actuales, tanto los productivos como los comerciales, y se ha llegado a la conclusión de la urgente necesidad de una Ley de ordenación pesquera.

Un nuevo problema ha venido a sumarse —señala el Banco de Bilbao— a los ya existentes en 1973, y es el de la subida de los precios petrolíferos, que ha repercutido directamente en los precios de los carburantes utilizados en la pesca, incrementando notablemente los costes de producción del sector.

## REUNION PRESIDIDA POR EL DELEGADO DEL GOBIERNO

# LOS ARMADORES DE CEUTA ESTUDIAN EL DECRETO SOBRE RECONVERSION DE LA FLOTA

CEUTA ("El Faro de Ceuta").—En la sede de la Cofradía Sindical de Pescadores tuvo lugar un importante acto con vistas a buscar la mejor solución al actual problema que tiene planteada la flota pesquera local.

Dicho acto, por otra parte, constituía la primera visita oficial a la Cofradía del delegado del Gobierno, don Luis Serena Guiscafré, quien, acompañado de las autoridades presentes, visitó las distintas dependencias de la Cofradía, quedando ampliamente satisfecho de la misma.

Junto al señor Serena Guiscafré ocuparon lugares en la presidencia el comandante militar de Marina, don Manuel Romero Cumbre; delegado provincial de Sindicatos, don Francisco Verdú Rodríguez; delegado provincial de Trabajo, don José María Jiménez Castaños; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Mario Otero Iglesias; patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores, don Antonio Rodríguez Andújar; secretario sindical, don José Manuel Gutiérrez Abad, y secretario de la Cofradía, don Santiago Ramírez López.

A esta reunión asistían la casi totalidad de los armadores ceutíes, a los que afecta el importante problema de la flota pesquera de nuestra ciudad.

En primer lugar, tomó la palabra el patrón mayor, señor Rodríguez Andújar, quien, tras agradecer la visita del delegado del Gobierno y su interés por el problema que motivaba la misma, se dirigió a los presentes para indicarles que dicha reunión tenía como objeto principal dar cuenta a los armadores sobre las últimas disposiciones del Gobierno sobre la reconversión de la flota afectada en la zona mediterránea. "Os ruego —dijo a los presentes— que pongáis la máxima atención a todo lo que aquí se trate, por cuanto es del mayor interés general. Igualmente, os ruego que exponáis a nuestras primeras autoridades todo cuanto consideréis en beneficio del problema que a todos nos atañe".

El señor Rodríguez Andújar indicó que la flota ceutí es antigua y que necesariamente tiene que modernizarse. "Sabemos —dijo— que no tenemos aguas territoriales para trabajar y que, por tanto, y tal vez a corto plazo, la vida de nuestra flota sea corta. No podemos, pues, quedarnos a la cola de otros puertos y ahora se nos presenta la oportunidad de esta modernización que nos ofrecen a través del Decreto aprobado por el Gobierno".

Pidió a los armadores ceutíes que pensaran con el máximo interés sobre todo ello para que la flota ceutí no terminara por perderse. Dijo que todas las autoridades locales estaban dispuestas a dar su máximo apoyo en busca de la mejor solución del problema que afecta a tantas familias ceutíes. Habló del acuerdo al que se había llegado con Marruecos, con la creación de "Maropeche", aunque indicó que se ignoraba el cupo que correspondería a la flota ceutí de las 200 embarcaciones que serían permitidas en su faena en aguas territoriales marroquíes. Dijo, sin embargo, que esta solución —que sólo sería para unos cuantos— es también una cosa transitoria y por ello "hay que pensar en la solución que se nos ofrece de ir a la reconversión de nuestra flota".

Volvió a repetir como término a sus palabras que el Gobierno español está dispuesto a ayudar al máximo para que la flota de Ceuta no se pierda.

Seguidamente tomó la palabra el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, señor Otero Iglesias, quien dio lectura a la disposición aprobada con fecha del 16 de febrero de 1974 y relativa a la indicada reconversión de la flota que se encuentra afectada por la medida marroquí de la ampliación de sus aguas territoriales. "Es —dijo— la primera vez, por ser caso excepcional, que el Gobierno concede al que se acoge a este Decreto un crédito del 100 por 100 del valor de la embarcación". El señor Otero Iglesias fue dando lectura a las distintas normas que incluye el mencionado Decreto con respecto al tonelaje mínimo exigido, a la posibilidad de que dichos créditos fueran solicitados por uno o varios armadores agrupados e incluso al hecho de que en dicha asociación, de llevarse a cabo, no era necesario que todos fueran de Ceuta, sino que bastaba el que uno de ellos lo fuera.

Destacó el delegado del Instituto Social de la Marina el hecho de que para ir amortizando dicho crédito, quedarían exentos de pago los dos primeros años.

Indicó también a los presentes que el Decreto estipula un plazo de un año para presentar las correspondientes solicitudes de desguace de embarcaciones, es decir, hasta el próximo 16 de febrero de 1975. Las solicitudes tendrán que ser acompañadas de distintos certificados, entre ellos el de la Comandancia de Marina, que atestigüe que el barco pertenece a la zona afectada antes de la publicación del Decreto y que desde primeros del presente año ha realizado algún despacho

para la fama de pesca. Igualmente dio lectura a las condiciones exigidas para los que se acogieran a la solicitud del crédito, haciendo constar que hasta la recepción de la nueva embarcación, las antiguas podrán seguir faenando.

Seguidamente, varios de los presentes realizaron preguntas sobre lo que se les había expuesto en esta reunión, teniendo cumplida respuesta por parte de las autoridades asistentes al acto.

Finalmente tomó la palabra el delegado del Gobierno, don Luis Serena Guiscafré, quien en principio expuso su satisfacción de asistir a esta reunión y escuchar de boca de los interesados estos problemas que les afectan. "No voy a tratar de convencerlos a ustedes para que se acogen a este Decreto, sino que me voy a limitar a leerles una carta, que si bien nada tiene que ver con el mar, sí recoge el problema que presentó hace doce años la concentración parcelaria a unos vecinos de un pueblo leonés, donde coincidí por aquellas fechas. El problema de esos labradores venía a tener muchos puntos en común con los que hoy les afectan a ustedes. La carta recoge lo que ha supuesto para dichos vecinos el que fueran a dicha concentración". (El señor Serena Guiscafré dio lectura a la mencionada carta, donde se recogía el beneficio que a lo largo de doce años había traído consigo a decisión de aceptar dicha concentración parcelaria.) "Ma voy —dijo finalmente— satisfecho de este primer contacto tenido con ustedes, que espero no sea el último en busca de la solución a los problemas que hoy les atañe". ■ SALVADOR VIVANCOS.

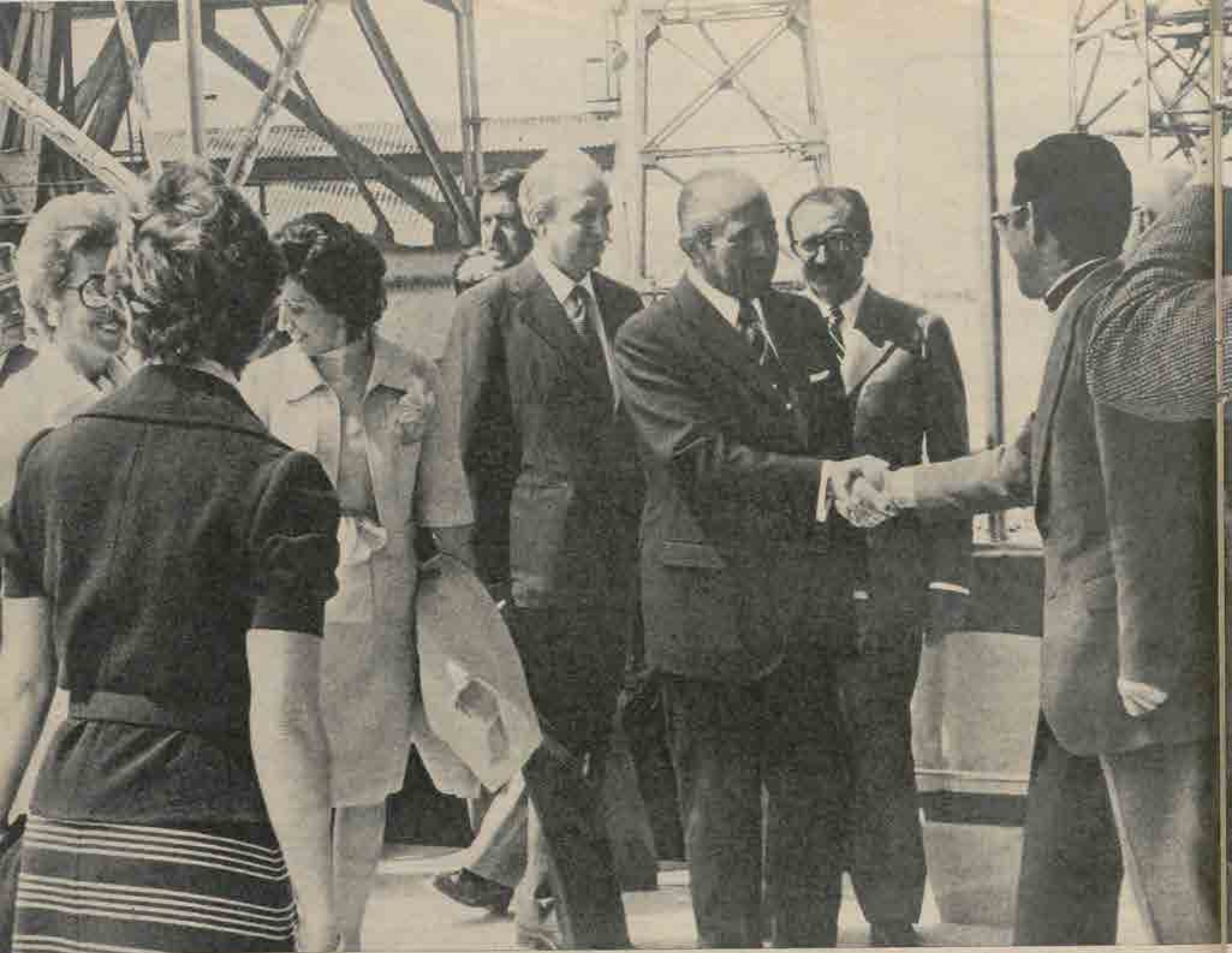
**CAMARAS FRIGORIFICAS**  
FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE  
OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.  
Teléfono 23 56 04 (5 líneas) • Telex: 76012 FCISA

**FRICOISA**  
frio comercial e industrial, s. a.

*Frigo*

DIRECCION TELEGRAFICA:  
**FRICOISA**





Arriba, el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, es saludado a su llegada a Astilleros Españoles. Junto a estas líneas, doña Luz del Valle de Arias Navarro corta la cinta que sujetaba la tradicional botella de vino español, en el acto de la botadura del "Amoco Europa", cuya imagen ofrecemos también en este reportaje. En la foto de la página siguiente, el señor Arias Navarro y el ministro de Marina, junto a las autoridades, durante su visita al gran astillero que actualmente se construye en Puerto Real. (Fotos: EUROPA PRESS y CIFRA.)





# PRESIDIO EN CADIZ LA BOTADURA DE UN PETROLERO

## ★ EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO VISITÓ LAS OBRAS DEL NUEVO ASTILLERO DE LA BAHÍA Y EL CENTRO DE REPARACIONES DEL SUR.

CADIZ, 24 de abril (Resumen de agencias).—En su primera visita oficial a una provincia española, el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, acompañado de los ministros de Marina, almirante Pita de Veiga, y de la Presidencia del Gobierno, señor Carro, ha recorrido esta mañana los nuevos astilleros de Matagorda y el Centro de Reparaciones del Sur, dos importantísimas obras para el desarrollo de la región andaluza, que se hallan en fase muy avanzada de construcción y se espera puedan entrar en servicio a principios del año próximo.

El señor Arias Navarro llegó a la base naval de Rota a las nueve y media de la mañana en un avión de la Subsecretaría de Aviación Civil, procedente de Madrid. Le acompañaban, con los ministros de Marina y de la Presidencia, el subsecretario de la Marina Mercante, señor Amador Franco, y el vicepresidente del Instituto Nacional de Industria, señor Linares, así como otras personalidades.

En la pista de la base naval, el presidente del Gobierno y acompañantes fueron recibidos por el capitán general de la zona marítima del Estrecho, almirante Moscoso del Prado y de la Torre; el comandante jefe de la base naval de Rota, contraalmirante García Parreño; el director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, señor Pérez de Bricio; gobernadores civil y militar de Cádiz, alcaldes de Rota y Puerto de Santa María y otras autoridades y representaciones.

El señor Arias Navarro saludó a las autoridades que le dieron la bienvenida y a continuación pasó revista a una compañía de marineros que le rindió honores. El comandante jefe de la base presentó al presidente del Gobierno a los jefes y oficiales del Centro y seguidamente revisó el señor Arias Navarro una formación de helicópteros. Después visitó las instalaciones de mantenimiento y uno de los hangares del helipuerto, donde ante las personalidades, oficiales y marinería, y tras unas palabras de salutación del ministro de Marina, pronunció el siguiente discurso:

### DISCURSO DE DON CARLOS ARIAS NAVARRO

"No es un hecho casual —comenzó diciendo— que mi primer viaje oficial como presidente del Gobierno se rinda en una provincia litoral, se inserte en una efeméride del quehacer marítimo y se inicie en una base naval. Por ello, al expresar mi gratitud al ministro de

Marina por sus palabras de bienvenida, quiero destacar la satisfacción que me produce y —¿por qué no decirlo?— la emoción que me embarga al encontrarme entre vosotros. Aquí, en la zona marítima del Estrecho, donde el espacio y el tiempo han conjugado verbos importantes de nuestra historia y frente al océano, que es llamada a un permanente 'Plus Ultra' que no conoce límites en su horizonte, la Armada española mantiene una constante vigilia, latiendo al unísono con el pulso firme del país.

Treinta y cinco años de trabajo pacífico y esforzado —añadió— bajo la sabia rectoría de Franco han conducido a España a iniciar su andadura traspasando los umbrales del desarrollo. Pero el desarrollo, junto al mejoramiento de las cotas de bienestar que comporta, nos impone también crecientes responsabilidades y, entre ellas, la de mantener los valores que nos singularizan y la de acentuar nuestra presencia en el concierto internacional, en un mundo dinámico que no permite la inhibición ni la autarquía. La experiencia histórica y la actualidad mundial enseñan que para preservar esos valores y estar presentes en la actividad internacional, es preciso conjugar, con acierto, política y estrategia, actividades indisolubles en la paz como en la guerra. Por ello no hay política nacional completa —ni en último extremo viable— sin un componente adecuado de política de defensa. Somos conscientes de que ha llegado el momento de situar la defensa nacional al nivel que corresponde al desarrollo general de España. En estos años los españoles hemos contraído una deuda más con nuestras Fuerzas Armadas, que han visto envejecer su material mientras se atendían a

necesidades apremiantes de infraestructura social y económica.

Cómo anuncié en mi discurso ante las Cortes Españolas, es propósito del Gobierno que el país cuente con las Fuerzas Armadas que le corresponden perfeccionando sus cuadros, renovando su material, potenciando, en suma, los efectivos de los tres Ejércitos. Con una ponderada valoración de prioridades se ha incluido la defensa nacional en el proceso de elaboración del IV Plan de Desarrollo, integrando así lo económico, lo social y lo militar en la categoría superior de lo nacional. Conozco el estado actual de la Armada y sé bien del esfuerzo de mandos y dotaciones por mantener en activo una serie de unidades que tienen ya años de servicio sobrados para justificar su relevo. Conozco también programas, realizaciones y proyectos. Todo me fue expuesto, con amplitud y franqueza, en mi reciente visita al Ministerio de Marina. Por ello comprendo mejor ahora lo que significan estas instalaciones y estos medios en el conjunto de la Armada y de la defensa nacional. Con esta óptica valoramos, en su exacta medida, la importancia del programa naval, como quehacer continuado, verdadera empresa nacional, que permite a España disponer de una fuerza de dimensión adecuada a las necesidades de su defensa y de composición equilibrada en la variedad de sus medios de combate y que sea, a la vez, expresión del nivel tecnológico alcanzado por nuestro desarrollo industrial.

La presencia de las representaciones de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, junto a los miembros del Gobierno que me acompañan, me sugiere todavía una reflexión final. La defensa nacional es el resultado de una conjunción de esfuerzos. Todos, cada uno en su

puesto y desde su responsabilidad, nos sentimos solidarios de la misma empresa porque estamos convocados a una misma y apasionante tarea: la de afirmar, en cada momento, la paz de España, conquista irreversible de nuestro pueblo y marco imprescindible para el desarrollo.

Permitidme que, antes de terminar, dedique un emocionante recuerdo a la memoria de aquel marino ejemplar que fue el capitán general Carrero Blanco, en este marco tan querido por él y tan acorde con su personalidad. Que su vida ejemplar y su trágica muerte a manos de la subversión nos sirvan a todos de estímulo y acicate en el cumplimiento de nuestros deberes.

Marinos de España —concluyó diciendo el presidente—, daré cuenta detallada al Jefe del Estado y al Príncipe de España de esta visita. Que su felicitación, que me atrevo a anticiparos, signifique para todos la más grata compensación íntima de vuestro esfuerzo. ¡Viva España!"

### VISITA A LA BAHÍA DE CADIZ

Terminado el acto de la base naval, el presidente del Gobierno, ministros y demás autoridades, en cuatro helicópteros de la Armada, sobrevolaron la zona de Rota, Puerto de Santa María, astilleros de Matagorda, arsenal de La Carraca, accesos a Cádiz y Centro de Reparaciones de Astilleros Españoles, así como la Escuela de Tiro Naval, para aterrizar en el polígono Jener. Tras saludar a los jefes de este centro, alcaldes de Cádiz y de San Fernando y otras autoridades y representaciones, hacia las doce del mediodía, el presidente y demás personalidades emprendieron viaje por carretera al nuevo astillero de la bahía de Cádiz, donde fueron recibidos por el presidente del Consejo de Administración de Astilleros Españoles, señor Aparicio; vicepresidente y miembros de la empresa, en compañía de los cuales fue informado el presidente del Gobierno sobre el desarrollo de las obras del nuevo astillero y Centro de Reparaciones del Sur.

### ASTILLEROS ESPAÑOLES

El nuevo astillero permite la construcción en flujo continuo de buques de 200.000 a

(Pasa a la página siguiente)

• "SEGUIREMOS ADELANTE EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL".







El presidente del Gobierno pronuncia unas palabras al finalizar el almuerzo que le fue ofrecido por la dirección de Astilleros Españoles.

## • "NO ES UN HECHO CASUAL QUE MI PRIMER VIAJE OFICIAL COMO PRESIDENTE DEL GOBIERNO SE RINDA EN UNA PROVINCIA LITORAL, SE INSERTE EN UNA EFEMERIDES DEL QUENACER MARITIMO Y SE INICIE EN UNA BASE NAVAL".

(Viene de la página anterior)

400.000 toneladas de peso muerto, con una producción anual de 1.560.000 toneladas de peso muerto, lo que representa el 67 por 100 de la producción anual de 1973.

Terminada su visita al nuevo astillero, el señor Arias Navarro, ministros y personalidades acompañantes se trasladaron por carretera a Cádiz, donde se celebró un almuerzo. Al término de la comida pronunció un discurso el presidente de la empresa constructora, quien hizo un resumen de las actividades de los astilleros gaditanos, que en el pasado año entregaron 28 grandes buques, con cerca de un millón y medio de toneladas de peso muerto, de los cuales 20 unidades, con un millón de toneladas de peso muerto, fueron para armadores extranjeros, dando un valor total de exportaciones de unos 200 millones de dólares. "Todo ello —dijo el señor Aparicio— supone que el tonelaje entregado por nuestra empresa es el 2,5 por 100 del total mundial, el 5 por 100 del construido en Europa y el 60 por 100 del construido en España".

Después de unas palabras del representante de la compañía armadora, el subsecretario de Industria, don Landelino Lavilla, que ostentaba la representación del titular de su Departamento, don Alfredo Santos Blanco, transmitió el saludo del ministro, que no pudo trasladarse a Cádiz, como tenía programado, por tener que asistir en Madrid a las conver-

se bota bajo el mandato del presidente Arias. Quiere encontrar en este gesto el deseo del presidente de apoyar el desarrollo del país sobre los pilares de una industria sólida, alentando de cerca sus principales proyectos y realizaciones.

### ADELANTE CON EL DESARROLLO NAVAL

Corrió la serie de intervenciones el presidente del Gobierno, aludiendo a Cádiz como ciudad marinera por excelencia, que al aceptar el reto de su tradición ha sabido asumir, con sus realizaciones y sus proyectos inmediatos, la capitalidad de la industria naval mercante española, convirtiéndose, al propio tiempo, en uno de los centros de gravedad de la construcción naval del mundo.

"Merced al esfuerzo y a la capacidad de nuestros hombres —siguió diciendo— ocupamos un puesto de vanguardia en el sector, que nos sitúa, en el contexto mundial, en el cuarto puesto por volumen de producción y en quinto lugar por cartera de pedidos. Seguiremos adelante en el desarrollo de esta industria, en cuya actividad encuentran su medio de vida un buen número de familias españolas, que acredita nuestra presencia en los mercados exteriores y que es un fiel reflejo de nuestras posibilidades en los planos de la calidad y de la tecnología".

Rindió homenaje a todos los que con su tesón hacen posible el complejo proceso de la construcción de buques, a los operarios que trabajan en gradas y talleres, a los ingenieros y a los técnicos que saben conducir la obra, dirigirla y realizarla, y a todos los que dan a esta empresa una unidad coherente y dinámica al servicio de España.

Finalmente expresó en nombre de la madrina su agradecimiento por las palabras que tan gentilmente se le habían dedicado.

### BOTADURA DEL "AMOCO EUROPA"

A las 16,00 horas, el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, presidió en la factoría de Cádiz de Astilleros Españoles la botadura del buque petrolero de 230.000

toneladas de peso muerto "Amoco Europa", en cuya ceremonia fue madrina del navío doña Luz del Valle de Arias Navarro, esposa del presidente del Gobierno, a quien acompañaban, entre otras damas, las esposas de los ministros de Industria, Marina, y de la Presidencia del Gobierno, señoras de Santos Blanco, de Pita de Veiga y de Carro Martínez.

El "Amoco Europa", construido por encargo de una empresa naviera de Indiana (Estados Unidos), es el cuarto buque del citado tonelaje construido en la factoría naval gaditana.

Doña Luz del Valle de Arias Navarro estrelló contra el casco del buque una botella de vino español, deslizándose majestuosamente el navío por las gradas mientras se interpretaba el himno nacional y los barcos sartos en la bahía hacían sonar sus sirenas.

### VISITA DE LA SEÑORA DE ARIAS NAVARRO

Por la mañana, la señora de Arias Navarro, acompañada de su séquito, aprovechó para visitar diversos centros. En Puerto Real recorrió las instalaciones de la guardería infantil Miguel de Aramburu. En la capital gaditana las ilustres damas visitaron primeramente la catedral, en donde fue recibida por la esposa del alcalde de Cádiz y miembros de la corporación municipal, que informaron a la señora de Arias Navarro sobre el estado del templo, actualmente cerrado al culto por obras de restauración. A continuación, la señora de Arias Navarro, acudió al centro de subnormales Afanas y al pabellón polideportivo Fernando Portillo, donde se reuniría con el presidente del Gobierno y demás personalidades.

### REGRESO A MADRID

Terminados los actos de la botadura, el presidente del Gobierno, ministros y personalidades del séquito se trasladaron por carretera al polígono Jener, en San Fernando, donde tomaron los helicópteros que les trasladaron a la base naval de Rota, emprendiendo desde este centro de la Armada el vuelo de regreso a Madrid. ■



Los señores de Arias Navarro, durante el acto de la botadura del "Amoco Europa"



## Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS - CONSUMTARIOS - FLETAJORES  
ESTIBADORES

**FLOTA**  
 "Bero" 92.888 ptes cúbicas  
 "Luz Negro" 98.000 " "

**Cádiz**  
 Avda. Generalísimo, 2  
 Tels. 27 46 50 - 27 46 54  
 Cables: Comatisa  
 Telex: 76036 OSA

**Puerto Santa María**  
 Muelle comercial, s/n.  
 Tel. 86 27 93  
 Cables: Comatisa  
 Telex: 76036 OSA

**SEAMAN'S HOUSE**  
 INTERNATIONAL  
 MEALS

**CASA DEL MARINO**  
 COMIDAS  
 INTERNACIONALES

## RESTAURANT

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

### EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, cabullería, pinturas, ferretería naval, etcétera.  
 Suministros a la Marina en general.  
 Santo Domingo, 1. CADIZ.  
 Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04.





**ASESINADO EN SU  
PROPIO DESPACHO**

## HA MUERTO DON ANTONIO ALFAGEME DEL BUSTO

VIGO (De nuestro corresponsal).—Ha fallecido en esta ciudad, víctima de cruel asesinato, don Antonio Alfageme del Busto, presidente de la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia y uno de los más conocidos industriales de la región relacionados con el mar.

En el momento de escribir esta crónica, la Policía realiza incansables pesquisas con objeto de descubrir la personalidad del asesino y el móvil del crimen, puesto que son varias las conjeturas sobre las posibles motivaciones del trágico suceso, acaecido en la tarde del sábado 20 de abril, en el despacho que el señor Alfageme tenía establecido en la calle de Felipe Sánchez, en esta ciudad.

El prestigioso industrial vigués falleció a consecuencia de la pérdida de sangre producida por diversas heridas de arma blanca que le ocasionó el homicida.

### LA PERSONALIDAD DEL SEÑOR ALFAGEME

Don Antonio Alfageme del Busto tenía en la actualidad cincuenta y siete años, estaba casado con doña Montserrat Fontanals Pujadas y tenía cinco hijas, todas ellas casadas.

Además de la presidencia de la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia llevaba la gerencia de Conservas Alfa y ostentaba el cargo de consejero en la empresa Bernardo Alfageme, S. A.

Durante varios años, y hasta 1971, el señor Alfageme había sido presidente de la Unión de Empresarios del Sindicato Provincial de la Pesca y actualmente era presidente de las agrupaciones provinciales y nacionales de Fabricantes de Conservas de Pescado. Igualmente estaba vinculado a varias empresas del sector, de carácter nacional.

Desde hace mucho tiempo, el fallecido industrial vigués era cónsul honorario de Chile en esta ciudad, habiendo intervenido en numerosos contactos comerciales, muchos de ellos pesqueros, entre los dos países. ■ J. R.

# LA CONTAMINACION EN LAS RIAS GALLEGAS ES MAYOR QUE EN LAS RESTANTES COSTAS ESPAÑOLAS

VIGO (Especial para «Hojas del Mar»).—El doctor B. Andréu, director del Instituto de Investigaciones Pesqueras, hizo unas declaraciones en Marín sobre el preocupante tema de la contaminación litoral. El doctor Andréu trabajó durante diecisiete años al frente del laboratorio de Vigo, lo que le permite hablar con autoridad como buen conocedor de las características de las rías gallegas. Sus intervenciones durante su gestión en Vigo pusieron a salvo a la ría de Arosa de la instalación de una factoría de papel en Puente de Sares.

A su juicio, el litoral español es quizá el menos contaminado de Europa, por lo que estamos todavía a tiempo para adoptar las medidas adecuadas para establecer el deseado equilibrio entre la industrialización que el país necesita y la defensa de los recursos pesqueros, así como de conservar la belleza de las playas.

«Se habla del Mediterráneo —dice el doctor Andréu— como de un sistema condenado, en pocos lustros, a ser una especie de mar muerto, a consecuencia de la creciente contaminación. Pienso que se están cargando excesivamente las tintas, confundiendo el Mediterráneo con los puertos de Barcelona, Marsella, etcétera, o con áreas ordinariamente muy restringidas. Lo que sucede es que las especies crecen a ritmo más lento y las cadenas tróficas son más largas que en el Atlántico, por lo que los contaminantes pueden incidir durante un tiempo más prolongado sobre las especies comerciales. Por lo demás, su situación es bastante mejor que la del mar del Norte, por ejemplo. Es más, el Mediterráneo es capaz de recibir, con resultados positivos, una cierta contaminación selectiva adicional, ya que su producción primaria es unas quince o veinte veces menor que la del Atlántico, por lo que una cierta eutrofización mejoraría su producción.

«Todo lo contrario sucede en las rías gallegas, en las que se dan las siguientes cir-

cunstancias, que hacen que los riesgos de la contaminación sean especialmente graves y quizá irreversibles.

«Poseen aguas semiconfinadas, de escaso o nulo intercambio con el océano durante la mayor parte del año. Los vertidos de residuos pueden tardar tres o más meses en alcanzar el mar abierto. Durante los meses de verano las pérdidas por evaporación superan al caudal de agua que reciben de los ríos subsidiarios, por lo que dichas pérdidas han de ser compensadas con la entrada de agua oceánica.

«La producción primaria es altísima, lo que lleva aparejada la acumulación en los fondos de ingentes cantidades de clorofila, lo que los hace reductores, exentos de oxígeno. El vertido de residuos industriales puede llegar a elevar sin más la productividad y a reducir el nivel de oxígeno de sus aguas, ocasionando graves daños.

«Durante el periodo estival, cuando la temperatura del agua es alta, la llegada de afluentes reductores puede hacer descender el nivel de oxígeno a tasas incompatibles con la vida de las especies».

Pasa revista el doctor Andréu a los efectos producidos por diversos tipos de contaminantes: metales pesados, hidrocarburos,

pesticidas y bacterias patógenas, deteniéndose en las contaminaciones por mercurio, factorías de pasta de papel y las de aluminio. El mercurio se acumula en los fondos —por acción de las bacterias—, en forma de sulfuros, por lo que pueden crearse reservas para muchos años. Las factorías de celulosa producen daños irreparables, generalmente inadvertidos, hasta que han pasado los años; sus consecuencias se miden por décadas. Las factorías de aluminio son, quizá, las más escandalosas por sus lodos rojos, que alcanzan grandes distancias, siguiendo las vías de los cañones submarinos. Plantean problemas incluso a la hora de decidir —a nivel de países— las áreas marinas en las que los barcos cargados de lodos puedan verter tales residuos.

«Las rías —dice por último el doctor Andréu— requieren —dadas sus características— una legislación y un tratamiento especial, si queremos evitar que su riqueza se extinga a medida que crezca la industrialización en sus riberas. En la mayoría de los casos ni los sistemas de depuración de residuos, ni la instalación de colectores submarinos con difusores profundos, ofrecerán suficiente garantía. Habrá que sacar los emisarios al mar abierto».

## ● PRECISAN LEGISLACION Y TRATAMIENTO ESPECIALES PARA EVITAR QUE LA INDUSTRIALIZACION EXTINGA SU RIQUEZA.

### CRONICAS DE VIGO

## LOS BIOLOGOS ESTUDIAN LA REPOBLACION DE LA MERLUZA

### ● No está en trance de extinción, pero es difícil encontrar ejemplares grandes.

VIGO (De nuestro corresponsal).—La merluza gallega no está en trance de extinción, pero es difícil encontrar ejemplares de gran tamaño, según han manifestado en esta ciudad los biólogos españoles señores Robles y Lens, quienes acaban de hacer la primera parte de un estudio sobre el preciado pescado en la plataforma gallega, desde Vigo a La Guardia.

Los citados biólogos, a bordo del pesquero de Marín, «Carrasco», de 120 toneladas, cubrieron esta primera etapa de la investigación que en su totalidad tendrá una duración de un mes de estudios en el mar, que concluirán con diez días a bordo del buque oceanográfico español «Cornide de Saavedra», con base en este puerto.

Estos estudios, además de llevarse a cabo en la plataforma gallega, serán ampliados a los lugares donde pescan los marneros gallegos, concretamente el Cantábrico y el Gran Sol y el principal objeto de los mismos, llevados a cabo por el Instituto Español de Oceanografía e Investigaciones Pesqueras, es de terminar el rendimiento máximo sosten-

tible de la merluza, para determinar el tratamiento de pesca de esta especie y conseguir repoblar de nuevo la plataforma gallega.

### DE 500 A 600 MERLUCEROS GALLEGOS

De 500 a 600 barcos gallegos faenan en las tres grandes zonas de pesca merluquera, es decir, la plataforma gallega, el golfo de Vizcaya y el Gran Sol, la primera de las cuales es la más castigada por las capturas.

Galicia obtiene un cuarto de las capturas totales del país. Concretamente, en el quinquenio 1967-71 fueron unas 20.000 toneladas, frente a 112.000 del total nacional.

De ahí la importancia de este estudio que sobre la merluza se realiza en la plataforma gallega, preludio de un completo análisis que biólogos y científicos norteamericanos de la National Science Foundation realizarán el próximo verano sobre las rías gallegas, y cuya primera etapa se desarrollará en la ría de Arosa. ■ JOAQUIN ROLLAND.

### EL 23 DE SEPTIEMBRE, EN VIGO

## CONGRESO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE HARINAS DE PESCADO

VIGO.—Veinticuatro miembros de dieciséis países hispanoamericanos participarán en el Congreso Internacional de Fabricantes de Harinas de Pescado, que a partir del 23 del próximo mes de septiembre se celebrará en Vigo.

Este Congreso será subvencionado por la FAO, que aportará a tal fin cuarenta y ocho mil dólares, y la Dirección General de Pesca de España.

Los congresistas harán diversas visitas a industrias de fabricación de harinas de pescado ubicadas en la región gallega y es posible que participen en estas sesiones otras personalidades de la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca de España.



# NO QUIERE SILOS EN SU PUERTO

## EL PUEBLO DE SANT FELIU DE GUIXOLS, EN DESACUERDO CON LA CORPORACION MUNICIPAL

GERONA.—Alrededor de mil escritos de oposición se llevan registrados en la Jefatura Provincial de Puertos, de Gerona, dentro del plazo concedido en la información pública abierta en el expediente incoado por la empresa madrileña Cementos del Mar, S. A., en solicitud de concesión administrativa para la ocupación de terrenos de dominio nacional y uso público, situados en el puerto de Sant Feliu de Guixols, para la instalación de dos silos metálicos de mil quinientas toneladas de capacidad unitaria.

Esta oposición a dicho proyecto está en rotunda contradicción con la adoptada por la propia Corporación Municipal de Sant Feliu, que ha dado luz verde al proyecto, lo que motivó que incluso se organizaran manifestaciones populares pidiendo la revisión de la postura de la Corporación y la dimisión del alcalde, como principal responsable.

### ¿TURISMO O SILOS?

La desavenencia de criterios está originada por creer unos que dicho proyecto por-

judicará mortalmente la actividad turística de la localidad, que es la principal industria de la misma, y pensar otros que en forma alguna puede influir negativamente la construcción de los silos en el puerto de Sant Feliu de Guixols.

Las consecuencias perjudiciales que la mayoría del vecindario estiman podrían derivarse del proyecto son, entre otras, las siguientes: atentado a la belleza del paisaje, notable incomodidad circulatoria por el tráfico de camiones por el interior de Sant Feliu en los meses de alta temporada, insalubridad dimanante de las fugas propias de la manipulación del material transportado, yugulación de la posibilidad de expansionar el desarrollo de las flotas pesqueras y de recreo en dicho puerto, errónea ubicación del centro distribuidor del producto con respecto a las zonas de abastecimiento, y notoria desproporción entre el volumen en que la provincia es deficitaria del producto y el de las instalaciones proyectadas.

## JAPON TENDRA UNA BASE PESQUERA EN SANTA EUGENIA DE RIVEIRA

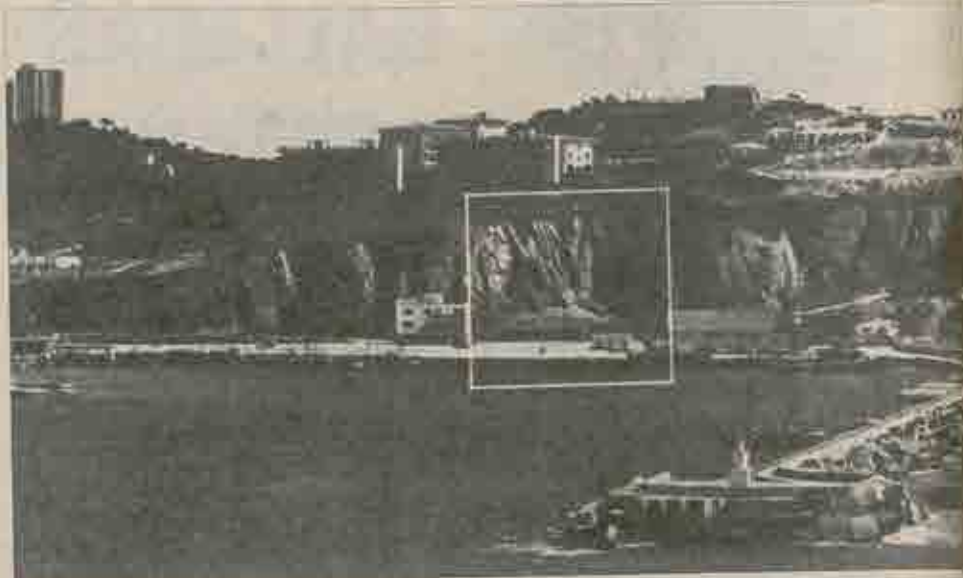
SANTA EUGENIA DE RIVEIRA (La Coruña).—Una flota pesquera japonesa establecerá su base en el puerto de Santa Eugenia de Riveira, a efectos de operaciones comerciales, según ha trascendido hoy en esta localidad.

Esta flota pesquera utilizará en Riveira las instalaciones frigoríficas de Frinsa, que actualmente están siendo ampliadas. Recientemente viajó al Japón, para confirmar el establecimiento de buques japoneses en Riveira, el gerente de Frinsa, don Ramiro Carregal Rey.

## AMPLIACION DEL PUERTO DE TARRAGONA



Durante el viaje que el ministro de Planificación del Desarrollo, don Joaquín Gutiérrez Cano, hizo a Tarragona, visitó las obras de ampliación del puerto. En la fotografía de Cifra, el director de la JOP explica al ministro las características de la ampliación.



Perspectiva del bello pueblo de Sant Feliu de Guixols, de la Costa Brava gerundense. Enmarcado en blanco, el sitio donde existe el proyecto de construir los silos. (Fotografía publicada por «La Vanguardia».)

## DON ENRIQUE SERRA, DELEGADO DEL I.S.M. EN BARCELONA

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina, ha sido nombrado delegado provincial del organismo en Barcelona el funcionario del Cuerpo Técnico del ISM don Enrique Serra Navarro.



## VAPORES SUARDIAZ, S. A.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

- LINEA REGULAR SEVILLA/CANARIAS.
- ESTIBAS Y DESESTIBAS.
- FLETAMENTOS TODO TIPO DE CARGA PARA Y DESDE CANARIAS.

Avda. 3 de Mayo, 8  
P. O. B. 426  
SANTA CRUZ DE TENERIFE

Teléfonos 24 37 87 (5 líneas)  
Telex: 92178  
Cables: VASUARDIAZ TENERIFE



# **LAS MARISCADORAS AMENAZAN CON DESFILAR DESCALZAS POR LAS CALLES DE LA CORUÑA**

## **EN LA CASA SINDICAL CELEBRARON UNA REUNION TUMULTUOSA CON LOS PROPIETARIOS DE LA CENTRAL MARISQUERA**

LA CORUÑA, 18.—Representantes de las cinco mil mariscadoras de la comarca han mantenido una tumultuosa reunión con los propietarios de la llamada Central Marisquera, S. A., en la Casa Sindical de La Coruña, con objeto de buscar soluciones al conflicto planteado en las parcelas de la ría del Pasaje, donde los dos últimos días hubo enfrentamientos y manifestaciones a cargo de grupos antagónicos de mariscadoras,

que obligaron a intervenir a la fuerza pública.

En la reunión, las mariscadoras afectadas señalaron que no estaban dispuestas a permitir que se les hiciese abandonar una zona en la que se dedican a estas faenas desde hace muchos años.

Tras diversos incidentes, llantos y estaquos de palabra, se acordó que las mariscadoras presenten una propuesta a la Central Marisquera, mientras los abogados de Sindicatos analizan el problema,



Mariscadoras de la zona Sur se manifestaron contra la nueva entidad denominada Central Marisquera, al haber empalizadas de esta sociedad rasitrillando los terrenos con vista a la siembra del marisco. Estas últimas tuvieron que retirarse prudentemente por si se producían enfrentamientos físicos. (EUROPA PRESS.)

Antes de que concluyese la asamblea, volvió a producirse el tumulto, y las mariscadoras lanzaron sus carnetis sobre la mesa al tiempo que señalaron que desfilan descalzas por La Coruña y

que visitarían a quien hiciese falta, porque no estaban dispuestas a morir de hambre.—Europa Press.



Un momento de la reunión entre la Central Marisquera del Pasaje y las mariscadoras, que tuvo lugar en La Coruña. No hubo acuerdo en el transcurso de esta reunión.

## **SE ACONDICIONARA EL CANAL DE EN- TRADA DE LA RIA DE EL FERROL**

EL FERROL DEL CAUDILLO, 30.—Sesenta y cinco millones de pesetas se invertirán en las obras de acondicionamiento del canal de entrada a la ría de El Ferrol del Caudillo. Se realizan gestiones para que estas obras se incluyan en el IV Plan de Desarrollo.

El acondicionamiento del citado canal se hace necesario, con motivo de la puesta en servicio del nuevo dique de la Empresa Nacional Bazán, de 225.000 toneladas de peso

muerto, y porque se prevé que Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (Astano), construya buques de 360.000 toneladas de peso muerto.

El actual canal cuenta con una serie de curvas que dificultan la maniobrabilidad de los grandes petroleros, y que se desean evitar con la voladura de determinados bajos. Lo que traerá consigo que el mencionado canal se transformase casi en línea recta.

### **Santander**

## **MUELLE DEL ALMIRANTE, EN MEMORIA DE CARRERO**

SANTANDER.—El nuevo muelle de «ferry», que comenzará a prestar servicio con la implantación de la primera línea entre Southampton y Santander, se denominará Muelle del Almirante.

El citado muelle de «ferry», en el que se levanta la estación marítima, se llamará así en memoria del que fue presidente del Gobierno español, el ilustre montañés don Luis Carrero Blanco, por haberlo decidido las Juntas del puerto santanderino.

## **LA FLOTA LUCENSE SE HIZO A LA MAR PARA LA COSTERA DEL BOCARTE**

LUGO (De nuestro corresponsal).—El mes de abril significa el inicio de una nueva costera para los pesqueros lucenses. La flota lucense, integrada por embarcaciones de los puertos de Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero y Vicedo, se hizo a la mar. Sus tripulaciones van con la ilusión propia de los comienzos, tras un bien merecido descanso después de superar la larga campaña del bonito que tuvo, independientemente de la desgracia que afligió a familias pescadoras de Burela, unos resultados esperanzadores.

Con la favorable solución del problema del precio del combustible, la normalidad ha vuelto a todos los puertos lucenses, y las embarcaciones, perfectamente pertrechadas y con el renovado aspecto que ofrecen sus cascos y equipos, han salido para los puertos vascos, santanderinos y guipuzcoanos, en donde intentarán salvar favorablemente una nueva campaña.

El aspecto multicolor de nuestros puertos, con la mayoría de las embarcacio-

nes en sus bases, ha cambiado totalmente. Las dársenas están semivacias, ya que solamente recalán los barcos que se dedican a otro tipo de pesca—volantas, arrastre, etcétera—.

Cuando escribimos este pequeño comentario, nos llegan noticias pesimistas sobre el resultado de los primeros intentos de obtener capturas de anchoas. «La costera del bocarte, un fracaso», titulan algunos periódicos. Pero nosotros, sin pecar de excesivamente optimistas, esperamos que la costera proporcione todavía el resultado apetecido. No sé hablar de fracaso cuando la campaña está en sus comienzos. Aún quedan muchas singladuras en las que nuestros pescadores pueden demostrar su pericia y capacidad de trabajo, de la que se derivará un resultado que esperamos colme las aspiraciones de armadores y pescadores.

Que la Virgen del Carmen les ayude en su duro labor y que les conduzca siempre a buen puerto. ■ MARCISO GARCIA FERNANDEZ.

Panorámica de la marinera villa de Foz, en la provincia de Lugo. Pese a las dificultades de entrada, en camino de solución, el puerto focense es uno de los más importantes y pintorescos del Cantábrico. (Foto: SERGIO.)





## PESQUEROS PARA ARGELIA

Cuatro pesqueros (los últimos de una partida de veinte), que han sido construidos por unos astilleros vizcaínos para Argelia, permanecen atracados en los muelles de Santurce en espera de ser entregados. (Foto: CIFRA.)



## PLENO DE LA FEDERACION DE COFRADIAS DE PESCADORES DE GUIPUZCOA

● Analizaron el problema de la congelación de la exportación de besugo y cimirón, y mostraron su preocupación ante una posible subida de combustible.

SAN SEBASTIAN.—En la Casa Sindical de Guipúzcoa, bajo la presidencia del delegado provincial de la Organización Sindical, se ha reunido el pleno de la Federación Sindical de Cofradías de Pescadores; al que han asistido los patronos mayores de las ocho Cofradías de Guipúzcoa; subsecretarios y los presidentes de las Uniones Locales de Trabajadores y Técnicos y de Empresarios.

Asimismo compartían la presidencia con el delegado provincial, el Comité Ejecutivo del Sindicato Provincial de Pesca, al que pertenecen su presidente y los presidentes de las Uniones de Em-

presarios y de Trabajadores y Técnicos.

Se han analizado los problemas y preocupaciones que siente el sector pesquero guipuzcoano: tales como la congelación de la exportación de besugo y atún (cimirón), así como también el temor de que una subida del combustible de gas-oil pudiese hacer no rentable la explotación pesquera.

También se trataron otros temas específicos de cada una de las Cofradías Sindicales de Pescadores, y los patronos mayores invitaron al delegado provincial de la Organización Sindical a visitar sus instalaciones y a tener reuniones con los respectivos cabildos.

## SAN SEBASTIAN: MALA COSTERA DE LA ANCHOA

SAN SEBASTIAN, 25.—La costera de la anchoa del presente año es una continuación directa de la de años anteriores. Escasas capturas, precios relativamente estables y una serie de problemas que serán necesario resolver con urgencia para que no se conviertan en endémicos.

Este año son menos los pesqueros que buscan el preciado pez. Muy pocos barcos de Galicia y Asturias se acercaron a Guipúzcoa, desengañados probablemente de la escasa rentabilidad de años anteriores. Alrededor de 600 o 650, contra los 800 de otros años. Sin embargo, la disminución de buques no ha supuesto aumento de capturas, pues ya en el '73 o el '72 se veía que la costera era rentable para unos pocos. Es decir, continúa habiendo una sobrepesca, un exceso de barcos con respecto a las capturas, hecho que habrá que valorar con importancia a la hora de explicar la disminución de la especie en el litoral cantábrico. Se intentó experimentar con una veda que, desde julio a febrero, impedía pescar la anchoa. No parece que tal medida haya supuesto un aumento de la especie en estas latitudes, por lo que resulta probable que se repitan. Todos añoran que la especie vuelva con la cantidad y calidad de antes; el cómo conseguirlo es lo que resulta difícil de encontrar.

Junto al problema de la disminución de capturas hay que reseñar el de las aguas de pesca de Francia y la incertidumbre de los precios —el de la contaminación de los ríos guipuzcoanos parece estar resuelto—. Francia mantiene en la actualidad las seis millas para la anchoa, extensión que llega a doce para la merluza. Sin ser un límite

espectacular o desmedido, lo cierto es que acarrea problemas, pues, al parecer, la anchoa se refugia en la costa francesa, en donde tiene menos molestias que fuera de los límites, ya que la flota pesquera del vecino país es notablemente inferior. Continúan los apesamientos en los que, a fuer de ser sinceros, pocas veces surgen dudas con respecto a la legalidad del apresamiento. En la actualidad, los países miembros de la Comunidad Económica Europea —a la que Francia pertenece— estudian la posibilidad de fijar en doce millas los límites comunes de las aguas de pesca. Si esto se lleva a cabo se pueda entonces un «réquiem» por la pesca de la anchoa, ya que si con seis resulta difícil localizarla, con doce resultará poco menos que imposible.

El otro gran problema es común para toda la pesca: las oscilaciones de los precios. Lo que hoy vale 100, mañana puede valer 60, pese a que el esfuerzo y el trabajo para conseguirlo sea el mismo, y lo que es peor, pese a que el consumidor lo siga pagando como si fuese a 100. En la reciente Asamblea de Pesca de Arrastre se solicitaba, con carácter general para todos los tipos de pesca, la fijación de precios de «garantía», «retirada» y «referencia», es decir, precios establecidos antes de salir a la mar, con objeto de que el pescador a pesar sus ventajas e inconvenientes. La costera de la anchoa de este año es desastrosa, a tenor de sus capturas; sin embargo, los problemas de la pesca de litoral no se remiten a una sola costera, son mucho más profundos, y profundos habrán de ser las soluciones. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY.

## «GUIPUZCOA II», UN MODERNO BARCO DE SALVAMENTO CON BASE EN SAN SEBASTIAN

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Si para las carreteras existen organizaciones oficiales y entidades privadas dispuestas a prestar ayuda y auxilio en accidentes y momentos en que peligra la vida, una ayuda similar debe existir por las rutas de los mares.

Cuántas veces se ha hablado de la necesidad de bases costeras de helicópteros para poder despegar en un momento determinado y sobrevolar el mar en ayuda de algún accidentado que por este medio puede llegar antes a un centro sanitario.

Aún no tenemos helicópteros, y su necesidad es patente.

Pero tenemos en esta provincia un barco de salvamento perteneciente a la Cruz Roja del Mar. Se trata del «Guipúzcoa II», amarrado en el puerto donostiarra, donde va a tener su base.



Fue construido en Francia y salió de El Havre rumbo a San Sebastián, haciendo escala en Cherburgo y Brest. Como primera prueba de las excelentes condiciones que posee para actuar en cualquier estado de la mar, el «Guipúzcoa II» tuvo que soportar fuertes temporales en ruta, saliendo de ellos con absoluta normalidad. No fue necesario que en ruta llegara a demostrar su máxima característica de seguridad, cual es la de autoadrtaje, es decir, que tras haber volcado, dejando la quilla al descubierto, vuelva solo a su posición normal, ya que el centro de gravedad está por debajo del centro de empuje.

La tripulación que trajo el barco de El Havre a San Sebastián estaba compuesta por los guipuzcoanos José María Redondo, Félix Urezburua, Martín Pereiro, Miguel Ote-

gui, Pierrot Vilarqui (francés), al mando del capitán José María Redondo Rivero.

No serán los citados la única tripulación del «Guipúzcoa II». Se contará en un futuro con cincuenta hombres, cuya dirección y lugares donde puedan ser localizados figurarán en un archivo, a fin de que en el momento de ser necesitados se localicen con absoluta rapidez los seis hombres necesarios. La actividad de estos hombres es completamente voluntaria y no recibirán por ello ninguna retribución.

La embarcación está destinada a salvamento en cualquier estado de mar y fuerza de viento. El casco es de acero y la superestructura ha sido construida con metales ligeros. Podrá efectuar servicios de remolque de pequeñas embarcaciones de hasta tres y media toneladas, evacuación de enfermos o heridos, lucha contra incendios a bordo de buques o en instalaciones portuarias. El casco está pintado de color rojo vivo por considerarlo más visible, y en la cubierta se han trazado franjas de color «butano» para su mejor visibilidad desde el aire.

Las características principales son: eslora total: 15,30 metros; manga total: 4 metros; calado máximo con carga: 1,45 metros; desplazamiento medio: 20,10 toneladas; propulsión: dos motores Poyaud 6L-52052, de 265 HP a 2.200 r.p.m. cada uno, engranados a dos hélices; velocidad: 14 nudos; autonomía: 275 millas.

En cuanto a equipo médico, el barco está dotado de accesorios de primera urgencia, como gata a gata, camillas, aparatos de reanimación, etcétera. Cuenta también con una balsa neumática de salvamento capaz para diez personas y otros accesorios.

El «Guipúzcoa II» cuesta quince millones de pesetas, más siete de intereses pagaderos en diez años.

Don José María Pidal, presidente de la Cruz Roja de Guipúzcoa, ha hecho unas declaraciones a la prensa, en las que, refiriéndose a la forma de pago, ha dicho textualmente lo siguiente:

«Pensamos pagar el barco con subvenciones, ayudas de centros oficiales, Ayuntamiento, Diputación y todas aquellas entidades que guardan relación con el mar. Además, y esto quiero destacarlo bien, contamos con la ayuda del pueblo guipuzcoano, a través de cuotas de socios, por valor de trescientas pesetas al año, ya que considero que tenemos una obligación moral de aportar nuestra colaboración a esta gran obra de salvar vidas humanas. Creo sinceramente que todo guipuzcoano que se precie de serlo de verdad, no de boquilla, deberá formar parte. Y también quiero decir que no sólo considero obligado al pueblo guipuzcoano a colaborar en esta gran obra, sino al propio Estado, quien a través de sus Departamentos debe conseguir que estos barcos estén en todos los puertos españoles».

A la pregunta de cuántos socios consideraba necesarios para poder alcanzar las cifras previstas, el señor Pidal respondió:

«Unos diez mil, ya que a trescientas pesetas cada uno se consiguen tres millones, y con ello tenemos para amortizar el barco y poder mantenerlo en perfectas condiciones. Decir que cuesta el barco veintidós millones en total es una cifra elevada, pero no lo es si con ello se puede salvar una vida, y una vida no tiene precio». ■ JAVIER DE ARAMBURU.



# BOTADURA DEL «RUDER BOSKOVIC», CON DESTINO A YUGOSLAVIA



BILBAO.—En la factoría de Olaveaga, de Astilleros Españoles, S. A., tuvo lugar la botadura del buque «Ruder Boskovic», «bulk-carrier» del tipo «Euskalduna-27», de 27.000 toneladas de peso muerto, con destino a la Naviera Atlantska Plovidba, de Yugoslavia.

El nombre del buque corresponde al de un famoso matemático yugoslavo del siglo XVIII y está en la línea que esta compañía sigue para sus buques. Así, el anterior buque lleva el nombre de una poetisa famosa del siglo pasado.

El buque, como tipo, es bien conocido en la ría de Bilbao, ya que hace el número 38 de los construidos de esta serie.

Tiene una eslora de 182 metros y manga de 22,40 metros, con un puntal de 13,40 metros. Va provisto de un motor Aesa-Sulzer de 11.500 BHP, lo que le da una velocidad en servicio de 14,5 nudos.

Actuó de madrina en la botadura doña Emilia Acosta. La elección de esta madrina es una atención por parte de la compañía armadora, ya que dicha señora tuvo la desgracia de perder a su marido, que fue tripulante del pesquero «Murguía», al colisionar éste con un buque de Atlantska. Ahora, esta compañía, como un detalle de reconocimiento y consideración, ha querido que haya sido la madrina del segundo buque que se les construye en los astilleros bilbaínos.

En honor de la madrina se celebró un almuerzo, al que asistieron las autoridades de Marina, Inspección de Buques, Sindicato de Pesca, Instituto Social de la Marina, directivos de la naviera propietaria del buque, presidentes de las Cofradías de Pesca y alto personal del astillero. ■

## TECNIACUSTICA-74

# NUEVO HORIZONTE EN LA EXPLOTACION DE LOS MARES

MADRID, 1.—«El mar es la última frontera del planeta. La crisis energética y la escasez de materias primas son una llamada de atención. No es posible seguir ignorando que los mares —las tres cuartas partes de la Tierra están cubiertas por las aguas— son enormes depósitos de proteínas, de minerales y de energías», dijo don José Pérez-Gurrea, redactor de «Informaciones», en la primera sesión de las Jornadas Nacionales de Acústica que, organizadas por la Sociedad Española de Acústica, se celebran en la sede del Patronato Juan de la Cierva, de Investigaciones Científicas.

En la inauguración, tras unas palabras del presidente de la sociedad, don Andrés Lara, el contrahititante don Angel Duarte, de la dirección de Construcciones Navales Militares, pronunció una documentada conferencia sobre «Acústica submarina y la Armada», en la que, sirviéndose de gráficos, explicó la evolución de los sistemas de protección y detección hasta llegar a las técnicas actuales.

A continuación se celebró una mesa redonda dedicada al estudio de la hidroacústica y sus aplicaciones en la pesca, en las comunicaciones y en los programas oceanográficos, en la que actuó de moderador el señor Pérez-Gurrea, quien, en la introducción señaló que «se impone un nuevo horizonte donde la explotación de recursos en tierras y en océanos se realicen mediante una coordinación adecuada. «Conocer la mar, descubrir sus inmensas posibilidades —dijo—, es una tarea que habrá que afrontar con decisión, poniendo en la empresa todos los recursos técnicos que tenemos a nuestro alcance. Y en esta tarea, la investigación debe abrir caminos».

Seguidamente don Carlos Bas, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, puso de relieve la gran importancia de la acústica en el campo pesquero. Gracias a ella se pueden conocer, evaluar y detectar los bancos de peces. «En las actuaciones del Instituto —señaló—, ha habido un desplazamiento de objetivos; en un principio se trataba sólo de localizar y evaluar, ahora se intenta hacer transparente el medio para poder estudiar qué es lo que hacen y cómo reaccionan. Don Jaime Rucabado, también del Instituto de Investigaciones Pesqueras, señaló los diversos problemas que plantea el estudio de las poblaciones de peces. El sonido puede llevarnos a co-

nocer especies, tamaños de los bancos y su distribución.

Don Natalio Cano, director del Instituto Oceanográfico de Málaga, se ocupó de la actuación de este organismo, que se interesa de la propagación del sonido en el agua del mar, tanto en las comunicaciones submarinas como en la detección de objetos sumergidos. Su objetivo inmediato es el estudio de la propagación del sonido y ultrasonido en la zona del Estrecho y mar de Alborán, por un innegable interés estratégico.

Las experiencias del Centro de Buceo de la Armada fueron expuestas por don José García, de la Unidad de Investigación Subacuática, quien, tras explicar el funcionamiento del centro, resumió alguno de sus puntos de investigación en materia de comunicaciones, detección de objetos metálicos sumergidos y orientación submarina, armas contra buceadores y experimentos de descompresión. A continuación don Antonio Lara, del Centro de Buceo de la Armada, se refirió a las aplicaciones militares y civiles de los submarinistas, destacando en este último campo los experimentos franceses para el aprovechamiento de los recursos de la plataforma continental.

Don Carlos Ranz Guerra resumió las actividades que lleva a cabo el Laboratorio de Hidroacústica del Centro de Investigaciones Físicas Leonardo Torres Quevedo, que se centran en la generación de señales emitidas con el objetivo concreto de obtener radiaciones de baja frecuencia y alta directividad, lo que asegura una propagación a grandes distancias sin atenuación apreciable. «Como actividad complementaria —dijo—, está la de calibración de transductores, para lo cual el laboratorio dispone de un tanque de experimentación».

Por último, don Manuel de la Hera, del Instituto Hidrográfico de la Marina, de Cádiz, destacó las diversas circunstancias que influyen en la recepción del sonido y señaló el continuo movimiento submarino. «La única forma de llegar a conocerlo —señaló—, es introducirse dentro de su dinámica y elaborar modelos matemáticos que nos permitan prever sus condiciones ambientales en aquellas zonas de interés nacional, no sólo desde el aspecto de la defensa, sino también desde el punto de vista de los aprovechamientos de recursos».

- Fue madrina la viuda de un pescador español, que falleció al colisionar su buque con otro yugoslavo.

## CUENTOS DE LA RIA Y MAS ALLA

# MI AMIGO MOHAMED

Patxi, nuestro pescador, alto, grande, fuerte y con sonrisa de niño, trabajaba codo a codo con Mohamed, un marroquí enjuto, de ojos brillantes y negros, y de cuerpo delgado y elástico.

Patxi estaba al corcho, y Mohamed, el plomo. El haledor lento angula la red multicolor y los peces se mueven inquietos, formando remolinos al costado del barco.

Han «copeado» cien cajas de plateada anchos, y ahora, después de su trabajo, descansan sudorosos y exhaustos, apoyados espalda sobre espalda, sintiendo sobre sus rostros la brisa refrescante del mar.

Un día Patxi sufrió un accidente que pudo costarle muy caro. La jareta se enredó en su pie y a punto estuvo de hundirse con la red. Pero su amigo Mohamed, con reflejos de rayo, saltó sobre la cuerda y cercenó de un tajo lo que pudo cercenar la vida de Patxi.

Otro día, en un balace inesperado, una estiba de cajas llenas de pescado se inclinó peligrosamente sobre Mohamed, que dormía apacible, soñando con su ardiente tierra.

La pronta y generosa ayuda de Patxi, en forma de grito, e interponiéndose entre las cajas que empezaban a resbalar y su amigo, evitó lo que pudo ser una tragedia para el árabe.

Un día, Mohamed se fue a su patria, y Patxi sintió al despedirse que un nudo se le hacía en la garganta... y los ojos, aquellos ojos

brillantes de Mohamed, resplandecieron como ascuas cuando dos indiscretas lágrimas asomaron furtivamente a sus ojos.

Peao el tiempo...

Patxi lee en los periódicos que los pesqueros españoles y las lanchas marroquíes andan a la gresca.

Donde siempre hubo amistad, parece, por los periódicos y por los hechos, que florece la intolerancia y el odio.

Patxi piensa que quizá los pueblos no saben entenderse porque los hombres no llegan a conocerse, y cree

sinceramente que él y su amigo Mohamed serían capaces de arreglarlo todo con sólo que volvieran a verse.

Patxi piensa que quizá nadie ha intentado hablar de igual a igual a un pueblo y a unos hombres que, como su amigo Mohamed, han vivido y han luchado junto con nosotros.

... quizá nadie ha construido al puente lo suficientemente resistente como para dar seguridad a ambos pueblos. ¡Y es una pena! porque está casi, casi seguro que ambos lo desean y lo necesitan. ■ LAZARO ROSA.





## CENTRO DE REPARACION DE BUQUES EN TENERIFE

MADRID, 3.—A mediados de hoy, en la sede del INI, se ha celebrado la firma del contrato de creación de una nueva sociedad dedicada al estudio, promoción y explotación de un centro de reparación de buques en Tenerife.

La nueva sociedad realizará los estudios técnicos para la explotación de este centro, según el programa establecido en el estudio que ha realizado Astilleros Españoles, S. A.

El capital social de la nueva sociedad será de 40 millones de pesetas. Participan: Astilleros Españoles, S. A., con el 51 por 100; la Caja de Ahorros de Tenerife, con el 48 por 100, y el 1 por 100 restante pertenece a una sociedad promotora radicada en la propia Caja de Ahorros de Tenerife.

Cuando se acometa la construcción y explotación del centro de reparaciones, el capital podrá ser ampliado hasta 750 millones de pesetas. En este nuevo capital, Astilleros Españoles mantendrá su participación con el 51 por 100.

La gestión de los estudios durante la primera etapa, así como en el futuro la explotación del nuevo centro de reparaciones, estará dirigida por Astilleros Españoles, S. A., para asegurar la más estrecha coordinación con el centro de reparaciones de Cádiz.

Asimismo, en econometría otras inversiones en obras de abrigos, dragados, infraestructura y servicios, obras incluidas en los planes del Cabildo de la Isla de Tenerife para crear un gran puerto industrial. Estas inversiones, a cargo del Cabildo, serán las que permitan que sea viable la creación de este centro de reparación de buques.

En representación de Astilleros Españoles, Sociedad Anónima, firmó don Tomás Galán, y por la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Tenerife, así como por Promoción y Desarrollo de Tenerife, don Juan Rivas Méndez.

Finalizada la firma, pronunciaron unas palabras de satisfacción el presidente del INI, señor Fernández Ordóñez, y el señor Rivas Méndez.

Al acto asistieron el gobernador civil de Tenerife, presidente del Cabildo insular, vicepresidente y secretario general del INI, director del sector y otros mandos del Instituto.

## ... Y EN LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 4.—Se ha iniciado hoy el período de información pública del Centro de Reparaciones Navales de Las Palmas, ASTICAN (Astilleros Canarios, S. A.), entidad que dará trabajo a unas mil personas, y cuya inversión total supera los mil quinientos millones de pesetas.

La entidad está formada al 50 por 100 entre la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria y el Instituto Nacional de Industria.

Según ha informado un portavoz de ASTICAN, a primeros de 1975 se levantará la primera unidad del Centro de Reparaciones Navales, por lo que en menos de dos años se terminará esta factoría, que tenía previsto tres años de plazo para su construcción.

A primeros del próximo mayo, ASTICAN se hará cargo del personal e instalaciones de la empresa Bazán-Asuaga, y hasta tanto sean inauguradas sus propias instalaciones, los trabajos se harán en los talleres de ASVASA.

Por otra parte, la entidad ASTICAN ha procedido a la adquisición del dique flotante «Volcano 1».

## EN LIBERTAD

CEUTA, 29.—Tras las gestiones realizadas en Casablanca por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Ceuta, señor Rodríguez Andújar, y el abono de la multa impuesta por las autoridades marroquíes, el pesquero español marroquí de Málaga, «Piscis», que se encontraba detenido desde el pasado sábado en el puerto marroquí de Medía, adonde fue conducido tras ser apresado por la vigilancia costera del vecino país cuando se hallaba navegando, sin fondear, con dirección a Melilla, ha podido abandonar durante la pasada madrugada dicho puerto, con destino a su base en la capital malaguita.

## CONGELADOR CONSTRUÍDO EN HUELVA PARA UNA EMPRESA ISLANDESA

HUELVA.—Un buque armatzeno congelador, el quinto construido en lo que va de año en los Astilleros de Huelva, S. A., de 490 toneladas de registro bruto, ha sido botado y entregado a la empresa armadora por cuyo encargo fue construido.

Se trata del «Siglufjör», que fue puesto en quilla en junio de 1973, y cuyas pruebas oficiales se realizaron en enero pasado. Construido por encargo del armador islandés Thorvald-Rasmussen, el pesquero ha salido ya del puerto de Huelva con dirección a la base de Siglufjör, en Islandia.

# I FERIA DEL LIBRO EN EL COLEGIO EL PICACHO, DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

## SE CELEBRARÁ DEL 12 AL 16 DE JUNIO

Organizada por el Departamento de Relación Pública y Actividades Culturales del colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, y con objeto de contribuir a la promoción cultural del pueblo de Sanlúcar de Barrameda dándole una ocasión para aficionarse a la lectura, se convoca la

### I FERIA DEL LIBRO

de la siguiente:

#### B A S E S

#### I. FECHAS

Inauguración: 12 de junio, a las 18 horas.  
Clausura: 16 de junio, a las 12 horas.

#### II. LUGAR

Se prevé su celebración en uno de los salones de la residencia Elcano de este centro, de 221 metros cuadrados, pudiéndose ampliar a otras dependencias anejas, si el Comité de Organización lo considerase oportuno.

#### III. ORGANIZACIÓN

Estará a cargo del Comité de Organización que, presidido por el rector del colegio, don José A. Romero Martín, estará integrado por personal del mismo y que actuará a través de las siguientes comisiones, cuyos coordinadores se citan:

- Comisaría: don José Antonio López Fernández.
- Planificación y Admisión: don Rafael Pablos Bermúdez.
- Actividades: don Manuel Perales Cid y don Ramón Asquino Fernández.
- Promoción: don Isidro Mateos Vieglorio.

#### IV. FUNCIONES DE LAS COMISIONES

a) Comisaría: Será el responsable de la organización de la I FERIA DEL LIBRO, actuando como coordinador de las actividades de todas las demás comisiones.

b) Comisión de Planificación y Admisión: Será la encargada de estudiar las proposiciones de las casas expositoras y su admisión a la Feria, al objeto de conseguir que ésta tenga un ambiente altamente formativo y de confianza, que facilite la participación del visitante en la misma.

c) Comisión de Actividades: Corresponde a esta Comisión la promoción y planificación de toda la parte activa y dinámica de la Feria.

Para ello, esta Comisión ofrecerá al público una serie de actos con los que se sientan realmente identificados y que podrían concretarse en los siguientes:

— Actos solemnes de inauguración y clausura, con asistencia de autoridades y con intervención de alguna figura relevante de las letras, las artes o la cultura.

— Realización de programas que recojan las actividades que los expositores deseen ofrecer, pudiéndose celebrar el «DÍA DE...», si a juicio de la Comisión las actividades ofrecidas por un expositor tienen la suficiente entidad.

— En coordinación con la Comisión de Promoción, programación de una serie de actos de carácter comercial, tales como audiciones de discos, firmas de libros por sus autores, etcétera, de acuerdo con las ofertas presentadas por las distintas firmas expositoras.

— Finalmente, la Comisión, tratando de que no haya día sin que se celebre alguna actividad, programará, completando las ofertas recibidas, los siguientes actos:

- Proyección de películas o documentales.
- Teatro.
- Festival de canciones.
- Conferencias, charlas y coloquios de carácter cultural y cuantas actividades se consideren convenientes para conseguir un programa ameno, interesante y formativo.

d) Comisión de Promoción: Esta Comisión pretende promover, a través de la oportuna difusión, el interés del público para que concurra a la I FERIA DEL LIBRO, para asegurar en lo posible el éxito de ésta.

Están previstas las siguientes:

— Cartel anunciador, en el que figuran, a varios colores, las características de la Feria formando el emblema del Instituto Social de la Marina, orlado con los nombres de las firmas expositoras, realizado por don José A. López, y que será repartido para su exhibición por todos los centros y lugares públicos de nuestra región.

— Publicando en la prensa las actividades que se realicen.

— Colocación de una gran pancarta a la entrada de la localidad y centro de ella, así como cartetes indicativos y señalizadores en dirección a la Feria.

— Montar un gran cartel con banderas y gallardetes a la misma puerta del colegio, para darle empaque y presencia exterior.

#### V. CONDICIONES DE ADMISION

1. Quedan invitados a participar en la I FERIA DEL LIBRO todos los organismos, centros culturales, editoriales y librerías que lo deseen.

2. Quienes estén interesados deberán comunicarlo por escrito dirigido al señor comisario de la I FERIA DEL LIBRO, colegio El Picacho, apartado 94, Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), con anterioridad al 20 de mayo.

A dicha comunicación deberán acompañar:

— Relación de libros y materiales a exponer y forma en que serán enviados.

— Paneles, carteles y demás elementos de publicidad y decoración que piensen instalar.

— Actividades que prevean programar.

— Condiciones —A, B o C— en que participan.

— Cuantos detalles consideren convenientes para una mejor visión de su muestra.

3. Todas las ventas al público visitante se ofrecerán con un 10 por 100 de descuento sobre el precio habitual.

4. La casa expositora deberá procurar la reposición inmediata de lo vendido.

5. El Comité de Organización prevé las siguientes condiciones de participación:

Condición A.—Este Comité monta el «stand» y se encarga de poner una persona que atienda las ventas, pedidos y consultas. Posteriormente, el Comité de Organización pasará los pedidos a la casa expositora para que los sirva directamente.

Los expositores otorgarán un 30 por 100 de las ventas, incluidos el valor de los pedidos realizados, en concepto de gastos, en libros o en metálico, para la biblioteca de este centro.

Condición B.—El Comité de Organización monta el «stand», del que se hará cargo un representante de la casa expositora que atienda a los visitantes.

La firma expositora concederá un 15 por 100 de las ventas en las mismas condiciones y destino que en la condición A.

Condición C.—La casa expositora, una vez concedido el «stand» correspondiente, monta el mismo, del que se hará cargo un agente propio.

En este caso, la casa expositora concederá un 10 por 100 de las ventas, en concepto de participación, en las condiciones expuestas anteriormente.

6. Todo el material expuesto que no se vendiese será devuelto a la casa expositora en un plazo máximo de quince días, por la agencia de transporte que oportunamente se le comunicará, a portes debidos.

7. Distribución de «stands».—Recibidos la solicitud y demás datos que se piden de los expositores, la Comisión de Planificación y Admisión los estudiará y aprobará el procedimiento así a los expositores. Seguidamente distribuirá su ubicación en un plano provisional, teniendo en cuenta que, según las zonas, la superficie de los «stands» será variable y se concederán los mejor situados a las firmas cuya participación sea más activa e importante.

El plano provisional será sometido al pleno del Comité de Organización, para su elevación a definitivo de distribución.

#### VI. FECHAS FIJADAS

20 de mayo.—Finaliza el plazo de solicitudes de participación y presentación de relaciones, bocetos y programa de actividades.

1 de junio.—Comienza el montaje de «stands» por parte de los expositores o del Comité de Organización, según condiciones anteriormente expuestas. Se debe haber recibido todo el material a exponer o estar ya en camino.

10 de junio.—Quedará totalmente montada la I FERIA DEL LIBRO.

12 de junio.—Acto solemne de inauguración.

16 de junio.—Acto solemne de clausura.

#### SEDE DE LA COMISARIA

Colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, Avenida Reina Victoria, s/n. Apartado de Correos 94. Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).

De lunes a sábados, de 9 a 13 y de 16 a 20 horas. Teléfonos 36 13 40 y 36 15 68.

Sanlúcar de Barrameda, abril de 1974.



# LA ORDENANZA DE PORTUARIOS GARANTIZA NUESTRA TRANQUILIDAD LABORAL Y ECONOMICA

El día 1 de abril entró en vigor la nueva ordenanza laboral de los trabajadores portuarios, que afecta en total en España a unos 12.000 trabajadores en activo —y otro tanto ya en clases pasivas—. Para ver cuáles son los avances de esta ordenanza, con respecto a la anterior, el diario «Levante» publica una entrevista con don Rafael Camps Darder, presidente de la Agrupación Nacional de Trabajadores Portuarios y consejero del ISM.

—Señor Camps, ¿qué mejoras contiene esta nueva ordenanza con respecto a la anterior?

—La primera cosa que se ha tenido en cuenta ha sido las repercusiones sociales que estaban originando los nuevos métodos de trabajo, ya que los nuevos sistemas de manipulación de mercancías (contenedores, buques «roll-on-off») y la mecanización general de las operaciones de carga y descarga constituye una disminución notable del empleo de mano de obra, viniendo a paliar este problema la nueva ordenanza al determinar entre otras cosas que toda clase de mercancía debe ser manipulada exclusivamente por los estibadores portuarios.

—¿Quiere con esto decir que antes podían manipular mercancía trabajadores no portuarios?

—Existían en la anterior ordenanza algunas excepciones que la actual ha venido a corregir, dándoles esa posibilidad de empleo a la plantilla de trabajadores portuarios.

—¿Qué otras mejoras supone esta ordenanza?

—Para paliar las situaciones que la modernización pudiese ocasionar en cuanto a desempleo de trabajadores, la actual ordenanza sigue manteniendo el sistema de seguro de desempleo, a través del cual los trabajadores que no son contratados perciben el

referido seguro que, aunque no es muy sustancioso, sí ayuda a subsistir.

—¿Y en cuanto a salarios?

—El Ministerio de Trabajo ha entendido la elevación del salario base de la siguiente forma: Esta ordenanza, que ha entrado a vigor el día uno de abril, ha sustituido a la del cinco de diciembre de mil novecientos sesenta y nueve, y la elevación de los salarios corresponde exactamente al porcentaje establecido por el Instituto Nacional de Estadística de aumento del coste de la vida en ese período de tiempo, que viene a ser, aproximadamente, un cuarenta y cinco por ciento.

—¿Afecta por igual a todos los puertos?

—Los salarios base de esta ordenanza son de aplicación nacional, si bien existen algunos puertos, especialmente en la zona de Levante y Andalucía, donde perciben sus salarios los trabajadores por el sistema de «destajo». En estos puertos, entre los que está incluido el de Valencia, la nueva ordenanza obliga a efectuar la revisión de las tarifas. A tal efecto estamos en estos momentos realizando unos estudios, los representantes sindicales de empresarios y los trabajadores, con el fin de adecuar las referidas tarifas a los salarios base que establece la nueva ordenanza. Nuestra postura como trabajadores, que nos interesa hacer resaltar, es que las tarifas actuales que comportan nuestros salarios, tengan idéntico valor adquisitivo en la «cesta de la compra» que el uno de noviembre de mil novecientos sesenta, fecha en que fueron firmadas por las tres autoridades del puerto. Por ello es por lo que estamos solicitando la revisión de las tarifas de mano de obra, con el mismo porcentaje de aumento del coste de la vida habido desde el día uno de noviembre de mil novecientos sesenta

al treinta y uno de marzo de este año.

—¿Qué aumento sería, aproximadamente?

—El aumento que puede significar esto en las tarifas de mano de obra sería, si se acepta nuestra propuesta, el que indicase el Instituto Nacional de Estadística como aumento del coste de la vida entre las fechas anteriormente citadas.

—¿Quiere esto decir que no hay una revisión anual de los salarios como en otras ordenanzas?

—No, efectivamente no la había. Pero, afortunadamente, en esta nueva ordenanza se prevé que periódicamente los salarios puedan ser revisados siempre que el índice del aumento del coste de la vida sea igual o superior a un tres por ciento. Simplemente, esta medida que regula dicho instrumento laboral, por sí sola sería suficiente justificación de la revisión que se llevó a efecto de la anterior ordenanza, ya que por una parte los trabajadores estaríamos al día aproximadamente en el valor adquisitivo de nuestros salarios, y por otra, no menos fundamental, los aumentos de dichos salarios no se producirán, como hasta la fecha, con porcentajes tan elevados, debido a los grandes períodos de tiempo entre revisión y revisión.

—Dadas las características técnicas del transporte marítimo, ¿no se ha dejado sentir la falta de especialistas entre los trabajadores portuarios? ¿Provee algo en este sentido la nueva ordenanza?

—Sí, con el fin de conseguir el máximo empleo para los trabajadores y que nunca pueda faltar mano de obra especializada, este nuevo instrumento laboral ha venido a recoger un cuadro completo de especialidades portuarias. Para ello se están dando en todos los puertos cursos de formación profesional por el PPO hasta que se

**DECLARACIONES A  
"LEVANTE" DEL PRESIDENTE DE LA AGROPACION, DON RAFAEL CAMPS.**

terminen de construir la Escuela Nacional de Estibadores Portuarios.

—Hasta el momento hemos hablado constantemente de aspectos laborales. Socialmente, ¿qué tiene de nuevo esta ordenanza?

—Existen previsiones de carácter social y asistencial, que sin duda han sido un importante paso hacia adelante, y es justo reconocer por todos los estibadores portuarios el esfuerzo del Ministerio de Trabajo y Organización de Trabajadores Portuarios y Sindical, que con esta nueva ordenanza garantiza nuestra tranquilidad laboral y económica y, lo que es más querido para nosotros, el futuro de nuestros pensionistas. Por ello le ruego que haga pública la gratitud de los trabajadores a todos los que han hecho posibles estas realizaciones, y muy especialmente a nuestro ministro de Trabajo.

Así lo hacemos, dejando constancia de las palabras de don Rafael Camps Darder, y no podemos sino alegrarnos de que estos trabajadores vayan paulatinamente consiguiendo todo aquello a lo que por su esfuerzo callado tienen derecho.

## PRIMERA ESCUELA NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS • TENDRA CAPACIDAD PARA TRESCIENTOS CINCUENTA ALUMNOS Y SE CONSTRUIRA EN VALENCIA.

Con motivo de premiar la labor del presidente de la Agrupación Nacional de Trabajadores Portuarios, en un acto celebrado en el muelle de contenedores del puerto de Valencia, y al que asistieron representaciones de todos los puertos españoles, el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, dijo: «Por eso hemos decidido construir, y es buena ocasión para decirlo, cuando premiamos a un trabajador portuario, una escuela profesional de estibadores portuarios, para que todos los trabajadores de España puedan encontrar en ella la formación que requieren, especialmente, los hijos de los trabajadores, para tener un puesto de trabajo mucho más cualificado y mejor retribuido, y gracias a la generosidad y a la comprensión de las autoridades valencianas, excelentísimo señor gobernador civil, Excelentísimo Ayuntamiento y demás autoridades que han apoyado la idea y contribuido a su realización, esa Escuela Nacional de Trabajadores Portuarios va a estar justamente en Valencia, en esa espléndida y dorada playa de El Sot, que nosotros queremos ver convertida en vivero de trabajadores portuarios que tendrán no sólo los conocimientos técnicos suficientes, sino, además, el bagaje cultural que haga falta para entrar en la vida pisando fuerte».

Estas palabras del ministro de Trabajo vienen a ser el mejor resumen de todo aquello que la primera Escuela Nacional de Trabajadores Portuarios significa.

### ORIGEN

La idea de la Escuela surgió de los trabajadores, dentro de la Organización de Trabajadores Portuarios y Sindical. Así, la vigente Ordenanza de trabajo de los estiba-

dores, en su artículo 54 señala que, dado el gran alcance y trascendencia de los nuevos métodos para la realización de los trabajos portuarios, se considera preciso y necesario la creación de una escuela nacional de formación profesional que capacite a los trabajadores, para la manipulación, con las máximas garantías, de todos los medios mecánicos y útiles de trabajo.

### LA ESCUELA

La Escuela tendrá una capacidad para trescientos cincuenta alumnos, de los cuales, doscientos cincuenta lo serán en régimen de internado. A ella podrán acudir alumnos de toda España, pero, con preferencia los hijos de los estibadores, calculando cada puerto, con dos años de tiempo sus necesidades futuras laborales. Ingresando así, sólo tantos alumnos como trabajadores se vayan a necesitar.

Dentro del plan de estudios se pretende que, además del aprendizaje meramente técnico de las operaciones portuarias, se estudien idiomas, y una formación básica, además de darle al alumno, conocimientos muy amplios sobre todos aquellos factores y entidades que forman un puerto.

En las características técnicas del proyecto, cabe destacar la construcción de un barco en hormigón armado, prácticamente a escala natural, donde el alumno pueda practicar todas las operaciones de su futura profesión.

El edificio, a base de grandes cristaleras, constará de los más modernos elementos y servicios, destacando entre ellos la puesta en marcha de acumuladores de energía solar.

Además, esta Escuela ha sido

proyectada de antemano, pensando en su utilización en verano, como residencia de trabajadores portuarios y sus familias.

La Escuela, cuya gestación y puesta en funcionamiento ha sido larga, viene a poner de manifiesto la importancia que a todo nivel se está dando a la formación profesional, seguida en el trabajo, que en el caso presente es cada vez más necesaria, dado el tecnicismo utilizado en el transporte marítimo.

La Escuela, primera en España de este tipo, y segunda de Europa, se espera entre en funcionamiento dentro de dos años. Las obras se encuentran a punto de empezar.

Con esta obra se cumple, pues, una de las viejas aspiraciones de los trabajadores portuarios, que era su formación, no sólo técnica, sino general.

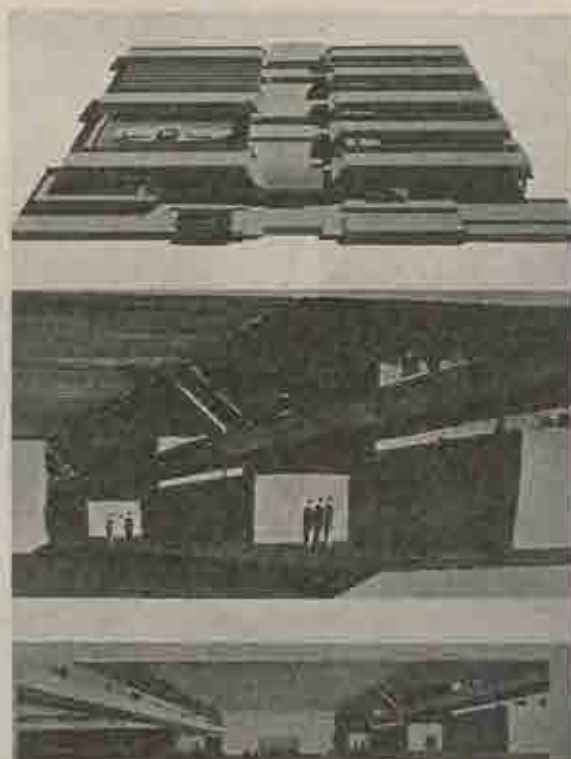
## URGE UNA NUEVA ORDENANZA PESQUERA

MADRID.—El sector pesquero acusa una serie de problemas que necesitan un tratamiento urgente. En la Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre, celebrada en Madrid el pasado mes de febrero, se estudió su estructura y se llegó a la conclusión de que es necesario una nueva ley de ordenación pesquera.

«De momento —señala la revista «Situación», del Banco de Bilbao—, el problema de las relaciones hispano-marroquíes continúa en punto muerto, pues tras el acuerdo del 31 de diciembre de 1973, por el que se autorizó la entrada de 200 barcos españoles

en la sociedad mixta Maroc-Pêche, cerca de 500 han quedado parados en espera de una posible reconversión.

De todos modos, las condiciones que impone la Maroc-Pêche son muy difícilmente soportables por los armadores españoles. El Gobierno, a fin de paliar el problema, ha arbitrado una serie de medidas: acceso al crédito oficial para la transformación de embarcaciones, seguros de desempleo, cursos de formación profesional para un eventual cambio de actividad y ayuda por migración en caso de que el barco cambie de base.



Maqueta y detalles del proyecto de la Escuela.



# LA PESCA EN LA CANARIAS OCCI

POF FEDERICO PEREZ PIÑAR

**E**l archipiélago canario comprende siete islas y varios islotes de naturaleza predominantemente volcánica. A efecto de la división administrativa provincial, las cuatro islas occidentales integran la provincia de Santa Cruz de Tenerife, y las tres orientales, próximas al continente africano, la de Las Palmas.

Desde siempre, estas islas son exaltadas por sus bellos parajes, clima y colorido, hasta crear una imagen poética de su realidad. Fueron bautizadas por los romanos con su nombre actual y también con el de islas Afortunadas, y parece que el primer nombre provino de los grandes canes que encontraron en Gran Canaria o del canto de los canarios, aves muy abundantes en ellas por aquellos entonces.

Antes que los romanos, los griegos las

describieron como paraíso de los bienaventurados y jardín de Hespérides, enalteciendo las grandes virtudes de sus habitantes, costumbres, cultura y trabajo.

## DONDE EL HOMBRE SUPERÓ LA BARRARIE

Es inevitable si nos remontamos en su historia no sentir curiosidad, como muchos historiadores, de desvelar el misterio de sus orígenes, hasta ahora legendarios por falta de pruebas históricas fehacientes. La mitología griega nos conduce a la isla o continente llamado Atlántida, rodeada por el océano Atlántico y habitada por los atlantes. Este pueblo extendió su asentamiento y cultura hacia Oriente, siendo el precursor de

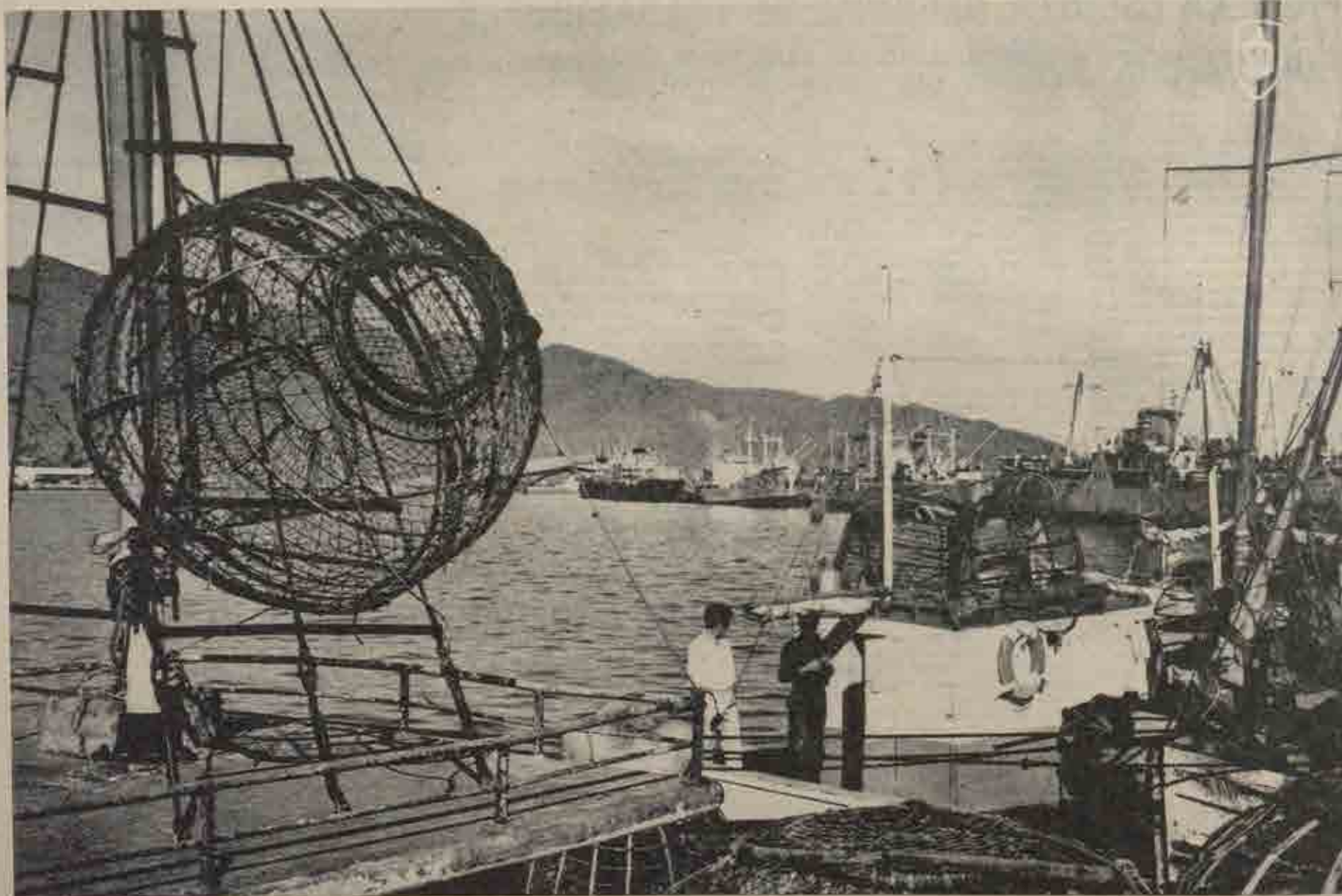
la civilización egipcia, y hacia Occidente, proyectándose hacia el continente americano. Así se desprende de dos obras escritas por Platón, el "Timeo" y el "Critias", verdaderas recopilaciones de los conocimientos de su tiempo, no sólo de las ciencias sino de las creencias recogidas de la cultura egipcia. De este escritor y filósofo griego parten todas las teorías que consideran a las islas Canarias, en unión de las Madera y Azores, como cimas no sumergidas de la Atlántida.

El escritor norteamericano Donnelly, resumiendo el pensamiento anterior, afirma que la Atlántida fue la tierra donde el hombre, por primera vez, se elevó por encima de la barbarie y se alza en la civilización. La Atlántida era el mundo antes del diluvio. Mundo que fue aniquilado por un horrible cataclismo

acompañado de un gran diluvio, del que se salvaron algunos individuos en balsas o barcos. Fundamenta parte de su teoría el citado escritor norteamericano en el hecho de que en la religión de los primitivos egipcios, como la de los primeros habitantes del Perú, el culto esencial era el de los atlantes, consistente en la veneración al Sol, y que los atlantes fueron los portadores de la noticia del Diluvio, cuyo recuerdo ha persistido hasta nuestra época en muchos pueblos de Europa y de América.

Aparte de esta tesis que considera a las Canarias como restos no sumergidos de la Atlántida, posición generalizada y sin entronques míticos es la que explica su origen como formación geológica resultado de erupciones volcánicas submarinas.

Islas de situación privilegiada, a 115



Puerto de Santa Cruz de Tenerife.



# S ISLAS DENTALES

**SUS COSTAS ASPERAS E INACCESIBLES  
HAN DIFICULTADO EL DESARROLLO  
DE LA FLOTA INDUSTRIAL**

kilómetros de distancia frente a Mauritania y 705 millas de Cádiz, entre los paralelos 27° 37' y 29° 26' N, y los meridianos 13° 19' y 18° 10' W, recibieron y ejercieron influencias en el continuo tráfico de visitantes de Europa, América y África. Fueron y son recordadas por cuantos las han conocido a través de los siglos. Y cantadas por los griegos Homero en "La Odisea" y por Platón en las obras antes referidas, y entre los poetas romanos, por Horacio, Virgilio, Silius y Tácito, Diodoro de Sicilia, Floro, Plutarco y Plinio, etcétera. Son hoy zona turística de primer orden.

Referido nuestro interés no al turismo, sino a la pesca, centremos ahora la atención en la actividad pesquera desarrollada en las cuatro islas de la provincia occidental.

## PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

La provincia de este nombre tiene una longitud de costas de 577 kilómetros, de los que 269 son de la isla de Tenerife, 126 de La Palma, 87 de Gomera y 95 de Hierro. La extensión superficial total es de 3.518 kilómetros, de los que 2.057 son de la isla de Tenerife o isla mayor y el resto de las tres islas menores. La superficie de la plataforma de las cuatro islas, existente hasta 200 metros de profundidad, es de 1.149 kilómetros cuadrados, y es Gomera la isla de mayor plataforma, con tres kilómetros cuadrados por cada kilómetro de costa, y Hierro, la de menor plataforma, con 0,6 kilómetros cuadrados por kilómetro de litoral.

## GEOGRAFÍA Y COSTAS

Sus costas son ásperas e inaccesibles en muchos lugares. Existen pocas playas, dominando en su litoral grandes acantilados basálticos, que son interrumpidos por las salidas al mar de los barrancos.

Esta configuración del litoral ha dificultado la creación de varaderos, embarcaderos y rampas de varada, y puede pensarse que ha influido en el retraso del desarrollo de la flota industrial.

También la geografía del interior, montañosa, ha influido en las comunicaciones. Desprovistas las islas de vías férreas, las carreteras presentan una estructura radial, cuyo centro suele corresponder al puerto principal,

completándose tal red con vías transversales.

La red viaria provincial está en fases de continuas mejoras. En la isla de Tenerife, las autopistas de reciente creación han mejorado considerablemente la rapidez de las comunicaciones. En la isla de La Palma, debido a lo abrupto del relieve central, la comunicación entre los puertos principales se efectúa más por la costa que por el interior, aunque existen túneles que atraviesan el macizo montañoso que une a Santa Cruz de la Palma con los Llanos de Aridane. En las islas de Gomera y de Hierro, la estructura viaria es también de orden radial, con falta de carreteras transversales.

Si hemos aludido al continuo proceso de mejora de las carreteras, es obvio señalar la influencia positiva en la comercialización de la pesca y en el aumento de su nivel de consumo de población insular, hasta ahora bajo.

## RIQUEZA PESQUERA

El profesor García Cabrera, oceanógrafo, director del Laboratorio Oceanográfico de Canarias, experto y autoridad en el tema, ha señalado que "ni por su biogeografía (las especies marinas son bien distintas a las de los mares peninsulares), ni por sus fondos marinos, ni por la geología submarina o emergida, pueden ser moduladas las islas Canarias con la misma unidad que el resto de España". No cabe, pues, homologación. La vida acuática y el ambiente biológico de los fondos marinos son diferentes.

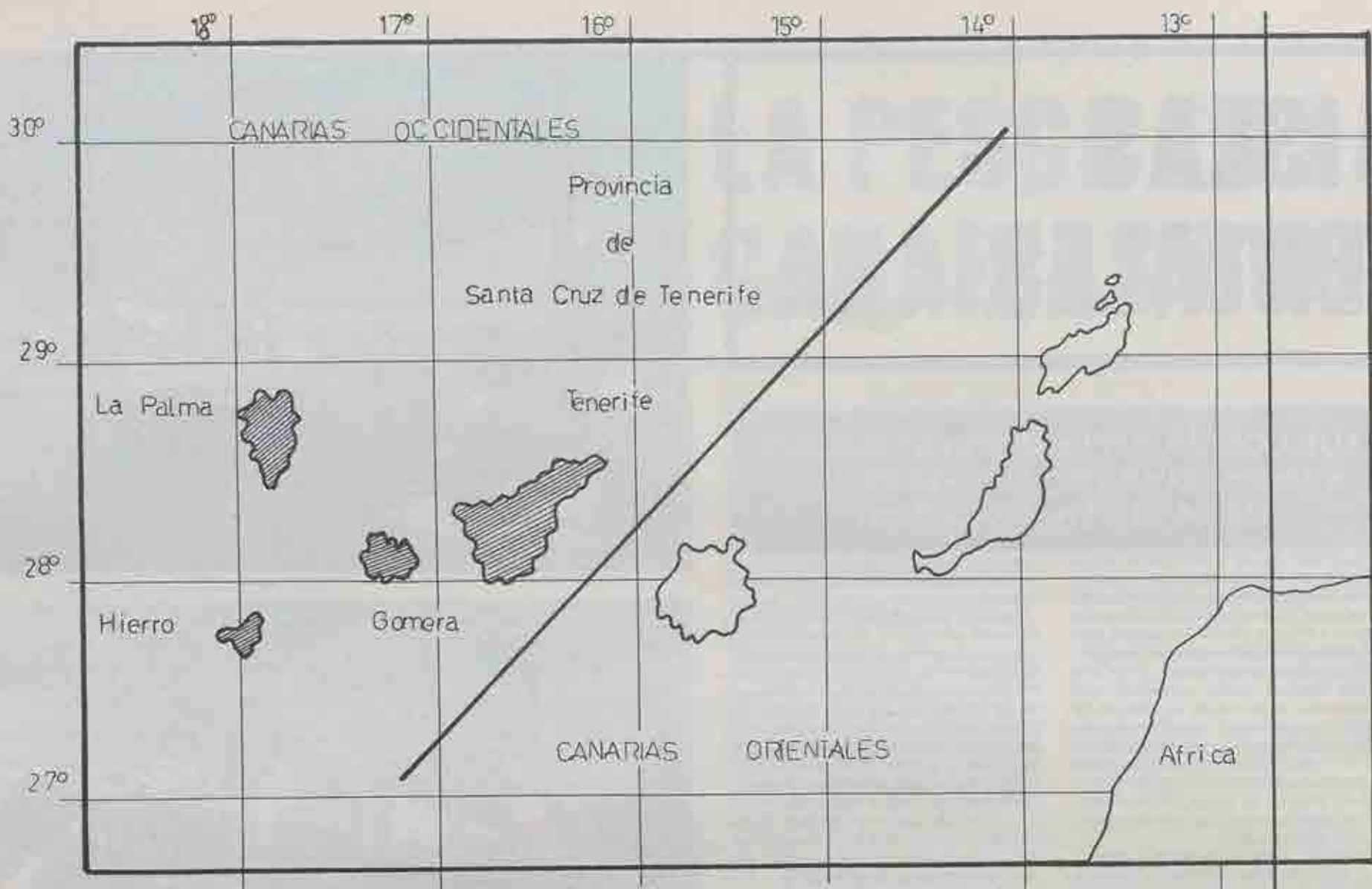
Las aguas de las islas Canarias occidentales poseen una mayor salinidad (36 gramos por 1.000) que las próximas al continente africano, y su temperatura, de 24° centígrados durante septiembre en las proximidades de la isla de Hierro, es superior en seis grados. Si a ambos factores, clima y salinidad, añadimos uno de naturaleza dinámica: la influencia de las corrientes marinas, "esta mecánica especial", como la denomina el citado profesor, va a determinar la existencia de distintas masas de agua para pasar de aguas superficiales canarias a mediterráneas a partir de los 500 metros de profundidad y a noratlánticas a partir de los 700 metros. Así, según las distintas profundidades, existirán especies marinas pertenecientes a regiones faunísticas también distintas.

La riqueza pesquera de las Canarias occidentales no está en la superficie, sino a partir de 200 metros de profundidad. Por efecto de la corriente fría de Cana-



El puerto de Santa Cruz de Tenerife, desde dos distintos ángulos (arriba), y sobre estas líneas, el de Los Cristianos.





**LA RIQUEZA PESQUERA DE ESTAS ISLAS SE ENCUENTRA A PARTIR DE LOS DOSCIENTOS METROS DE PROFUNDIDAD.**

★ ★ ★  
**LOS TUNIDOS CONSTITUYEN EL MAYOR ATRACTIVO PARA EL ACTUAL ESPIRITU DE EMPRESA MARINERA.**

★ ★ ★  
**PESE A QUE LA FLOTA ES ANTICUADA Y DE PEQUEÑO TONELAJE, SUS RENDIMIENTOS SON CRECIENTES.**

rias viajan a esta zona especies marinas propias del Norte de Europa y de América tropical. Por la influencia del estrecho de Gibraltar y del Mediterráneo, también llegan ejemplares propios de estas latitudes. Completan la variedad de especies canarias las procedentes del litoral africano.

Las especies demersales o de fondo forman caladeros de gran variedad, sin ser abundantes. Entre ellos deben destacarse el mero, cherna, gitano, cabrilla, samas, salmonete, merluza, palometa, rape y la vieja, muy típica del consumo canario. Al no existir fondos propios para el arte de arrastre, por ser la plataforma reducida y accidentada, la técnica pesquera para tales especies queda dificultada, requiriendo artes apropiadas a la zona.

Pero la riqueza pesquera alcanza mejores niveles de explotación con la pesca de peces pelágicos o de superficie, como la sardina, chicharro, caballa, atún, albacora, melva, listado y bonito, que son parte de otras muchas especies.

La pesca de los túnidos, que se empieza a explotar de una forma más racional, con barcos apropiados y mejor equipamiento, es la determinante actual del espíritu de empresa marinera más atractivo de la provincia, que combina este esfuerzo con pesquerías que requieren otros artes.

#### **SINGULARIDADES DE LA ACTIVIDAD PESQUERA**

El esfuerzo pesquero es mayoritariamente faenado dentro del litoral de las Canarias occidentales. Actividad de carácter artesanal y en una gran proporción llevada a cabo por pescadores autónomos y por explotaciones familiares en porcentaje cercano al 40 por 100 del censo de pescadores de la provincia.

Están enrolados en barcos de pequeñas dimensiones. De los 600 barcos en activo que aproximadamente hay, no llegan a 90 los superiores a diez toneladas de registro bruto. Predominan barquillos



de remo, con motor de 2 a 10 HP., con mínimo radio de acción. No permanecen en la mar más de doce horas normalmente, y se varan en las playas y lugares accesibles de la costa.

Los barcos de mayor envergadura que superan las diez toneladas, alrededor de sesenta, se destinan parte a la captura de los túnidos en los litorales de las islas, y el resto se desplaza a los bancos saharianos.

## ARTES

Los artes de pesca que emplean en el litoral de las cuatro islas son diversos y distintos en sus características a los empleados en otros lugares, incluso no muy lejanos, como en el litoral sahariano, donde predomina la red de arrastre. En nuestro litoral, por sus singulares condiciones geográficas y ecológicas, antes analizadas los principales artes en uso, son la traiña, zalamera, caña y anzuelo, boguera, nasas, currican y pancorga.

## VOCACION PESQUERA

De los 598.158 habitantes de la provincia, el número de los dedicados al trabajo de la pesca coincide en proporción con el porcentaje nacional de dedicación a este trabajo. Pero si se toma como referencia la longitud de las costas de que disponen para realizar el esfuerzo y la riqueza de las aguas contiguas, el censo pesquero provincial ha revelado menor vocación a su ejercicio de la que éste merece. Vocación que desde un año para acá germina aceleradamente, aumentando el número de pescadores.

Su asentamiento, algunos en localidades intermedias y la mayoría en localidades y pueblos costeros, muestra gran dispersión en núcleos de población reducida, fenómeno demográfico que es característico de esta provincia de 33 municipios y numerosos asentamientos rurales y costeros en cada término municipal, característica que complica en buen grado la proyección de los servicios de la Administración y especialmente del Instituto Social de la Marina hacia los pescadores.

## MENTALIDAD DE LOS PESCADORES

Los primitivos pobladores insulares eran más amantes del cultivo de la tierra y del pastoreo que de la pesca. Se sabe de la poca afición de los guanches a navegar, aunque sólo fuera para conocer las islas vecinas. Su "aislamiento en las islas" concluyó en vivir de espaldas al mar y sin explotar la riqueza pesquera de sus aguas.

Sin embargo, con el paso del tiempo la riqueza marina tenía que atraer el interés por la pesca. Se combinó este esfuerzo con el de la agricultura en lugares del litoral y en épocas del año de condiciones climatológicas más propicias. Actividad artesana por cuenta propia que ha sido la dominante hasta tiempos cercanos en que se inició la actividad por

cuenta ajena y los enrolamientos en barcos mayores que se desplazan al Sahara o a Mauritania. El florecimiento de la pesca industrial puede marcar un hito en la historia pesquera de estas islas, fruto de nueva mentalidad empresarial, ante la explotación de la riqueza marina y superadora de la tradicional, común y generalizada en las cuatro islas partidarias de las explotaciones familiares y de las mínimas permanencias en la mar sin desplazarse a caladeros distantes. Adquisiciones desde el pasado año de quince embarcaciones, algunas tipo bermeano, y numerosos armadores interesados en las modalidades del crédito oficial, del crédito social pesquero para la construcción de buques y para la modernización de la flota testimonian este cambio de mentalidad hacia la explotación industrial de la pesca, aunque algo

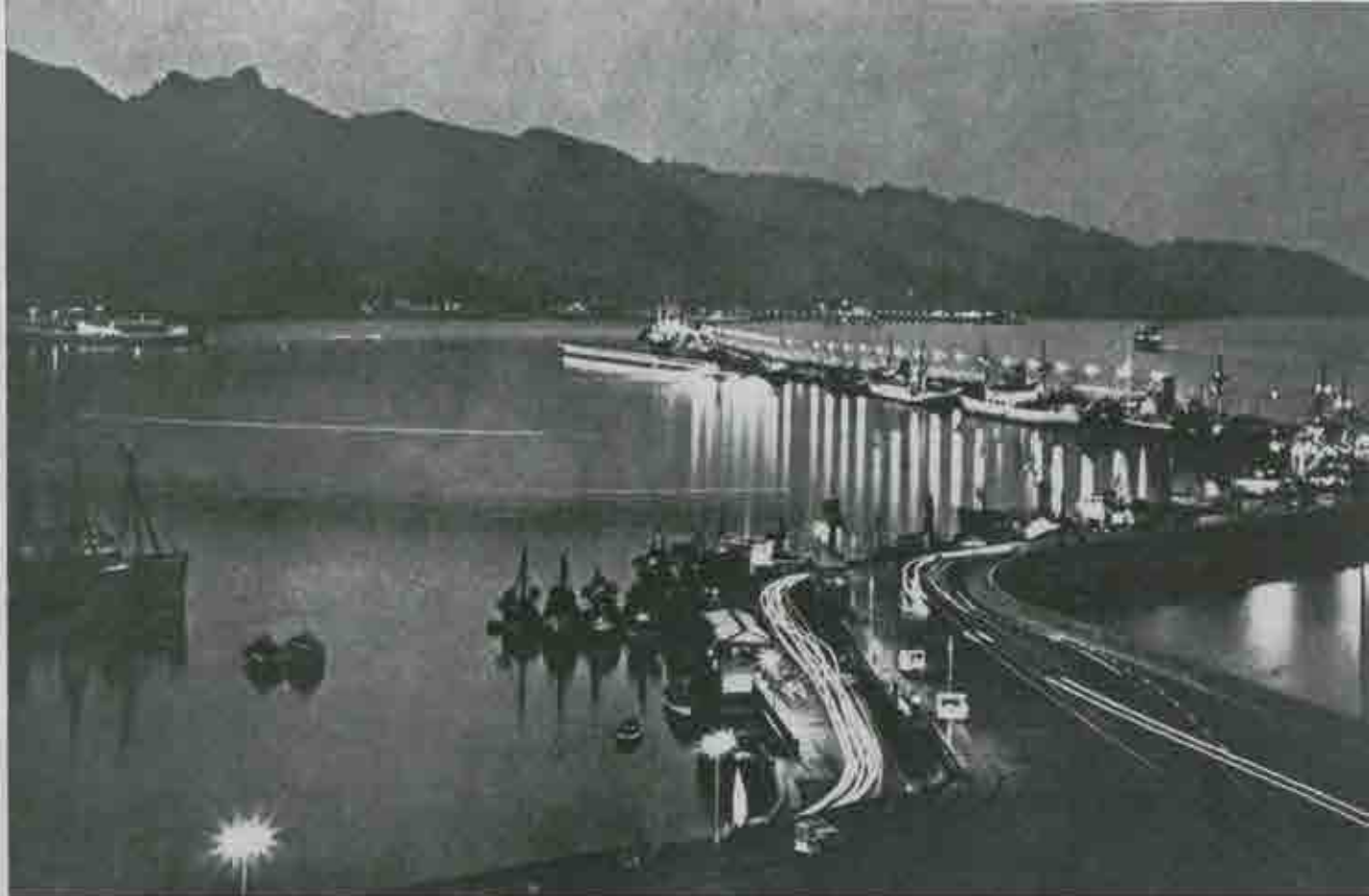
reacio al alejamiento, dada la riqueza de los caladeros del litoral canario.

## RENDIMIENTOS

Flota pesquera, en su conjunto anticuada y de pequeño tonelaje, aumentado en los últimos años, ha capturado, en el año 1972, 18.000 toneladas en los caladeros insulares y cerca de 24.000 en los africanos. Se calculan rendimientos superiores durante el pasado año 1973 por los buenos resultados obtenidos de la pesca de los túnidos.

Los rendimientos por tonelada y capturas y por hombres y capturas superan a los medios nacionales. La referida antigüedad de los barcos, su pequeña dimensión y su baja mecanización y equipamiento no impiden el crecimiento de la producción, que deriva fundamentalmente de la riqueza y proximidad de los caladeros más que de la calidad y técnica del esfuerzo empleados. En base a esta razón se conjetura sobre rendimientos mayores si se acomoda una industria pesquera apropiada a las singularidades de la zona y se mejora la comercialización del producto. Hacia estas miras se han encaminado y se encaminan ilusiones y trabajo que hasta ahora se han materializado en el mejoramiento de la red de comunicaciones y en la instalación de nuevas plantas frigoríficas dentro del litoral en localidades y pueblos que carecían de ellas. Son proyectos en vías de realizarse la construcción de nuevos refugios y puertos pesqueros, la ampliación de las factorías actuales existentes para conservas y la construcción de lonjas que facilitarán al consumo el pescado fresco y su mejor comercialización.

Antes de poner punto final a estas líneas es conveniente señalar nuestra intención al redactarlas de huir deliberadamente de cifras y números índices a cambio de ofrecer una visión de conjunto que es lo que se ha pretendido, más gramatical que aritmética. En adelante el enfoque del tema pesquero de la provincia partirá de su análisis en localidades pesqueras más caracterizadas y tratará de ofrecer una visión más viva, liberada del tratamiento uniforme del presente artículo. ■ F. P. P.









## LA PESCA EN ESTADOS UNIDOS

El gigantismo que es ese país colosal llamado Estados Unidos, quizá haya empequeñecido la verdadera dimensión de su actividad pesquera. Hay, además, una imagen norteamericana deformada por Norteamérica misma mediante su industria cinematográfica. Efectivamente, la pesca cuenta en el país. El consumo de pescado es tan grande que parrilladas y mariscadas pueden comerse en San Francisco —por ejemplo— a precios increíblemente baratos para un europeo. Posee Estados Unidos una flota digna, ricas costas a dos océanos, tradición marinera notable. Florida es la región más rica del Atlántico, sobre todo en marisco; la flota californiana se desplaza millas y millas a por el atún; Nueva Inglaterra es históricamente la región más pesquera, con muchos problemas ahora por su necesidad de modernizar la industria y la competencia que presentan las flotas extranjeras... De estos temas nos habla Carrascal en su crónica que publicamos en las siguientes páginas y que ilustra el presente reportaje en color y blanco y negro de Photo Media Ltd., adquirido por "Hoja del Mar" en exclusiva a Keystone-Nemés.





# TRADICION DE LOS ESTA

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).—Es la relatividad, como ya explicábamos en otra crónica, lo que hace parecer a los Estados Unidos una potencia pesquera de tercer orden. De este país estamos acostumbrados a verlo todo en superlativo: la producción record, los consumos astronómicos, una industria siderúrgica que no tiene parangón en el mundo y una agricultura capaz, si se lo propone, de alimentar al entero planeta. Estamos también acostumbrados a oír de la Armada americana, de sus portaaviones, de sus cruceros de misiles, de sus submarinos atómicos, enseñoreándose de los mares, aunque últimamente les haya salido un buen competidor con la Armada soviética.

En esta panorámica, una flota pesquera normal disminuye, se empujueña, adquiere incluso caracteres de miniatura, lo que tampoco es cierto. Los Estados Unidos no sólo tienen una flota pesquera digna, sino también una tradición marinera notable. Unase un litoral rico en la más diversa fauna marina, y se tendrá un panorama bastante distinto del presentado como típico del país en novelas y películas del Oeste. Es verdad que los Estados Unidos tienen grandes llanuras, pero tienen también espléndidas costas hacia dos océanos. Tal vez lo que le ha hecho falta es literatura, leyenda en esta otra faceta, pese a lo mucho y muy bueno que Jack London hizo en este sentido.

Y ya puestos a dinamitar tópicos, digamos que los Estados Unidos no son ese país de comedores de carne a que el cine nos tiene acostumbrados. Se come mucha carne en él, es cierto; en Texas siguen asándose las reses al aire libre y el almuerzo de millones de norteamericanos consiste en una hamburguesa, pero se come también pescado en cantidades astronómicas. Hay en Nueva York un restaurante, próximo a la bahía de Sheepshead, con capacidad para 1.500 personas, donde prácticamente sólo sirven langosta. "¿Asada o cocida?", le pregunta el camarero a uno, mientras se sienta a la mesa. Los sábados por la noche es todo un espectáculo ver a millar y medio de personas atacando al delicioso crustáceo. Toda la costa de Nueva Inglaterra tiene fundada su alimentación en el pescado, y en algunos de sus pueblecitos se venden las gambas en cucuruchos, como las patatas fritas, en puestos callejeros. Y no tenga miedo el aficionado a esta dieta en adentrarse por el interior: existen cadenas de restaurantes especializados en "Sea Food", en platos de pescado, de forma que puede hacerse el viaje de Nueva York a San Francisco sin comer otra cosa. Por cierto, que no puedo acabar estas referencias alimenticias sin dedicar un recuerdo nostálgico al Sea Market, al mercado de pescado de San Francisco, uno de los puntos de más vida de la entera ciudad, donde acuden tanto los turistas como los locales a tomarse una parrillada o unas simples almejas, a precios increíbles, por lo barato, hoy en Europa.

(Últimamente ha tomado enorme importan-

---

★ CUENTAN  
CON UNA FLOTA  
DIGNA  
Y RICAS AGUAS  
LITORALES  
EN LOS  
DOS  
OCEANOS.

---



# PESQUERA DOS UNIDOS

cía la pesca deportiva en todas sus variedades, desde el simple pescador dominguero que el fin de semana marcha a la playa o río más cercano con su caña, al del yate dispuesto para atrapar ejemplares que se acercan a la tonelada. Las facilidades son enormes. Para el aficionado "cómodo" hay "cotos" de pesca, donde, por una cantidad módica, puede echar el anzuelo con la seguridad de que pocos minutos después sentirá el excitante tirón. Son los lugares favoritos de familias con niños, cada uno con su caña, que vuelven a casa con una buena bolsa y la satisfacción de un día al aire libre. Para el aficionado más ambicioso salen muy de mañana prácticamente de todos los puertos americanos embarcaciones a las que puede uno incorporarse por cuatro o cinco dólares y pasar el día detrás de su especie favorita —atún, "blue fish", etcétera—, ya que los patronos suelen especializarse en un pez determinado.

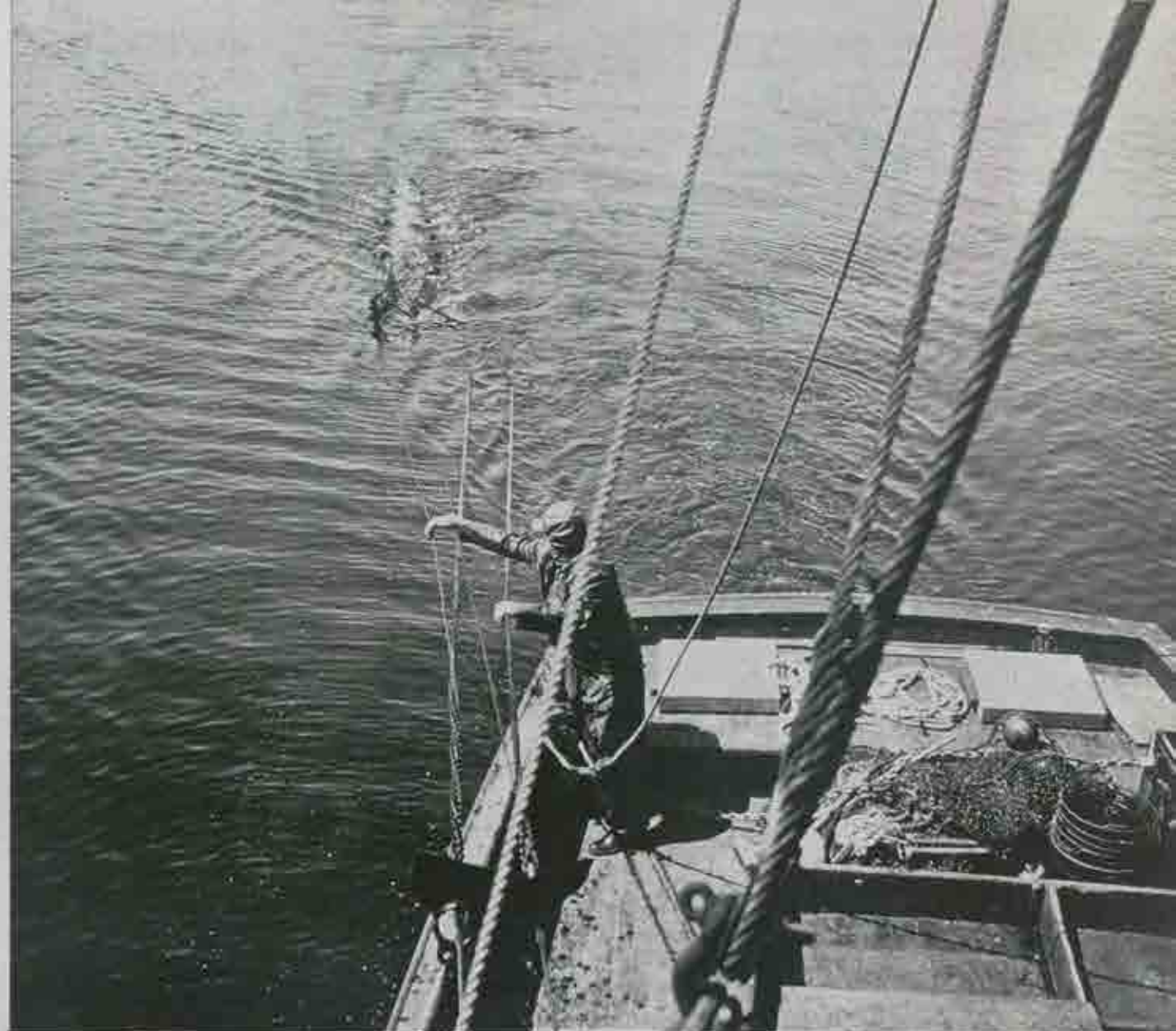
La pesca submarina ha alcanzado un enorme desarrollo. Aquí ya se compete no sólo por la cantidad, sino especialmente por la calidad y rareza. Así, en las grandes profundidades de la costa del Pacífico se encuentra el alfiler de mar, difícilísimo de atrapar, por lo que es muy valorado por los coleccionistas. Otro tanto puede decirse de la media luna, que posee la propiedad de cambiar de color a voluntad y pone sus huevos sobre las hojas de las plantas acuáticas, siendo el padre el que permanece allí vigilando sus crías.

Ya en lo que se refiere a pesca-pesca, California es, sin duda, la región más importante, con una flota que no vacila en ir en busca del atún a miles de millas (lo que le ha valido una serie de incidentes con las autoridades peruanas, que no ceden en lo de las 200 millas), y la industria de derivados del pescado más moderna del país. Hacia el Norte, Alaska, aunque no hubiese tenido oro y aunque ahora no tuviera petróleo, sería ya famosa por sus salmones, que pueden competir sin detrimento con los de Islandia. Hacia allá se encaminan, cuando llega la estación, los aficionados a la pesca de este rey de los ríos.

En el Atlántico, Florida es la región más rica, sobre todo en marisco y otras especies tan delicadas como cotizadas: ostras, tortugas, esponjas, a más de las gambas, cangrejos, etcétera. Por cierto, que el negocio está pasando a manos de los cubanos exiliados, que convierten viejas lanchas de patrulla de la Armada USA en "camaroneras", con las que se dedican a la pesca en el golfo de Méjico, mientras otros han abierto los mejores restaurantes de pescado en Miami.

Por último, la costa de Nueva Inglaterra, de la que ya hemos hablado, la de más tradición pesquera, pero también la que tiene más problemas, por una parte, debido a una modernización que necesita urgentemente; por la otra, ante la fiera competencia que le hacen rusos, polacos y búlgaros, que acuden allí en busca de los ricos bancos. Pero esto ya es otro cantar y otra crónica. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

**★NO SOLO ES UN PAIS  
DE COMEDORES  
DE CARNE:  
LOS "SEA FOOD"  
ESTAN ESTABLECIDOS  
EN CADENA  
POR LA COSTA  
Y TODO EL INTERIOR.**







"FRANCE"



## ¿VA A SER RETIRADO EL "FRANCE"?

*Desde un ángulo original, el detalle de las chimeneas del "France" da una idea de su poderío y de la belleza de su diseño.*

*Es el transatlántico mayor del mundo, orgullo de la Marina Mercante francesa y uno de los más lujosos hoteles (flotantes o no) que puedan imaginarse.*

*Pero —según fuentes próximas al Ministerio francés de Transportes— parece ser que será vendido.*

*Para este año tiene calculadas unas pérdidas de 24 millones de dólares.*

*Pierde mucho dinero anualmente desde que fue puesto en servicio en 1962, pero las pérdidas se compensaban con el prestigio y con las divisas que los turistas dejaban en Francia. Sin embargo, la subida del precio del combustible ha hecho ya insostenibles los gastos.*

*Una sola posibilidad de salvación: el hueco que ha dejado el "Queen Elizabeth II" en la ruta del Atlántico.*

*a raíz de las averías que el buque sufrió cerca de las Bermudas.*

*(De este suceso ofrecemos información en páginas 44 y 45.)*

# LA INUTILIZACION DEL "QUEEN ELIZABETH II" HA DEMORADO LA POSIBLE VENTA DEL COLOSO FRANCES

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, J. M. CARRASCAL). —¿Va la reciente tragedia del "Queen Elizabeth II" a salvar al "France"? Esto es lo que todos los datos a nuestra disposición apuntan. El pasado 28 de marzo, el ministro de Transportes francés, Aymar Achille-Fould, anunció que aquel Gobierno, que posee los dos tercios de la compañía propietaria del transatlántico, había decidido "poner fin a los déficits cada vez más pronunciados que arrojaba", y aunque no dijo exactamente cuándo iba a dejar de prestar servicio entre los puertos del canal de la Mancha y Nueva York, el presidente de la Compañía General Marítima dejó entender que sería en esta misma primavera. Pero entre tanto, el "Queen Elizabeth II" vio fallar sus tres calderas, quedando inutilizado en las proximidades de las Bermudas y dejando, de hecho, sin servicio la ruta del Atlántico Norte por unos meses. Sin mediar explicaciones, los operadores del "France" anuncian ahora que pueden reservarse pasajes para el mismo "por los menos hasta el otoño", que es, poco más o menos, cuando el buque de línea inglés volverá a estar en servicio.

El anuncio de la retirada del "France" habla traído lágrimas en Nueva York, en cuyos muelles es silueta familiar y donde tiene sus mejores devotos. Aunque buque y tripulación son franceses, el ochenta por ciento

de su pasaje suele ser americano. Entre sus últimos huéspedes se cuentan Salvador Dalí, que aunque amputados hasta la médula y español por principio, es un neoyorquino de adopción; Tony Curtis y Paul Newman.

El "France", con sus 66.000 toneladas, fue botado en 1961 con el objetivo conjunto de traer prestigio a Francia y ayudar a su turismo. Es un buque con todas las comodidades ultramodernas, pero, por lo demás, al viejo estilo, quiero decir donde el lujo desborda a lo simplemente práctico, con abundancia de espejos, mármoles y alfombras, enormes salones y por doquier aroma de "Chanel número 5" y buenos puros habanos.

El servicio es excelente —con mil tripulantes más que pasajeros—, pero lo que ha dado más fama al "France" es su cocina, considerada como la mejor del mundo francesa fuera de Francia. En sus bodegas hay siempre, o más exactamente al principio de cada travesía, treinta mil botellas, entre ellas doce mil de champán, y en sus despensas se acumulan dos mil langostas, doscientos mil huevos, cuatro toneladas de helado y una tonelada de caviar.

Naturalmente, mantener todo esto cuesta, y, además, mucho. Antes de la crisis del petróleo, el déficit del "France" se estimaba en cuatro millones de dólares

anuales, que eran pagados por subsidios del Gobierno. Pero con el aumento del precio de los crudos, se espera que las pérdidas suban en 1974 a doce millones, e incluso haciendo economías drásticas, lo que afectaría a la fama que se ha ganado el buque, se dejaría en seis millones de dólares.

Entre los primeros compradores que al extenderse la noticia de una posible venta se mostraron interesados estaban el Gobierno de la China Nacionalista, si bien ofreció pagar por él tan sólo diez millones de dólares, que es el valor del buque en desguace. Pero también la Liga Árabe, con los nuevos millones del petróleo detrás, mostró interés, para usarlo para llevar peregrinos a La Meca. Se asegura, aunque de esto no hay confirmación oficial, que también Moscú y Pekín tomaron contacto con el Gobierno francés sobre una posible compra. Debe advertirse que el "France" costó 75 millones de dólares cuando se construyó, y que su valor se estimaba en 50 millones antes, naturalmente, de la crisis del petróleo.

En cualquier caso, la desgracia de su compañero de aventuras y desventuras "Queen Elizabeth II" le ha favorecido, y la silueta del "France" seguirá dividiéndose en los muelles neoyorquinos, mientras su cocina continuará siendo uno de los sueños de los "gourmets" de todo el mundo.



# HABRA CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

**D**URANTE dos etapas más largas que fructíferas, la conferencia de plenipotenciarios de las Naciones Unidas se reunió en Ginebra para tratar de la adopción de un código de conducta para conferencias marítimas en régimen de convención u otro instrumento internacional con fuerza obligatoria. Las dos fases de esta conferencia —12 de noviembre a 14 de diciembre de 1973 y 11 de marzo a 8 de abril del año en curso— tuvieron lugar en el histórico Palacio de Naciones de la ciudad suiza, bajo los auspicios de la UNCTAD, que con anterioridad había convocado una conferencia preparatoria, realizada también en dos fases (enero y junio de 1973), en las que se esbozaron borradores y se redactó un proyecto de Código, debatido después apasionadamente en la conferencia de plenipotenciarios y que más que nada sirvió para poner de manifiesto el antagonismo entre las diversas posturas que habían de tenerse en cuenta a la hora de los planteamientos diplomáticos.

El autor de este trabajo formó parte de la delegación española, en las dos fases de la conferencia diplomática, como representante de la Subsecretaría de la Marina Mercante, participando principalmente en las deliberaciones y trabajos de la tercera Comisión principal o Comité legal. Quiere decirse con ello que ha sido testigo directo de la gestación del Código, y en su consecuencia le anima el buen deseo de ofrecer una panorámica general de una problemática tan compleja como la tratada y discutida en la conferencia.

Las previsiones a largo plazo son arriesgadas. El convenio sobre la adopción del Código no podrá entrar en vigor hasta que lo hayan ratificado por lo menos veinticuatro países que sumen un total del 25 por 100 del tonelaje mundial, y estará abierto a la firma en Nueva York desde el 1 de julio próximo al 30 de junio de 1975, bajo el depósito y custodia del secretario general de la ONU. Durante todo ese tiempo, los Gobiernos tienen la palabra.

## EL TRANSPORTE MARITIMO DE LA U.N.C.T.A.D.

Como es sabido, el transporte marítimo reviste especial importancia para los países en vías de desarrollo, ya que la mayoría de sus exportaciones e importaciones se realizan por el mar. A los países en desarrollo les corresponde actualmente más del 60 por 100 de todas las mercancías transportadas por vía marítima; sin embargo, su participación en la flota mercante mundial es tan sólo de un 7 por 100, aproximadamente. Los costos del transporte en las principales cargas a granel son concertados en gran parte entre navieros y cargadores, pero los fletes correspondientes a la carga transportada en servicios de línea regular son decididos generalmente por los navieros que sirven una ruta determinada y que actúan conjuntamente en una «conferencia», cuyos aspectos económicos y jurídicos deben corresponder a principios generalmente aceptables por los conferenciados.

La Comisión de Transporte Marítimo creada por la UNCTAD en 1965 estableció un programa de trabajo destinado a mejorar la eficiencia del transporte marítimo en cuanto medio principal de transporte del comercio internacional, así como a ayudar a los países en desarrollo a crear y reforzar sus marinas mercantes. La reglamentación de las conferencias marítimas (Código de conducta) figuró preferentemente en los temas de trabajo, y en razón de ello, en el año 1972, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución 3.035 (XXVIII), instó al secretario general de la ONU a convocar, bajo los auspicios de la UNCTAD, una conferencia de plenipotenciarios, encargada de examinar y adoptar una convención o cualquier otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria relativo a un Código de conducta de las conferencias marítimas. De esta forma, un Comité preparatorio, presidido por M. Chandrika Sivrasava —actual secretario general de la IMCO—, redactó un proyecto de Código de conducta en el que se logró un cierto número de disposiciones aprobadas de común acuerdo, pero en otras de número mayor no fue posible la unanimidad, y pasaron al debate de la conferencia de plenipotenciarios con distintas alternativas, variantes o frases entre corchetes.

Se admitió, sin embargo, de modo general que el Código habría de tener como objetivos fundamentales facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo internacional y promover el desarrollo de los servicios marítimos regulares y eficaces, adaptados a las necesidades del tráfico considerado y de asegurar el equilibrio entre los intereses de los transportistas y los usuarios de los transportes marítimos.

En los trabajos del Comité preparatorio se pretendía regular las relaciones entre las compañías miembros de las conferencias, las relaciones con los cargadores, las tasas o acuerdos de fletes y el mantenimiento de servicios marítimos suficientes. Se trazaron también bases para reglamentar la solución de litigios y controversias en un mecanismo de ejecución tan amplio y ambiguo, que fue el caballo de batalla en las sesiones de la convocatoria diplomática.

## • PLENIPOTENCIARIOS DE OCHENTA Y CUATRO NACIONES DISCUTIERON EL TEMA EN GINEBRA, BAJO LOS AUSPICIOS DE LA U.N.C.T.A.D.

### RADIOGRAFIA DE LA CONFERENCIA: SESIONES PLENARIAS, COMITES PRINCIPALES Y GRUPO DEL PRESIDENTE

Como hemos indicado anteriormente, la conferencia tuvo dos fases con un paréntesis de tres meses, si bien la segunda no fue más que una prolongación de la primera, pues se llevó el mismo régimen de trabajos al echarse encima el tiempo concedido sin el logro de soluciones prácticas. En las discusiones hubo de todo: claridad y brillantez expositiva, no poca retórica y bizantinismo, y un cierto clima de politización, a pesar del carácter técnico de los temas. Y lo que fue más grave, posturas antagónicas dentro de los mismos grupos regionales, que habían quedado integrados de la siguiente forma:

**Grupo «B».**—Países occidentales de economía de mercado desarrollada: Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Francia, Finlandia, Grecia, Holanda, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, República Federal Alemana, Reino Unido, Italia, Suecia, Suiza y Turquía. (Como se ve, España figura en este grupo, con un criterio de inclusión en cierto modo discutible.)

**Grupo «D».**—Países socialistas de Europa Oriental (Yugoslavia excluida) con economía de mercado planificada y que, generalmente, han formado un grupo compacto y solidario en las deliberaciones.

**Grupo de los 77.**—Países afroasiáticos y latinoamericanos (con la inclusión de Yugoslavia) de economía en vías de desarrollo. Fueron los más numerosos y mantuvieron cierta unanimidad en sus planteamientos. (También podría discutirse la inclusión en el grupo de países como Argentina, Brasil y México, cuyas marinas mercantes alcanzan un buen nivel de desarrollo.)

Fijado el «orden del día» de la conferencia y realizados los trámites protocolarios de verificación de credenciales, nombramientos de presidencias y vicepresidencias, etcétera, se tuvieron escasas reuniones plenarias para fijar posiciones y repartir el trabajo en tres comisiones principales, que tuvieron a cargo el estudio de las siguientes materias:

1.º Objetivos y principios. Es decir, la filosofía básica de la conferencia. En la primera fase apenas funcionó, y en la segunda, muchos de sus aspectos se trataron en el llamado «Grupo del Presidente».

2.º Contenido sustantivo del Código. Celebró numerosas sesiones, tanto en la primera como en la segunda fase, y creó dentro de ella dos grupos oficiales de negociación y redacción, encomendando a uno las secciones B y C del proyecto de Código, y a otro, las D y E, para que preparasen textos y lo sometiesen a consideración.

3.º Comité legal para el estudio de las disposiciones del mecanismo de ejecución del Código, litigios y controversias. También funcionó con grupos de redacción y negociación, y tuvo «mucha tela que cortar» por el antagonismo de las diferentes posiciones de enfoque legal.

Atendiendo a una norma establecida en el primer período de sesiones, las cuestiones más espinosas fueron discutidas por un grupo de negociación, que se llamó «Grupo del Presidente» y que fue presidido por el propio señor Sivrasava, que llevó los debates con moderación y buen sentido, y al que pudo achacarse en buena parte los resultados positivos de la conferencia.

### LA DIFÍCIL UNANIMIDAD DEL CODIGO

Hasta muy pocas horas antes de la terminación de la conferencia —a la que hubo que concederle la prórroga de una semana—, se tenían serias dudas de que el proyectado Código de conducta pudiera llegar a convertirse en un instrumento viable para la mayoría. Los antagonismos dentro de las distintas agrupaciones regionales eran notorios y en ellos llevaban la voz cantante las delegaciones del grupo «B», pues con respecto a los «principios» presentados por el presidente de la conferencia al término del primer período de sesiones, y que se referían a cuestiones sobre la participación de los Gobiernos, participación en el tráfico, ejecución y criterios para la determinación de los fletes, Australia, Ca-

nadá, España, Francia, Nueva Zelanda, República Federal Alemana y Turquía, los aceptaron; Bélgica y Holanda manifestaron ciertas reservas a los mismos; Estados Unidos y Japón formularon reservas a la totalidad, y Dinamarca, Finlandia, Grecia, Reino Unido, Noruega, Suiza y Suecia, los rechazaron de plano. Y esta postura se hizo notar en el momento de la votación plenaria para la aprobación del texto del Código, ya limpio de alternativas o variantes, que fue rechazado también por Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Reino Unido, Noruega, Suecia y Suiza, contabilizándose las abstenciones de Canadá, Grecia, Holanda, Italia y Nueva Zelanda.

Vamos ahora cuáles fueron las causas más relevantes de estas divergencias: Las fórmulas del reparto de carga, la entrada en vigor del Código, el tema de los «outsider» (líneas que compiten con las conferencias sin ser miembros de la misma) y los servicios conjuntos establecidos a base de acuerdos intergubernamentales, motivaron las fricciones más acusadas, aumentando todavía más la confusión cuando se examinaron las disposiciones legales propuestas por los expertos en materia jurídica en orden al cumplimiento de lo dispuesto en el Código. En este aspecto surgieron verdaderas controversias de Derecho procesal internacional y se analizaron fórmulas un tanto ambiguas que en algunos casos dieron origen a pintorescas interpretaciones formalistas.

### EL CODIGO Y SUS ASPECTOS POSITIVOS

De una manera general, y sin deducir «a priori» consecuencias prematuras, que tendrán que ser consolidadas con el tiempo, el examen del texto propuesto para el Código ofrece en principio los siguientes aspectos positivos:

1.º Una mayor amplitud en el papel a jugar por los Gobiernos en las cuestiones del transporte marítimo. En orden a ello cabe destacar la participación de funcionarios de la Administración en las consultas entre armadores y usuarios, bien como observadores o asesores sin facultades decisorias.

2.º El derecho para las líneas nacionales de ingreso en una conferencia o conferencias que sirvan los tráfico de sus países respectivos. También los terceros pabellones disfrutarán de este derecho, aunque habrán de cumplir condiciones suplementarias.

3.º Las líneas nacionales de dos países cuyo comercio exterior mutuo es transportado por buques de una conferencia, tendrán idénticos derechos respecto a los fletes y volumen de tráfico generados por dicho comercio. (Es el límite 50/50.)

4.º En el caso de que existan líneas de un tercer pabellón, tendrán derecho a una parte sustancial. Es la fórmula 40/40/20, cuya aplicación se estima beneficiosa para España y que fue defendida por nuestra delegación de los debates.

5.º En las conferencias de una sola dirección, las líneas nacionales (y también las de terceros pabellones) podrán solicitar el establecimiento de acuerdos de «pool» o similares.

6.º Los fletes deberán fijarse lo más bajo posible, dentro de lo comercialmente viable, permitiendo un beneficio razonable para los armadores, prestando también atención a los fletes de promoción y fletes especiales aplicables a países en desarrollo o sin litoral.

7.º Las controversias o litigios que surjan dentro de una conferencia procurarán resolverse por medio de consultas entre los intereses comerciales. Solamente cuando no se encuentre una solución razonable, se recurrirá a la conciliación internacional obligatoria, si bien el Código contempla la posibilidad de recurrir a procedimientos distintos previos acuerdos mutuos y teniendo en cuenta también las disposiciones de la legislación nacional en orden a la materia.

Estos aspectos positivos generales de las implicaciones del futuro Código, cuya entrada en vigor cabe presumir en el plazo previsto, inciden también particularmente en una posición ventajosa para España, ya que la fórmula 40/40/20 supone para las líneas nacionales la garantía de una participación sustancial en los tráfico con los países que aceptan el Código y el aumento de su capacidad negociadora frente a las líneas de los países que lo rechazan, ya que en este caso las líneas españolas dispondrán no sólo de sus recursos financieros y sus buques, sino también de unos derechos sobre la carga generada por España, que equivaldría a un aumento de los flujos de capital de las navieras españolas.

Igualmente, la preferencia que se concede a las líneas nacionales en el marco de las conferencias, dará lugar con toda probabilidad a que un cierto número de líneas de terceros pabellones tengan que ceder su puesto a los pabellones nacionales. Quiere decirse con ello que la aceptación y vigencia del Código de conducta de las conferencias marítimas va a jugar un papel favorable en la problemática de nuestro transporte marítimo. Al menos, así cabe esperarlo. ■ JOSE CERVERA PERY.



## A LA CAPTURA DEL CONTRABANDISTA

DEN HELDER, Holanda.—Fuerzas navales holandesas y agentes de aduanas se lanzaron, mar adiante, a la captura del pesquero «Iammi», que aparece —a toda máquina— en la parte inferior de la foto. Este pesquero, en la noche del 25 al 26 de abril desembarcó en la costa holandesa un cargamento de 100 toneladas de bacalao. A bordo llevaba otros 8.000 kilos de droga. La tripulación, al ver que los buques patrulleros y helicópteros les daban alcance, hundió el navío. Instantes después eran capturados. (Foto: CIFRA-UPL.)



## EL I.C.C.A.T. HA CALCULADO LAS CAPTURAS DE TUNIDOS EN 1973

A título de experiencia, la Secretaría del ICCAT, con la ayuda de varios científicos que se ocupan de la recogida de estadísticas (especialmente de USA y ORSTOM), ha efectuado una valoración estimada de las capturas de túnidos tropicales para todo el Atlántico. Por lo general, suele ser en agosto del año siguiente cuando se dispone de la mayoría de los datos, y se puede entonces calcular las capturas totales.

En 1973, sin embargo, la Comisión ha dispuesto de un experto, que fue prestado por el National Marine Fisheries Service de Estados Unidos, que estuvo trabajando en África Occidental en la recogida de datos directamente para la Secretaría. Como, por otra parte, también se había destacado a otro experto en las islas Canarias en 1973, los datos recogidos por ambos científicos nos han permitido realizar una estimación de las capturas totales. Teniendo en cuenta que es un primer intento en este sentido, no esperamos que las cifras sean muy exactas; sin embargo, creemos que ayudarán a los científicos en sus evaluaciones de los «stocks» actuales de peces.

Cifras estimadas para túnidos tropicales capturados en el Atlántico durante 1973:

	Rabil (Tm.)	Listado (Tm.)	Patado (Tm.)
Superficie	67.000	76.000	6.000
Palangre	35.000	—	32.000

### RECOGIDA DE DATOS

Recientemente se ha solicitado el envío de las estadísticas de 1973 a todos los países miembros y no miembros que pescan túnidos en el océano Atlántico. Esperamos recibir rápidamente respuestas y que nos prestarán su eficaz ayuda.

### NUEVA OFICINA DE I.C.C.A.T. EN LAS PALMAS (ISLAS CANARIAS)

El señor A. de Boisset, experto de ICCAT, que se hallaba destacado en Tenerife (Canarias), se ha trasladado a Las Palmas, en donde ha abierto su oficina. Este año, la labor de recogida de estadísticas de la flota local canaria (la mayoría de cuyos barcos tienen su base en la provincia de Tenerife) será llevada a cabo principalmente por el Instituto Español de Oceanografía.

Ultimamente se han intensificado de forma considerable las actividades de la flota internacional atunera en las islas Canarias. Durante los pasados meses ha habido una afluencia a los puertos de numerosos barcos, que siguen aumentando debido a las condiciones favorables para la pesca con palangre en el Noroeste del Atlántico.

El doctor P. M. Miyake visitó las Canarias a principios de marzo, a fin de examinar la situación actual con el señor Boisset y organizar el programa a desarrollar en el futuro. Juntos visitaron las compañías internacionales pesqueras, navieras, etcétera, que han venido prestando su colaboración a

## ACTUALMENTE ORGANIZA UN SEMINARIO SOBRE DINAMICA DE POBLACIONES DE ESTA ESPECIE.

ICCAT, agradeciéndoles dicha ayuda y solicitando que sigan colaborando como lo han hecho hasta ahora.

### VIAJE DEL SEÑOR BOISSET A AFRICA OCCIDENTAL

El señor Boisset se desplazará próximamente a la costa occidental de África. Pienso visitar Senegal, Costa de Marfil, Ghana y Sierra Leona. Su misión principal consistirá en organizar un sistema rápido de información de datos, conveniente para todos los países, a fin de que puedan ser facilitados a los científicos en el menor plazo posible. El señor Boisset mantendrá entrevistas con científicos, funcionarios de los Gobiernos, representantes de las compañías privadas, etcétera.

### SEMINARIO SOBRE POBLACIONES DE TUNIDOS

De acuerdo con la decisión tomada por la comisión durante las últimas reuniones en París, ICCAT está organizando actualmente un Seminario sobre Dinámica de Poblaciones de Túnidos. El seminario se ha previsto que se celebre en Nantes (Francia), durante un período de dos semanas, a partir del 2 de septiembre de 1974. Durante la primera semana asistirá un número limitado de expertos en el sector de dinámica de poblaciones, mientras que a la segunda semana asistirán un mayor número de científicos de los países miembros, directamente interesados en la investigación sobre túnidos.

### INVITACION A CIENTIFICOS PARA VISITAR LA SEDE DE I.C.C.A.T.

De acuerdo con la decisión tomada durante las últimas reuniones de la Comisión, ICCAT está haciendo lo necesario para invitar a dos o tres científicos de países que están desarrollando actualmente sus sistemas estadísticos de pesquerías para visitar la sede de la Comisión.

Los científicos invitados permanecerán en la Secretaría una semana para formarse en los métodos de recogida de datos y también participarán en las encuestas de los puertos en las islas Canarias. En la medida de lo posible, asistirán al Seminario de Dinámica de Poblaciones. Las personas que están interesadas en este proyecto deberán ponerse en contacto directamente con la Secretaría.

## ACUERDO INTERNACIONAL SOBRE CONTROL SANITARIO DE LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

MADRID.—El «Boletín Oficial del Estado» del día 22 de abril publicó los arreglos administrativos para el control sanitario de las comunicaciones marítimas, aéreas y terrestres, enmendados el 8 de febrero de 1971.

La notificación de adhesión de España a los presentes arreglos administrativos fue recibida por el secretario general del Consejo de Europa el día 8 de octubre de 1973.

Los presentes arreglos administrativos entraron en vigor para España el día 8 de noviembre de 1973.

## LA C. E. E. ANTE LA CONFERENCIA DE CARACAS

## LÍMITE DE DOCE MILLAS

BRUSELAS, 23.—La Comisión Europea ha presentado al Consejo de Ministros de los «Nueve» una proposición en la que se recomienda que la Comunidad Económica Europea fije el límite de las 12 millas para derechos jurisdiccionales en los mares, tema que será discutido en la próxima Conferencia Internacional sobre los Derechos del Mar, que, bajo el patrocinio de las Naciones Unidas, se celebrará en Caracas a partir del próximo mes de junio.

Los elementos esenciales de la posición del Mercado Común Europeo en la cita de Caracas, según estima la Comisión, deben centrarse en los siguientes puntos:

1. **LÍMITES DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES.**—Mantenimiento de las 12 millas, contra ciertas tendencias que preconizan su extensión o través de medidas unilaterales. Los países ribereños tendrán derechos exclusivos de explotación dentro de esos límites. La CEE admite el concepto de «zonas adyacentes» hasta las 200 millas, en las que los países ribereños conservarían ciertos derechos, según las condiciones definidas en la Conferencia.

2. **CONTAMINACIÓN.**—Las normas generales y los controles serán fijados y regulados por una convención internacional.

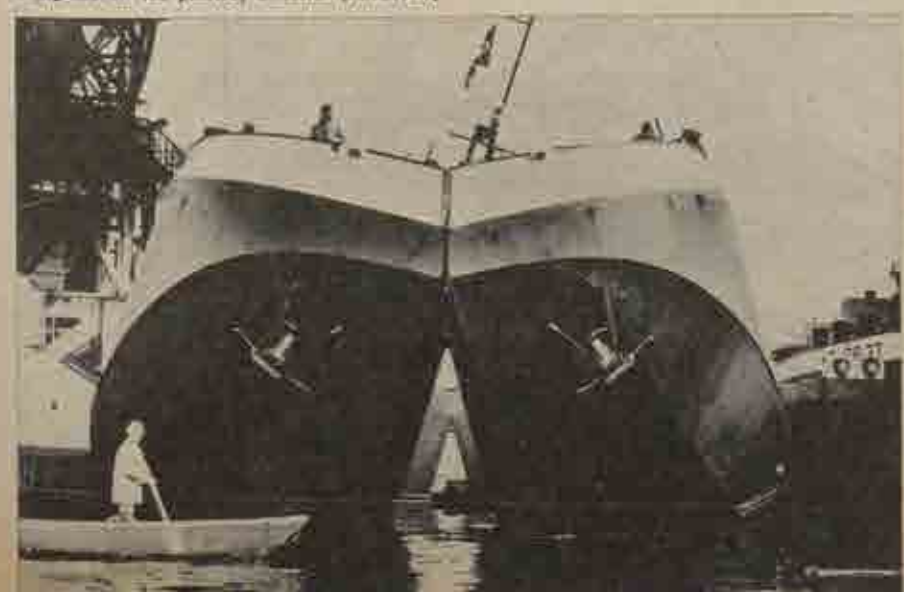
3. **LIBERTAD DE NAVEGACIÓN.**—No deberá resultar afectada de ninguna manera.

4. **DERECHOS DE PESCA.**—Los problemas de la pesca serán resueltos a alto nivel de cooperación regional.

5. **EXPLOTACIÓN DE LAS RIQUEZAS DEL MAR.**—Excluidos los problemas de la pesca, se establecerán reglas sobre la explotación de las riquezas en petróleo, cobre, níquel, manganeso, etcétera.

## COMO UN CEPO

Extraño buque este de la foto. En los astilleros alemanes donde ha sido construido, en Duisburgo, sólo se han hecho hasta la fecha tres como este. Ha sido bautizado con el nombre de «Adour», y estos días marcha, vía Rotterdam, al puerto francés de La Hève para ser entregado allí a su propietario. Su casco es abar longitudinalmente por un sistema hidráulico para soportar la carga: arena, tierra, piedras, etcétera. Y a pesar de que la abertura en su fondo es de 3,50 metros, no se hunde, ya que sus dos partes resultantes son de gran flotabilidad. Puede cargar 1.500 toneladas, tiene 90 metros de eslora y puede alcanzar 17,9 nudos de velocidad. Es utilizado para la construcción de diques, espigones en los puertos, etcétera. (FOTOFIEL.)





# CRONICAS DE TERRANOVA

CRONICA  
DE  
SAINT-PIERRE

## LOS PESCADORES PIENSAN YA EN EL GRAN NORTE, PORQUE LOS CALADEROS DE TERRANOVA DAN POCAS CAPTURAS

**S A I N T - P I E R R E - E T - M I Q U E L O N** (Terranova) (Crónica de nuestro corresponsal).—Todo es relativo en la vida, y nuestra «primavera», aún con nevadas y con la moderada temperatura de seis u ocho grados bajo cero, se deja sentir, sobre todo al alargarse los días y al apreciar, en breves momentos, el sol primaveral. De todos modos, aún tendremos que esperar de mes y medio a dos meses para que el deshielo se materialice y para perder de vista a las copiosas nevadas (bien venida, primavera).

### MALAS PESCAS EN MARZO

En general, las capturas han sido muy escasas, pese a que los barcos y las tripulaciones han trabajado y buscado lo indecible, trabajando día y noche, con tiempos en los que tan sólo hace unos años se permanecía a la capa. Las últimas parejas arribadas a este puerto hablaban ya de desplazarse muy hacia el Este y hacia el Gran Norte, incluso al los hielos les dejaban pasar. Confiamos en que la suerte cambie.

### MOVIMIENTO DEL PUERTO EN BARCOS ESPAÑOLES

Durante el mes de marzo arribaron a Saint-Pierre 53 parejas y cuatro «bous», que hacen un total de 110 unidades, con unos tres mil hombres. Ni que decir tiene que se encontraba a los pescadores por todos los rincones de esta minúscula isla y que su alegría tradicional animaba el invierno Saint-Pierre, y como cada invierno sucede, admiraban los habitantes del territorio la manera de «vestir» de nuestros pescadores a muchos grados bajo cero. Aunque parezca ex-

traño, la inmensa mayoría circulaban por la isla como si se encontrasen en Moaña o en Pasajes en plena primavera: con un simple traje y zapatos de verano... sin «parka», sin botas y sin prenda de cabeza... Los saint-pierrais aseguran muy convencidos que «los españoles no tienen frío porque traen en sus venas el sol de España...». En lo que al cronista respecta, ese mismo sol debe estar ya muy diluido, pues cada año tiene más frío.

### MUCHOS HERIDOS EN MARZO

En nuestra última crónica señalábamos dos defunciones: una por enfermedad (infarto de miocardio) y otra por accidente (ruptura de bazo), ambas en la primera semana de marzo. Ya avanzado el mes se registraron otros dos accidentes graves: uno a bordo del «Urdiaín», en el que el tripulante de veintidós años don Antonio Martínez, en accidente de trabajo («empalado» en un «tintero»), padeció la ruptura del hígado, con intensa hemorragia interna. El accidente ocurrió a tres días de puerto, y no pudimos enviar socorro por helicóptero, dadas las condiciones climatológicas, por lo que el cronista (que al mismo tiempo, para los que lo ignoren, es el médico de la flota de Terranova) salió a alta mar, a bordo del «Río Piles», dejando por la popa del mismo la tarta de aniversario —fue el día de San José—. Afortunadamente, y tras un peligroso transbordo en alta mar, se pudieron aplicar las primeras atenciones al herido, que llegó a puerto en buenas condiciones para ser operado de urgencia.

Días después, otro accidente grave, José Cortizo, del «Arosa II», con ruptura del riñón derecho.

Afortunadamente, ambos accidentados graves se encuentran fuera de peligro en la actualidad.

### NUEVA MUERTE POR ACCIDENTE

El 6 de abril, a las doce de la noche, falleció a bordo de su barco (tras un traumatismo en región precordial) don José María Bermúdez, de cuarenta y cinco años, del «Virgen de Aragón». Descanse en paz.

### MAS ENFERMOS Y ACCIDENTADOS QUE NUNCA EN TERRANOVA

El primer trimestre del año ha sido más movido que en años anteriores, y se han batido todos los récords en cuanto a número de casos atendidos, así como en cuanto a la gravedad de los mismos.

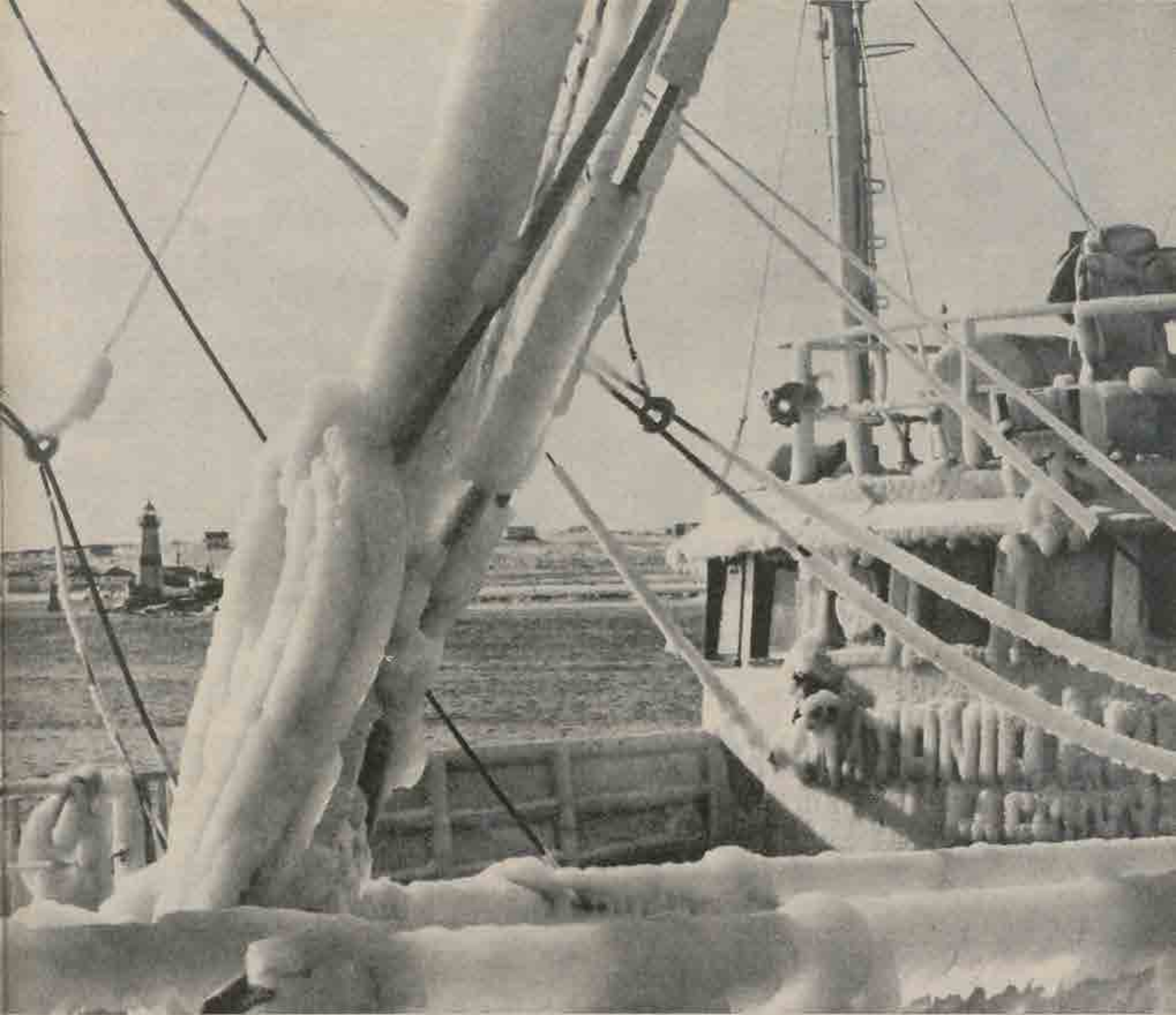
Durante estos tres meses se han atendido 1.125 pescadores, de los cuales 317 han sido accidentes de trabajo. Han sido hospitalizados 32. Intervenciones mayores, nueve; pequeñas intervenciones, 66. Asistencias de urgencia, 394 casos —123 por accidente—. Veintiséis casos de congelaciones y gangrena seca de dedos. Fueron radiografiados 408 casos y se practicaron 271 análisis clínicos, más 112 exploraciones diversas. Se practicaron 113 curas y fueron inyectados 130 enfermos. Practicados 27 vendajes de escayola y repatriados 14 pescadores por enfermedad y cuatro por accidente de trabajo. Fallecieron tres en alta mar a consecuencia de accidente de trabajo y uno en tierra, en Saint-Pierre, por infarto de miocardio. Se hicieron 95 consultas por radiotelefonía y un desplazamiento de urgencia a alta mar para atender a un herido grave. ■ JOSE LUIS ALARCOS.



CRONICA  
DE  
SAINT-JOHN'S

En las fotografías, dos aspectos del invierno en Saint-Pierre-et-Miquelon, que es extremadamente riguroso. En la foto grande, un primer plano del bacaladero español «Antonio Lorenzo», literalmente invadido por los hielos. La imagen ya es clásica en aquellos parajes. Junto a estas líneas, el recurso del tráfico en la estación, junto al edificio de «Postes» y los muelles saintpierraises.





# VARIOS BACALADEROS ENTRARON EN PUERTO PARA REPARACIONES

SAINT-JOHN'S (Terranova). (Crónica de nuestro corresponsal).—El día 7 del mes de marzo llegó la señorita Pilar García, asistente social de la Marina en esta ciudad desde hace tres años, habiendo realizado su viaje via Montreal y Ottawa, donde visitó al señor embajador de España ante el Gobierno canadiense. Trataron de importantes asuntos de la flota de pesca de bacalao y sobre la terminación e inauguración del Hogar del Marino Español en St-John's, que, Dios mediante, será en esta primavera.

También ha llegado días después el padre Joseba Beobide, capellán del Apostolado del Mar y capellán del puerto. Saló de España en una pareja hasta St-Pierre, donde desembarcó para pasar en ferry a Marystown y seguir viaje por carretera hasta esta ciudad. Ha entrado en este puerto la pareja de

La Coruña «Peña Mayo» y «Peña Mea», que salió de aquella ciudad y a los pocos días tuvo avería en los inyectores del motor principal, por lo que los dos buques tuvieron que realizar toda la travesía a remolque. Una vez reparadas las averías, se hicieron a la mar. En el puerto de Holyrood entró la pareja «Puente del Carmen» y «Puente de Triana» a coger combustible en la Gulf. Después de doce horas en puerto salieron a la mar a seguir campaña.

Los nuevos factorías de La Coruña, el «Brincador» y «Arriscado», de la FEBSA, han entrado también con averías en la maquinilla de arastre. El primero lo manda don Manuel Alvarez, prestigioso y antiguo capitán de Pysbo y asimismo viejo marino de Terranova, y el segundo, don Demetrio Hinojosa, también antiguo capitán de bacalade-

ros en la misma empresa. Estos nuevos factorías no pierden nada de todo lo que pueda pescar la red, ya que se encuentran dotados de tren de congelación, fábrica de harina y aceite y además de bodegas de salado. Cargan 1.350 toneladas. Se les augura una buena campaña, aunque al principio tengan dificultades técnicas, como todos los barcos nuevos.

El pasado día 23 llegó al aeropuerto el doctor don José Luis Alarcos, saliendo inmediatamente de regreso a St-Pierre una vez conseguido los medicamentos que anteriormente encargó telefónicamente por no haberlos en aquella localidad y ser de máxima urgencia para un marino enfermo. Días antes también llamó preguntando si existía algún hospital con riñones artificiales, ya que se encontraba en muy mal estado un pacien-

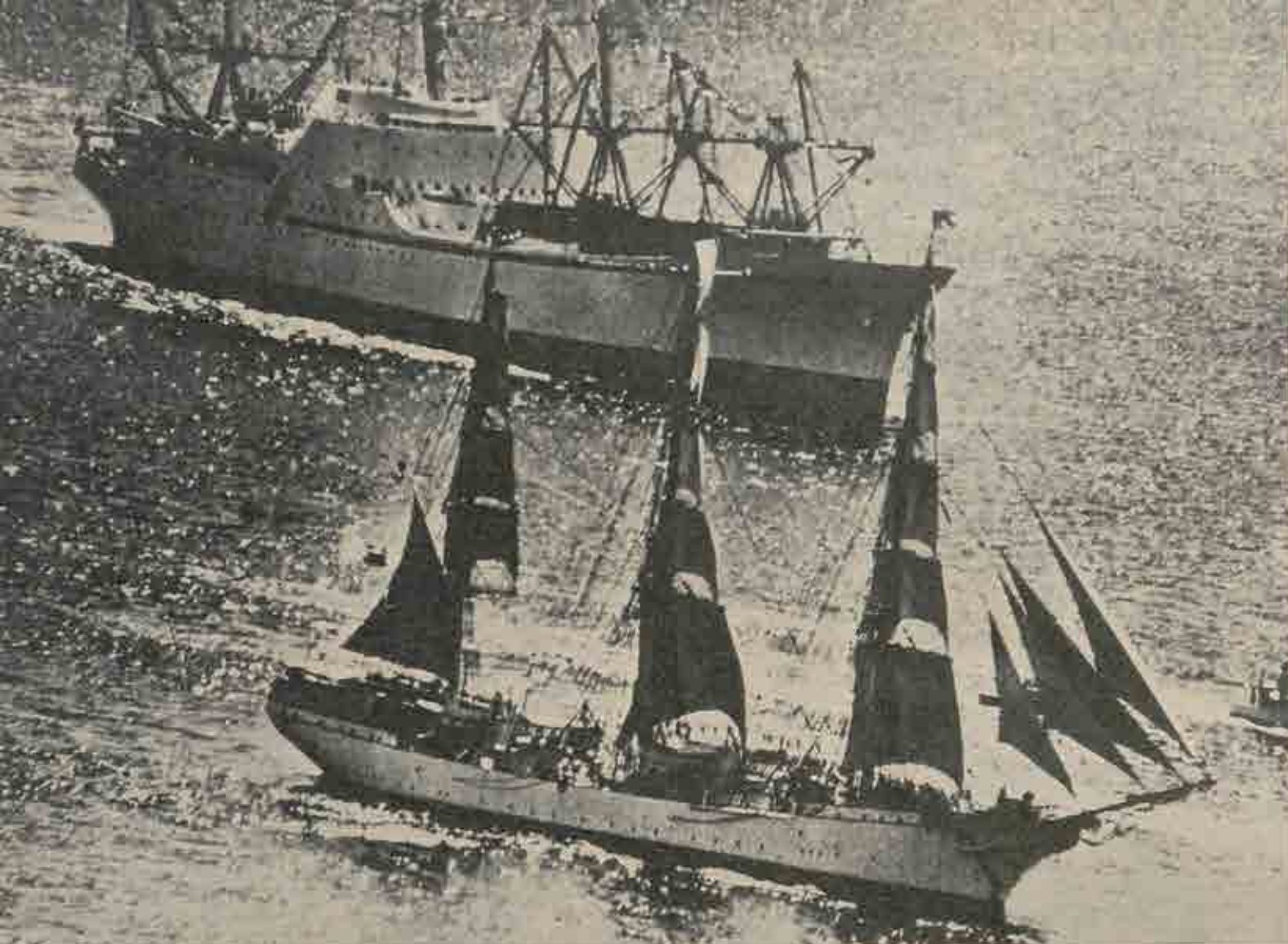
te, que falleció días después por padecer un infarto de miocardio. Estuvimos pendientes del teléfono porque nos comunicaron desde el Grace Hospital que estaban a disposición e incluso a intervenir si fuera traído el enfermo. También los hay en el General Hospital. El equipo de cirugía renal de la capital de Terranova está muy bien dotado.

El Hogar del Marino Español sigue acalorando sus obras interiores para la terminación de la casa y culminación de la obra. Está a punto de llegar a Saint-John's la escultura con motivo marítimo que irá colocada en la fachada del edificio. Saló de España en noviembre en la pareja «Luzale» y «Lasaberri», que la dejaron en St-Pierre para ser transportada hasta aquí por el servicio de Transporte Nacional del Canadá. ■ FERNANDO TORRES.



## DOS CONCEPTOS DE BARCO

Lo antiguo y lo moderno: dos conceptos distintos en el sistema de propulsión. El velero «Danzon» y el buque nuclear «Savannah», entran a la par en el puerto de Providencia, en Rhode Island (Estados Unidos), componiendo una bella estampa, pero también representando dos etapas quizá no antagónicas pero sí diferentes, lejanas en la técnica más próximas en el tiempo. Entre ambos hay otros sistemas de propulsión, uno de ellos el combustible petrolífero, que empieza a no ser rentable.



# PROPULSION NUCLEAR PARA LOS BUQUES MERCANTES

«Ya es hora de adoptar la propulsión nuclear para los buques mercantes». Esto es lo que acaban de declarar diversos responsables de los transportes marítimos de Francia, Gran Bretaña, Alemania Federal, Japón y Estados Unidos. De ahí la fiebre que se ha apoderado de las oficinas de arquitectos navales.

Hace dos años, un estudio de la OCDE había puesto de relieve claramente el interés de la propulsión nuclear para los navíos que transportan «containers»: economía de com-

combustible, considerable aumento de sitio en beneficio de la carga útil. Los cálculos de la Agencia Europea de Energía Nuclear revelaron entonces una economía de por lo menos seis dólares por tonelada de carga útil transportada, en el caso en que el navío transportador de contenedores estuviese accionado por un reactor nuclear, en lugar de estar dotado de motores de mazut. Sin embargo, en aquella época, el precio del gas-oil seguía siendo «razonable».

### GAS-OIL MAS CARO

Precisamente es el aumento vertiginoso del precio del gas-oil lo que hace urgente el empleo de buques mercantes nucleares. El cálculo es sencillo: partiendo del valor límite de 140 francos la tonelada de mazut, interesa más el combustible nuclear. Ese valor límite de 140 francos la tonelada de mazut estaba previsto para 1985, pero ya se ha llegado a él. Y lo más seguro es que de aquí a 1985/1990 se duplique o incluso se triplique ese precio.

Ya actualmente el precio del combustible petrolero equivale a más de la tercera parte de los gastos de explotación de un navío mercante. Así pues, es prácticamente imposible aumentar aún la proporción que representa el precio del gas-oil, en comparación con los gastos generales del barco. Tan sólo el aumento del precio del mazut registrado últimamente supone un gasto suplementario de 500.000 francos por navío de tonelaje medio y por año. Es muchísimo si se piensa que la flota mercante francesa consume el 3,5 por 100 de las reservas francesas de gas-oil.

### CIENT MIL CABALLOS, TREINTA NUDOS

Así, pues, en el aspecto económico, las cifras son claras: interesa pasar al combustible nuclear a partir del momento en que se trata de un navío rápido. El barco nuclear es potente: por lo menos 100.000 HP., capaces de desarrollar una velocidad del orden de 30 nudos.

Es evidente que el sistema de propulsión nuclear marginará, quizá por un largo período, a los petroleros que actualmente no superan la potencia de 60.000 HP. y la velocidad de 18 nudos. Los británicos han realizado los mismos cálculos que los franceses. Tienen intención de hallar ciertas formas de cooperación internacional, principalmente con Alemania Federal, Japón y Estados Unidos, con vistas a poder pasar a la fase experimental relativa a varios tipos fundamentales de navíos mercantes que es-

**ES MAS BARATA (EN 6 DOLARES POR TONELADA) QUE EL COMBUSTIBLE TRADICIONAL.**

**VARIAS SOCIEDADES ESTAN CREANDO PROTOTIPOS PARA UNA INMEDIATA PUESTA EN SERVICIO.**

tarían propulsados por motores nucleares.

En Londres es también el incesante aumento de los precios del petróleo el que obliga a convertir en atómica a una marina mercante de transporte-contenedores rápidos. El presidente del grupo de construcciones navales Vickers, sir Leonard Redgrave, ha manifestado que no se puede permanecer por más tiempo al margen de la técnica de una marina mercante nuclear.

Esto es, ni más ni menos, lo que piensan la mayor parte de los grandes especialistas mundiales de la construcción naval y de las monsejerías marítimas. Los propios norteamericanos, que habían iniciado demasiado pronto la competición en el terreno de los barcos mercantes de propulsión nuclear —con el carguero «Savannah»—, resucitan ahora proyectos de 1971, que fueron abandonados temporalmente. Recientemente se han creado varias sociedades para llevar a cabo diversos tipos de navíos nucleares. Una de ellas, la Energy Corporation of America, propone empezar a construir una docena de prototipos que serían susceptibles de representar una gama satisfactoria de utilizaciones actuales o futuras.

También se prevén otras soluciones, con vistas a prescindir de las incertidumbres del abastecimiento petrolífero: por ejemplo, el tren de barcos dotados de motores eléctricos, que estarían alimentados por un navío central nuclear que acompañaría a la flota eléctrica de ese tipo. ■ LUCIEN BARNIER. (Copyright Fiel-Servicios Especiales de EFE-France Presse).

## ULTIMA HORA

### TRAGEDIA EN EL "MAR DE LOS SARGAZOS"

**SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON, Terranova, 4 de abril (Urgente, de nuestro corresponsal, por telex).**—Serafín Canosa Vidal, de veintidós años, marmitón del bucaladero español «Mar de los Sargazos», ha fallecido a consecuencia de las numerosas puñaladas que le produjo el cocinero del mismo buque, Antonio Edreira Fernández.

El «Mar de los Sargazos» se encontraba fondeado en los bancos de Terranova, cuando el capitán del buque observó una conducta anormal en el cocinero, hasta tal punto que como medida precautoria dirigió la nave a puerto para desembarcarlo. Alrededor del mediodía de ayer, y cuando el barco se encontraba a unas 200 millas de Saint-Pierre, Antonio Edreira, en plena crisis demencial, atacó a Serafín Canosa con un cuchillo de cocina y le apuñaló hasta el ensañamiento. Advertidos de la agresión los tripulantes, a duras penas consiguieron reducir al cocinero y lo encerraron en la gam-

### EN UNA CRISIS DEMENCIAL, EL COCINERO APUÑALO AL MARMITON.

bura del barco. Serafín Canosa falleció casi instantáneamente.

De arribada en Saint-Pierre subieron a bordo el médico del Instituto Social de la Marina, don José Luis Alarcos, y el cónsul de España, M. Dagort, quienes se hicieron cargo del cadáver del infortunado marmitón. Antonio Edreira tuvo que ser reducido por los gendarmes cuando se abrió la gambusa. Establecido el diagnóstico claro de demencia, se encuentra hospitalizado en aislamiento, bajo vigilancia del médico español.



# LA R. N. L. I., ORGULLO DE LA MARINA IRLANDESA, CELEBRA SU CL ANIVERSARIO

● ES EL EQUIVALENTE DE NUESTRA  
CRUZ ROJA DEL MAR,  
Y SUS MIEMBROS  
SON VOLUNTARIOS.

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—Lo que interesa más que nada al momento en la vida marítima irlandesa es el CL aniversario este año del establecimiento de la R.N.L.I., la institución que equivale a la Cruz Roja española. Fundada en Gran Bretaña en 1824, dirige 250 estaciones de lanchas de socorro en Irlanda y Gran Bretaña, que en ciento cincuenta años han salvado a más de cien mil personas en peligro de muerte en la mar.

En la República de Irlanda hay quince estaciones con lanchas de alta mar y dos con lanchas neumáticas para operaciones estivas cerca de la costa. El servicio irlandés es orgulloso, sobre todo porque es aún más antiguo que el de Gran Bretaña, pues en el año 1800, la Dirección del puerto de Dublín, considerado en aquel entonces uno de los más peligrosos del Norte de Europa para la navegación, instituyó un servicio de socorro, comprendiendo cinco estaciones de lanchas de socorro alrededor de la bahía de Dublín, de las cuales existen siempre dos en Dun Laoghaire y Howth, el servicio de socorro para naufragos más viejo del mundo.

Los tripulantes de estas lanchas son, a excepción ahora del mecánico que vigila sobre el estado de la lancha con sus máquinas poderosas, todos voluntarios, y su heroísmo desinteresado es, desde hace siglo y medio, uno de los más grandes orgullos de la vida marítima del país. En 1973, las lanchas de socorro irlandesas salvaron a 115 personas y salieron 148 veces. Los directores de las estaciones son también voluntarios, y a la Asamblea Anual de la Dun Laoghaire, recientemente el de aquella estación exigió el establecimiento de un sistema de guardacostas para Irlanda, incluyendo miembros de la Defensa Civil, Cruz Roja, Reserva Militar en regiones marítimas y otros voluntarios dirigidos por la Reserva Naval (Siua Muiri se llama en la lengua irlandesa).

Recientemente, la Marina Militar irlandesa se aprovecha del aumento de interés popular para con el desarrollo marítimo del país, dificultado durante el siglo pasado bajo el dominio extranjero de la época, hasta el punto que casi murió la tradición marítima irlandesa, y este mes el ministro de la Defensa Nacional anunció que su Departamento va a hacer construir un nuevo navío de patrulla y guardapescas, con el cual tendrá la Marina un total de siete unidades modernas.

Este corresponsal participó a principios de mes en un gran simposio de la Universidad de Kent (Canterbury, Inglaterra) sobre la Armada española de 1588, hablando de los barcos de la Armada perdidos a lo largo de la costa occidental de Irlanda y de la destreza superlativa de los marineros españoles de entonces, heredada por los pescadores españoles de alta mar de hoy día, a quienes conocen bien los habitantes de nuestro Sur. Y va hoy a Galway, celebre por sus relaciones marítimas con la España medieval, desde donde hará un viaje en uno de los más recientes buques de cabotaje del país, el "Artlon Dawn", que pasará por los parajes donde faenan los pescadores españoles. ■  
JOHN DE COURCY IRELAND.

## A BORDO UNA TORMENTA TROPICAL

A BORDO DE «LA RIOJA» (De nuestro corresponsal).—El utillaje de Barcelona facilitó en gran parte la carga y estaba de la maquinaria para Angola, a pesar de que ésta venía en cajas con embalajes y flejes débiles. Digno de verse fue la carga de una gran pieza de veinte toneladas sobre la cubierta, con ayuda de una inmensa grúa flotante; dicha pieza era tan larga que hacía imposible su introducción en la bodega, y aun en cubierta hubo que quitar los obanques que afirman el palo y volverlos a poner en su lugar por encima de la caja.

Por fin, un domingo, bien entrada ya la madrugada, terminamos la carga, y a la mañana siguiente, con todo bien arranchado y en orden, nos hicimos a la mar. Nuestro primer puerto fue Las Palmas de Gran Canaria, unas horas solamente para tomar combustible y rápidamente fuera, esta vez con destino a Lagos, en Nigeria. La primera parte de esta travesía fue bastante molesta, pues el viento que sopleaba de tierra trae consigo las arenas del desierto, que en forma de polvo cubrían toda la atmósfera a nuestro alrededor.

### TORMENTA

Una vez doblado Cabo Verde dejamos atrás este dichoso polvo, pero solamente para entrar en las continuas tormentas que en la época de lluvias se caracterizan tanto en los trópicos. Estas tormentas son rápidas, no suelen durar mucho más allá de veinte minutos, pero continuadas. Recuerdo una que nos cogió a la altura de la Costa de Marfil, especialmente fuerte. Era por la noche, la mar estaba en calma y el cielo estrellado, la brisa levantada por el barco aliviaba el sofocante calor tropical, haciendo agradable la estancia en el alerón del puente; sobre el horizonte se veía una gran mancha negra, pero demasiado lejos para intranquilizarnos. De pronto, sin previo aviso, el viento empezó a soplar con una fuerza de treinta y cinco nudos, y los rayos calan a nuestro alrededor de una forma tan continuada que alejaban la oscuridad, teníamos la tormenta encima y el agua caía a raudales.

Rápidamente, el capitán fue avisado, pues la visibilidad era nula, y el radar, inútilmente encendido, ya que lo único que se marcaba en la pantalla era la masa de agua que caía en torno al barco. La cosa hubiera quedado ahí, y con un poco de paciencia y poniendo nuestros cinco sentidos en la observación de cualquier peligro externo, a los veinte minutos o media hora estaríamos en las condiciones meteorológicas anteriores, pero tuvimos mala suerte que el agua en su ímpetu por precipitarse sobre el mar entró, no sé cómo, en la conducción eléctrica de las luces de situación, provocando un corto circuito y apagándolas, obligándonos a parar y a poner las luces de «sin gobierno», lo que retrasó notablemente el escape de la tormenta. Hubo que ponerse los chubasqueros y salir fuera a observar el limitado horizonte para estar prevenidos y avisar a toque de bocina a cualquier luz que se divisara. Afortunadamente, no vimos nada y a las dos horas, con la tormenta ya por la popa, se pudieron arreglar las luces.

### EN LAGOS

Después de varias tormentas de este tipo, aunque no tan desafortunadas, llegamos a la entrada de Lagos, donde tuvimos que fondear en espera del práctico. No

## LAS PALMAS-LAGOS-MATADI, Y UNA NAVEGACION POR EL RIO CONGO

tardaron en acudir a nuestro alrededor «cayucos» con nativos a bordo ofreciéndonos las cosas más inimaginables. Al poco llegó el práctico, un egipcio gigantesco —ya que Nigeria, aun con una marina en desarrollo y parece ser que floreciente, no tiene ningún marino lo suficientemente experto para hacerse cargo de semejante responsabilidad—, y recién anochecido ya estaba el barco atracado y en condiciones de trabajar. Nuestra primera tarea fue el recibimiento de autoridades, un tropel de gente de color con los uniformes más dispares que antes de saludarnos, ya se habían bebido la nevera entera. Una vez amortiguada un poco su interminable sed, nos pidieron los documentos del barco y de todos los miembros de la tripulación, no quedándose contentos hasta que hicieron un fondeo, es decir, un registro al barco de proa a popa, por si encontraban algo que no estaba manifestado. No encontraron nada y no quiero pensar en lo que hubiese sucedido si lo encuentran, cosa bastante probable, porque es muy fácil que a alguien se le olvide declarar, pongamos por caso, unos zapatos, artículo poco menos que sagrado en Nigeria, donde carecen prácticamente de todo y, por supuesto, de declaración obligatoria.

Hasta el día siguiente no empezaron a trabajar. La jornada de trabajo en Nigeria es de veinticuatro horas continuadas, supongo que la mano de obra será muy barata. El puerto no tenía grúas y había que trabajar con los medios de a bordo. Por el día lo hacían a un ritmo muy lento, pero por la noche sencillamente no trabajaban, se tumbaban sobre las mercancías y se dormían tan tranquilos. Para justificar las horas nocturnas que se les pagaba, sacaban de cuando en cuando alguna lingada y rápidamente se volvían a dormir. Las paradas por la lluvia y estas desganas en el trabajo prolongaron nuestra estancia algo más de lo esperado, lo cual nos dio la oportunidad de ver la ciudad de Lagos en toda su amplitud. Dicen que tiene dos millones de habitantes, y no es de extrañar, pero edificaciones de cemento y hierro, como conocemos nosotros, sólo tiene un par de calles y están dedicadas a Bancos, hoteles e iglesias, no sé por qué. El resto de la ciudad se prolonga por detrás de esta fachada durante kilómetros y está basada en pequeñas construcciones de madera y lata, donde se hacían varias familias. La miseria es absoluta. Delante casi de cada casa hay una persona con un tenderete montado exhibiendo las más extraordinarias mercancías que yo haya visto, desde peines usados hasta carrocerías oxidadas de coches. Por lo visto, en Lagos todo el mundo tiene algo que vender, pero nunca vi a nadie comprar. De vez en cuando, entre aquel enjambre de casuchas, se veía una gran autopista en construcción, o bien un inmenso e impresionante estadio a estrenar o un flamante puente metálico que formaban un contraste, a mi juicio, bastante desagradable.

Una vez de nuevo a bordo y con la carga para Nigeria en el muelle, nos hicimos a la mar, no sin antes llevamos como recuerdo una figura de ébano y otras

chucherías típicas. Nuestro puerto siguiente era Matadi, de la República de Zaire, antiguamente Congo Belga y a 90 millas río Congo arriba.

### NAVEGANDO POR EL RIO CONGO

El Congo es un río interesantísimo, el segundo más caudaloso del mundo después del Amazonas, caudal que no se traduce en anchura, sino en la velocidad con que vierte su agua en el mar, lo que provoca unas corrientes fortísimas que dificultan mucho su ascenso. Ya desde muchas millas antes de llegar a su desembocadura, se nota la proximidad del río por el color terroso que tiene el mar y los arbustos y ramales que flotan a la deriva. En la desembocadura cogimos al práctico que nos tenía que llevar hasta Boma, a mitad de recorrido hasta Matadi. Esta primera parte del río es ancha, con curvas amplias y ambas riberas cubiertas de una vegetación impenetrable y espesísima, la selva virgen, en nada parecida a la que vemos en las películas. En Boma, con el cambio de práctico tenemos también cambio de paisaje; ahora el río es más estrecho, la corriente mayor y las curvas muy cerradas; el timonel en esta parte tiene que ser un verdadero experto, pues salir un grado de rumbo no se sabe qué podría significar. Las riberas están formadas por unas colinas redondeadas, cubiertas de un verde muy intenso, que más recuerda un paisaje suizo que africano. La última curva antes de llegar a Matadi es extremadamente difícil, el barco toma la más alta velocidad que pueda alcanzar y aun así se escora de una forma alarmante; tampoco es nada fácil atracar, pues en Matadi el río es estrecho y muy rápido. Ni que decir tiene que los prácticos, en su mayoría belgas, son verdaderos conocedores del río y su tranquilidad produce confianza.

### MATADI

Para este puerto llevamos poca carga y nuestra permanencia fue escasamente de un día, lo que no permitió conocer a fondo el nuevo lugar, pero sí superficialmente. Nos fijamos en la mayor eficacia de los estibadores del muelle en el trabajo, también con jornada continuada de veinticuatro horas, en sus mejores vestidos e incluso en su mejor alimentación. La ciudad ya no tiene barracas sino edificios, bien de cemento o bien de madera, hay comercios, restaurantes, colegios, Universidades, etcétera. Las calles bien trazadas y el tráfico organizado. La gente educada, y nada peligrosa la visita, a pesar de que hace años, cuando vine aquí por primera vez, era quizá el puerto más peligroso de África Occidental y no iba muy tranquilo.

Aquí, además de descargar, cargamos unos bidones de casiterita para Barcelona, y con esta carga a bordo salimos bajo una lluvia torrencial que obligaba al práctico a navegar por el río con la vista puesta constantemente en el radar. Al llegar a Boma fondeamos, pues se nos hizo de noche y el río en la oscuridad no es nada aconsejable, pero con la luz del alba continuamos, esta vez para Luanda, capital de Angola. ■ JAVIER AGUADO.





# MIENZAN LOS TRABAJOS PARA LA REAPERTURA DEL CANAL DE SUEZ

## LO PRIMERO, DESMANTELAR LAS MINAS DE AMBOS BANDOS

Los trabajos de reapertura del canal de Suez ya han comenzado. La primera tarea que se ha impuesto el Gobierno de Sadat ha sido hacer desaparecer todas las minas magnéticas y acústicas colocadas en aguas del canal por tropas israelitas.

Los trabajos se realizan gracias a un acuerdo firmado entre Egipto, Estados Unidos y Gran Bretaña. El coste de la operación ascenderá a veinte millones de dólares.

Los primeros especialistas en minas en llegar han sido de nacionalidad británica, y se espera la arribada del portahelicópteros americano «Iwo Jima»,

con doce aparatos, para los próximos días.

Israel ha cooperado facilitando información sobre la colocación de las minas en el canal.

A pesar de que se espera que en dos semanas se podrán borrar las huellas de los explosivos israelitas, los técnicos calculan que la limpieza total de bombas les llevará más de un año; tal es el número de artefactos de uno y otro bando acumulado en el canal.

Se calcula que sólo entonces el canal de Suez será transitable por primera vez desde hace seis años. ■ EUROPA PRESS/SIPA.



### La mar en el cine

## "LA ISLA MISTERIOSA" Y LAS ADAPTACIONES LITERARIAS

«La isla del tesoro», dirigida por Andrew White y basada en la novela del mismo título de R. L. Stevenson, correctamente adaptada por Hubert Frank, nos reencuentra con una visión del mar y con un mundo marítimo, pretérito mas no por ello falta de atractivos. Es la mar misteriosa y turbulenta la que se nos muestra; una mar romántica repleta de piratas y aventuras; en una palabra, es la mar de la navegación a vela. El auténtico reto de esta película no es tanto la perfección o no, de la adaptación literaria como el mero hecho de haberlo intentado. El cine intenta una y otra vez narrar novelas famosas, que ya son historia de la literatura, pero la diferencia entre ambos medios (literatura e imagen) es más que notable. Describir una historia utilizando la lengua como herramienta difiere sustancialmente de una narración en la que las imágenes sustituyen a las palabras. Es cierto que, en ocasiones, se alcanzan adaptaciones excelentes (la película de Huston, «Moby Dick», es una prueba de ello), pero no menos cierto es que ello se debe, fundamentalmente, a la capacidad creadora del realizador cinematográfico, que no persigue una mera transcripción de la historia, sino que intenta dar una versión diferente, ni mejor ni peor, de la obra literaria en la que basa su quehacer. El realizador debería olvidarse de la fidelidad al texto para, basándose en él, recrear una nueva versión de lo narrado. Resulta absurdo «poner en imágenes» lo que Stevenson, o Melville, o cualquier otro ha «puesto» en palabras, porque evidentemente la maestría de los textos literarios resulta difícil de superar, por no decir imposible.

Refiriéndonos concretamente a esta película, habrá que calificarla como «aceptable», o, si se prefiere, como una discreta adaptación. Rodada parte de ella en España, actores, decorados y escenarios naturales se ponen al servicio de la historia de Stevenson, uno de los pilares de la novela de aventuras. Fotografiada con acierto, quizá lo más destacable sea la participación de Orson Welles en calidad de actor. ■ A. R.



El presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, escucha las explicaciones del ministro de Trabajo durante el recorrido por las instalaciones del nuevo centro del Plan Nacional de Higiene y Seguridad del Trabajo.



# LA JUSTICIA SOCIAL, FUNDAMENTO DE NUESTRA ACTUACION POLITICA

★ **ES PRECISO DOTAR  
AL TRABAJADOR  
DE TODOS  
LOS MEDIOS  
DE SEGURIDAD  
E HIGIENE.**

## ★ EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO INAUGURO LAS INSTALACIONES DEL PLAN NACIONAL DE HIGIENE Y SEGURIDAD DEL TRABAJO.

El presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, inauguró las instalaciones de los Servicios Centrales, Instituto Territorial y Gabinete Técnico Provincial del Plan Nacional de Higiene y Seguridad del Trabajo, así como el II Coloquio Hispano-Portugués de Medicina, Higiene y Seguridad del Trabajo. Acompañaron al presidente en el acto inaugural el vicepresidente primero y ministro de la Gobernación, señor García Hernández; vicepresidente tercero del Gobierno y Ministro de Trabajo, señor De la Fuente; ministro secretario general del Movimiento, señor Utrera Molina; ministro de Relaciones Sindicales, señor Fernández Sordo, y el ministro portugués de Corporaciones y Seguridad Social, señor Silva Pintas, entre otras autoridades y personalidades.

Tras la bendición del edificio y el descubrimiento de una placa conmemorativa, los asistentes se reunieron en el salón de actos.

### UNA SEGURIDAD SOCIAL GENEROSA

El ministro de Trabajo, don Utrera de la Fuente, pronunció un discurso en el que, entre otras cosas, dijo: "Frente a la enfermedad profesional o el accidente no podemos tranquilizarnos con la idea de una Seguridad Social generosa en pensiones y subsidios a incapaces, viudas y enfermos; ni siquiera con un costoso plan de centros rehabilitadores. En esta materia, lo más humano, lo único justo, lo auténticamente eficaz, es prevenir y defender la entera dimensión de la vida humana y de la persona".

Más adelante, el ministro señaló que es preciso establecer una creciente consideración conjunta de las condiciones de trabajo y condiciones de vida para evitar y corregir esa especie de corto circuitos, esa separación artificial entre

la dimensión vital y la dimensión laboral del hombre, que resulta de entender al trabajo únicamente desde un punto de vista económico, como un puro instrumento de producción que subordina su auténtica esencia y desvirtúa su concepto de función y proyección eminentemente humana.

"Al defender la salud —prosiguió— y al plantear la seguridad y el bienestar en el trabajo, el hombre de nuestra época sabe también la interrelación creciente entre las circunstancias físicas y psíquicas; sabe de la influencia de los estados anímicos sobre su actuación y cómo se refleja cualquier problema interno, cualquier influencia del ambiente. Todo ello nos lleva a considerar la importancia que tiene cuanto se orienta a prevenir, a preparar ambientes y condiciones a organizar el trabajo y la convivencia pensando en el hombre y para el hombre".

A continuación, don Carlos Arias Navarro pronunció un discurso, en el que agradeció la presencia en el acto del ministro portugués de Corporaciones y Seguridad Social. "Al hacer llegar a todos nuestra cordial bienvenida —dijo el señor Arias Navarro— les expresamos nuestra gratitud por su presencia y nuestros mejores deseos de bienestar personal y de prosperidad para el entrañable y noble pueblo portugués".

Refiriéndose a la justicia social, puso de manifiesto que es premisa fundamental de nuestra actuación política, y que, además, entre otras cosas, la equitativa distribución del bienestar que el propio desarrollo va generando. "Y exige además —añadió— que el mayor bienestar de unos no se logre a costa del sufrimiento, la

capacidad o la vida de otros. Por ello, uno de los primeros postulados de la justa distribución de ese bienestar es el de dotar al trabajador de los medios de seguridad e higiene, e incluso de confort laboral, que le permitan un trabajo que no ponga en riesgo su cuerpo o su vida, ni constituya una servidumbre innecesaria de sufrimiento o incomodidad en relación con lo que su actividad o profesión racionalmente exijan".

Dijo también el presidente del Gobierno que "todo desarrollo, todo progreso, debe trascender el ámbito vital de quienes lo generan, y hay que procurar a toda costa que los trabajadores vayan incorporando a su existir la cuota de bienes del progreso que con su cooperación vaya realizándose. El progreso no debe conducir sólo a mayores índices de producción, sino, sobre todo, a mayor calidad de vida. Y los avances técnicos no deben sólo facilitar e incrementar los rendimientos, deben aprovecharse y buscarse también para defender la vida y la capacidad de los hombres en su trabajo, para defenderlos de los propios riesgos que esos avances técnicos van generando y para facilitar y humanizar las condiciones del trabajo mismo".

Finalmente, el señor Arias Navarro manifestó que estaba seguro de que las instalaciones de este centro, los conocimientos y las experiencias de los hombres que le sirven, han de contribuir a crear esa conciencia social y a poner efectivamente la técnica al servicio del más noble de sus objetivos: defender la vida, la capacidad y el bienestar de los hombres que, con su trabajo, hacen el progreso de los pueblos.

★ **EL MAYOR BIENESTAR DE UNOS  
NO DEBE LOGRARSE  
A COSTA DEL SUFRIMIENTO  
DE LOS OTROS.**



# INTEGRACION DE LOS MINUSVALIDOS EN LA SOCIEDAD

**H**A quedado constituida la Comisión Interministerial para la integración de los minusválidos en la sociedad, que fue creada por acuerdo del Consejo de Ministros del 8 de febrero pasado y con lo cual se hizo realidad una de las conclusiones de la conferencia que, a nivel nacional, se celebró en enero bajo el título de Minusval 74.

Forman parte de esta Comisión especial, junto con el ministro de Trabajo, que la preside, representantes de diversos Departamentos ministeriales, organismos, entidades públicas y privadas dedicadas a los minusválidos. Tiene por misión específica el estudio y propuesta de las medidas que sean oportunas en relación con las conclusiones de Minusval 74 y sus objetivos.

Durante la sesión constitutiva, don Licio de la Fuente pronunció unas palabras para solicitar la máxima colaboración de todos los que forman parte de la Comisión Interministerial en el estudio de todos los problemas que afectan a la integración de los minusválidos en la sociedad. "Se trata —dijo el ministro— de una parte entrañable de nuestra sociedad que, por unas u otras razones, sufre limitaciones para el desarrollo de su propia personalidad y se encuentran marginadas de las tareas comunitarias. Nuestro deber es conseguir la disminución de esas limitaciones, facilitar el máximo desarrollo de la capacidad residual de cada minusválido y hacer posible que pueda realizarse lo más plenamente posible y sentirse miembro útil y participante de la sociedad de la que forma parte".

Dijo más adelante que la acción ha de ser una acción conjunta de gobierno, en la que participen diversos Departamentos ministeriales, y requiere la más amplia colaboración de toda la sociedad, especialmente de la juventud. Destacó, por último, las acciones que deben emprenderse en este campo —preparación, rehabilitación, formación, incorporación a la sociedad, etcétera—, y puso de relieve que el Estado debe estar presente en estas acciones para garantizar sus resultados con la promoción y el fomento de cuantas medidas tiendan a ello.

Después de su constitución, la Comisión inició la primera sesión de trabajo, en el curso de la cual el ministro expuso los objetivos del Gobierno en torno a la integración de los minusválidos en la sociedad. Se estudió el informe con las conclusiones del Minusval 74, que se refieren a los siguientes aspectos: mentalización de la sociedad, prevención de las minusvalías, movilidad y barreras arquitectónicas, educación y formación, promoción del empleo, aspectos jurídicos de la integración, recursos humanos, rehabilitación médica, otros aspectos de la integración y estudio y planificación de objetivos y coordinación.

## ACUERDO ENTRE EL MINISTERIO DE TRABAJO Y HULLERAS DEL NORTE

"España no puede permitirse el lujo de despreñar la aportación de ninguno de sus miembros", ha dicho el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, en la firma del acuerdo entre el Servicio de Recuperación de Minusválidos (ISEREM) y Hulleras del Norte, S. A., estableciendo una colaboración permanente para el planteamiento y el estudio de los problemas relacionados con la integración social de los trabajadores minusválidos de la empresa y muy especialmente de sus familiares.

Por el Ministerio de Trabajo firmó el convenio el director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Maza Gorostiza, y en nombre de Hunosa lo hizo su presidente, don José María Guerra Zúñiga.

Al acto, celebrado en la sala de juntas del Ministerio de Trabajo, asistieron también el subsecretario, don Vicente Toro Ortiz, directores generales, director ejecutivo del Servicio de Recuperación de Minusválidos, miembros del Jurado de Empresa de Hunosa, altos cargos y representaciones sindicales.

Tras unas palabras del procurador en Cortes y presidente del Sindicato del Combustible, don Noel Zapico, y del secretario del Jurado de Empresa de Hunosa, habló el ministro, quien dijo que "la rehabilitación de minusválidos, su integración en la sociedad, es tarea que ha afrontado con resolución decidida y con ilusión suficiente el Ministerio de Trabajo, pero esa rehabilitación e incorporación necesarias no pueden constituir solamente preocupación exclusiva de un Departa-

## ★ Fue constituida la comisión interministerial bajo la presidencia del ministro de Trabajo.

mento ministerial. Es la sociedad entera la que ha de sentirse obligada a afrontar con realismo este problema. La sociedad no puede inhibirse ante la situación derivada de su capacidad disminuida".

"Por su parte —continuó—, el minusválido tiene el inrenunciable derecho a esperar, a confiar, a reclamar que la sociedad y la Administración le atiendan debidamente; hacerlo es, ciertamente, un acto de humana solidaridad, pero también una acción de estricta justicia".

## TECNICOS EN ASISTENCIA Y FORMACION

El Servicio de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos de la Seguridad Social convoca

veinte plazas de técnicos en asistencia, formación y empleo de minusválidos.

Los candidatos habrán de reunir los siguientes requisitos: Ser españoles con veintún años cumplidos; servicio militar o social cumplido o exento; poseer título oficial de licenciado universitario o técnico de grado superior, expedido por el Ministerio de Educación y Ciencia (preferencia: ingeniero, licenciado en Derecho o en Ciencias Económicas); tener buenas salud; no poseer antecedentes penales, ni haber sido separado de organismo del Estado, provincia, municipio, Organización Sindical o del Movimiento.

## AYUDA A MINUSVALIDOS EN REGIMEN DE COOPERATIVA

Siguiendo el modelo de instituciones análogas extranjeras, se proyecta en Madrid la creación de un centro para el tratamiento, rehabilitación y cuidado de minusválidos físicos y mentales, en régimen de cooperativas.

Con este fin se ha iniciado una investigación para determinar el número de familias interesadas en los servicios de esta institución, que proveerá, sin ánimo de lucro, todas las atenciones necesarias a los niños y jóvenes acogidos a ella, mediante personal médico y especializado de la máxima categoría.

Las personas interesadas en esta iniciativa pueden establecer contacto con el doctor D. S. Bhattachai, Mauricio Legandra, 6, Madrid-10, encargado de la encuesta previa al establecimiento de esta cooperativa educativo-asistencial.

# SALARIO MINIMO, SALARIO SUFICIENTE

**L**a evolución cuantitativa del salario mínimo interprofesional constituye uno de los expresivos índices del paulatino avance hacia una mayor participación de los salarios en la renta nacional. Desde su creación y entrada en vigor en 1963, el salario mínimo ha pasado de 60 pesetas a 84 en 1966, a 96 en 1967, a 102 en 1968, a 120 en 1970, a 136 en 1971, a 156 en 1972, a 186 en 1973 y finalmente, a partir del primero del mes de abril, a 225, según acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del ministro de Trabajo.

Un somero estudio comparativo entre la elevación del índice del coste de vida y el incremento del salario mínimo es por demás significativa. De 1963 a 1970 el coste de vida se incrementó en un 55 por 100, y en el mismo periodo de tiempo el salario mínimo fue elevado en un 100 por 100. En los tres años siguientes aún fue mayor la diferencia proporcional en favor del salario mínimo, para llegar a 1974, en que, frente a un incremento del coste de la vida en 1973 de un 14,2 por 100, el salario mínimo, al alcanzar para 1974 la cota de las 225 pesetas, ha visto incrementada su proporción en relación con el de 1973 en un 20,97 por 100.

Otro índice profesional a tener en cuenta la constituye el número de trabajadores a quienes es de aplicación el salario mínimo. Al establecerse en 1963 su número alcanzaba los dos millones, once años más tarde apenas rebasa el medio millón, concretamente 500.784, de los cuales 154.284 son de la agricultura y 346.500 de la industria y los servicios. Disminución debida a las mejoras voluntarias establecidas en favor de los trabajadores por las empresas y a los pactos concertados a través de la negociación colectiva.

Se va cumpliendo así las premisas de la justicia social, que exigen la elevación proporcionalmente mayor, de las rentas más bajas, garantizándose, por tanto, una progresiva mejora del poder adquisitivo de los más débiles económicamente, en línea todo ello con el mandato del Fuero del Trabajo de que el salario sea auténticamente suficiente. ■ JESUS UBIERNA GARCIA.

# MUNDO LABORAL

Han sido adjudicadas las obras de ampliación y reforma de la Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, de la Seguridad Social de Sevilla. Su importe asciende a 230 millones de pesetas.

Se ha clausurado el I Curso de Formación de Instructores Hispanoamericanos, así como un Curso de Didáctica de Tecnología, cuyo acto fue presidido por el subsecretario de Trabajo. Al curso han asistido veinte becarios de Bolivia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras y Paraguay, como consecuencia de los acuerdos de asistencia técnica suscritos con los países de Hispanoamérica y la Promoción Social del Ministerio de Trabajo, en los que se ha previsto no solamente el envío de expertos españoles encargados de asesorar en la creación y potenciación de instituciones de formación profesional de aquellos países, sino también la concesión de becas de los homologos de los expertos españoles con el fin de que puedan seguir en España cursos de formación y perfeccionamiento y tengan ocasión de conocer personalmente las realizaciones y metodologías españolas, especialmente a través de los centros del Ministerio de Trabajo.

Don Juan Antonio Cremades Roys, procurador en Cortes, había mostrado, en un ruego al Gobierno, el deseo de conocer el inventario patrimonial de la Seguridad Social española. El Ministerio de Trabajo le responde a través del "Boletín Oficial de las Cortes" que, centrando "la idea de patrimonio en el conjunto de medios invertidos por la Seguridad Social, una vez atendidas o previstas sus obligaciones de carácter inmediato", se establecen tres grupos de inversión. Al 31 de diciembre de 1972, las inversiones del sistema de la Seguridad Social, excluidas las necesarias para sus instalaciones de uso propio, se resumían así: grupo 1: 31.105.519.778; 46,96 por 100. Grupo 2: 20.654.245.665; 31,12 por 100. Grupo 3: 13.727.045.139; 21,86 por 100. Total pesetas: 66.235.923.344.

Las contribuciones a la Seguridad Social procedentes de las empresas se elevaron en 1968 a 104.301,3 millones de pesetas, pasando a ser de 209.775,3 millones en 1972, lo que supone que en el periodo indicado estas contribuciones se incrementaron al doble, según un informe del Ministerio de Hacienda. Mayor aumento han tenido las contribuciones procedentes de las familias, que en 1968 suponían 23.647 millones de pesetas y en 1972 fueron de 52.720,5 millones de pesetas.

Se ha creado una nueva fundación laboral, de la que se beneficiarán en principio 3.000 empresas y 35.000 trabajadores, y entre cuyos proyectos figura la creación de cooperativas de viviendas, guarderías infantiles, clubs deportivos y la realización de actividades culturales. Se trata de la Fundación Laboral de Servicios Sociales Mancomunados, el Pénix Mutuo, nacida para atender una serie de servicios reclamados por las empresas que forman parte de la mencionada firma, las cuales, al igual que sus trabajadores, podrán beneficiarse de las ventajas que reporta la unidad y la cooperación de numerosas entidades.

Un sanatorio con una disponibilidad de 118 camas ha sido construido en Baracaldo por la Mutua Siderometalúrgica de Vizcaya. Las instalaciones, montadas en un edificio de siete plantas exteriores y tres interiores, funcionan ya a nivel de curas externas.



# AYUDA PARA LOS REPATRIADOS DE MARRUECOS

El "Boletín Oficial del Estado" ha publicado una Orden del Ministerio de Trabajo por la que se establecen las reglas de procedimiento para la efectividad de lo dispuesto en un Decreto del pasado día 28 de marzo sobre medidas de ayuda a los españoles que se repatrien de Marruecos.

Esta disposición concreta, por un lado, cuatro tipos de ayudas por repatriación: para gastos de documentación, para gastos de desplazamiento, para becas de viaje (cuyo importe no será superior a 500 pesetas por persona y día, con máximo de cinco días) y auxilios de llegada a España (por una sola vez y en la cuantía de 20.000 pesetas por titular beneficiario y 5.000 pesetas por cada miembro de la familia que viva a su cargo).

Los auxilios anteriormente referidos beneficiarán a los trabajadores españoles asalariados que hayan prestado servicios en empresas radicadas en el reino de Marruecos y a los trabajadores españoles autónomos titulares de pequeños establecimientos industriales, comercios o de cualquier actividad económica, que realicen por sí, o ayudas por familiares asalariados, siempre que no excedan de cinco, y cuyo volumen de capital propio no sea superior a 250.000 pesetas, siempre que, en ambos casos, fueran residentes en Marruecos en fecha 2 de marzo de 1973.

La gestión y concesión de estas ayudas se realizará a través de la Embajada de España en Rabat (Agregaduría Laboral Delegación del Instituto Español de Emigración).

## EL P.P.O. FORMARÁ 7.000 TRABAJADORES PARA LA FORD

Desempleados, trabajadores valencianos y emigrantes retornados tendrán la preferencia.

En la sede del Ministerio de Trabajo y bajo la presidencia del vicepresidente tercero del Gobierno y titular de este Departamento, don Licio de la Fuente, se ha firmado un acuerdo entre el PPO y la empresa Ford-España, para la formación de siete mil trabajadores que, en la factoría de Almusafes (Valencia) se ocuparán de la fabricación de carrocería y montaje de automóviles.

Los puestos de trabajo a cuya formación se atenderá mediante el acuerdo mencionado son los siguientes: mano de obra directa, 3.186; mano de obra indirecta, 2.354; empleados, 1.171, y mandos intermedios, 298.

Después de la firma del acuerdo y tras breves palabras del señor Ford, el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo dijo, entre otras cosas, que el acuerdo tiene dos significados fundamentales: uno es el estrictamente formativo, que permitirá la calificación profesional de un importante número de trabajadores para el cumplimiento adecuado de unas funciones y tareas concretas y para facilitar sus posibilidades de empleo y el funcionamiento eficaz de las factorías de la empresa, así como el logro de sus objetivos económicos.

El otro aspecto —añadió— lo constituye la promoción social de muchos de estos trabajadores que, al elevar su nivel de conocimientos, podrán acceder a una mejor situación social.

Dijo también el señor De la Fuente que "los trabajadores recibirán estos cursos de formación profesional serán en primer término trabajadores de la propia zona y región valenciana, donde la factoría va a instalarse; y tendrán preferencia, además, los trabajadores en situación de desempleo y los emigrantes retornados, de acuerdo con los justos criterios que imponen a su vez promoción regional imprescindible y solidaridad hacia los más necesitados de empleo.

El Ministerio de Trabajo, a través del PPO y de las Universidades Laborales, formará directamente cerca de cuatro mil trabajadores, el resto será formado por la Ford en sus propias instalaciones, en régimen de empresa colaboradora del Plan Nacional de Promoción Profesional de trabajadores adultos. El proceso formativo se articulará en varias fases hasta 1978, a partir del año en curso; los años de mayor actividad serán, precisamente, 1975 y 1977, pues la operación, con gran realismo, ajustará sus cursos a programas de empleo de la empresa, de modo que al cerrarse el último año indicado estarán colocados más de siete

mil trabajadores perfectamente adecuados a sus puestos de trabajo. En los cursos y posteriormente en la colocación, gozarán de preferencia los trabajadores residentes en la zona, aquellos que se encuentren en desempleo y los que retornen de la emigración, todo ello de acuerdo con la legislación interna española.

## AYUDA DE LA SEGURIDAD SOCIAL A LOS DAMNIFICADOS DE ALICANTE

Los trabajadores comprendidos en el campo de aplicación del régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos podrán obtener créditos laborales de vivienda o de producción para rehacerse de los daños sufridos por las pesadas inundaciones del mes de octubre.

Para ello deberán documentar ante las Mutualidades Laborales la cuantía de los daños sufridos, que deberán ser iguales o superiores a los créditos solicitados.

## DON GABRIEL ELORRIAGA, DELEGADO DEL SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE TRABAJO

El secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, señor Checas Bermúdez, dio posesión al nuevo delegado del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo, don Gabriel Elorriaga, cargo para el que ha sido designado por el ministro del Departamento.

Asistieron al acto el delegado saliente y el actual director general de Planificación Social del Desarrollo, señor Sánchez Creus; jefe del Gabinete Técnico del ministro de Trabajo, señor García de Leñiz; el jefe del Gabinete de Prensa del Ministerio, señor Vázquez-Frías, así como personal y colaboradores de la Secretaría General Técnica y del Servicio de Publicaciones.

El señor Elorriaga es abogado, escritor y publicista y ha desempeñado, entre otros cargos, los de editorialista de "Arriba", jefe del Gabinete Técnico del ministro de Información y Turismo, don Manuel Fraga Iribarne, y gobernador civil de Tenerife.

# PRESENTACION DEL LIBRO "TRABAJO, SOCIEDAD, POLITICA" DE LICINIO DE LA FUENTE

Portada de la obra "Trabajo, sociedad, política (doctrina de un humanismo social)", de la que es autor el vicepresidente tercero y ministro de Trabajo don Licio de la Fuente, presentada a los informadores en el Club Internacional de Prensa, de Madrid, con motivo de la Fiesta del Libro.

Hizo la presentación del libro al delegado del Servicio de publicaciones del Ministerio de Trabajo, don Gabriel Elorriaga, y asistieron al acto un nutrido grupo de comentaristas políticos y numerosas personalidades de las letras, el periodismo y la política, procuradores en Cortes, consejeros nacionales y altos cargos, entre los que figuraban el delegado nacional de Prensa y Radio del Movimiento, don Demetrio Castro Villacanas; el director general de Planificación Social, señor Sánchez Creus, y el jefe del Gabinete de Estudios de la Presidencia del Gobierno, don Gabriel Cisneros. Se encontraban también presentes en este acto el director del Gabinete Técnico del ministro de Trabajo, don Pedro García de Leñiz, y los directores de los Gabinetes Técnicos de la Secretaría General del Movimiento y del Ministerio de la Vivienda, don Gonzalo Cerezo y don José Meliá.

Licio de la Fuente

TRABAJO  
SOCIEDAD  
POLITICA  
*Doctrina de un humanismo social*

## BASES DE COTIZACION AL REGIMEN GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Mediante una Orden del Ministerio de Trabajo de fecha 4 de abril de 1974, aparecida en el "Boletín Oficial del Estado", viene a dictarse normas de aplicación y desarrollo del Decreto de 29 de marzo de 1974, en materia de cotización al régimen general de la Seguridad Social.

El tope mínimo de cotización al expresado régimen tendrá la cuantía del salario mínimo interprofesional que corresponde al trabajador de acuerdo con lo establecido en el citado Decreto.

### DETERMINACION DE LA BASE

Para determinar la base de cotización correspondiente a cada mes por las contingencias y situaciones se aplicarán las siguientes normas:

Primera. — Se computarán las retribuciones

devengadas en el mes a que se refiere la cotización.

Segunda. — En caso de retribuciones de pago semanal se computarán tantas semanas como sábados tenga el mes de que se trate, esto es, las retribuciones correspondientes a veintiocho o treinta y cinco días.

Tercera. — El importe anual que se estime ha de corresponder a las pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad se dividirá por 365 y se tomarán tantos importes del cociente así determinado como número de días comprenda el periodo de cotización de cada mes, conforme a la norma anterior.

La presente Orden del Ministerio de Trabajo, que insertó el "Boletín Oficial del Estado", tendrá efectos a partir del 1 de abril de 1974 y durante dicha fecha y el 31 de marzo de 1975, la base mensual de cotización se entenderá dividida en las dos partes previstas en la norma primera de la disposición transitoria primera de la Ley 34/1972.

### TOPE MAXIMO

El tope máximo de cotización tendrá las siguientes cuantías:

a) Durante el periodo comprendido entre el 1 de abril y el 31 de julio de 1974: 24.000 pesetas mensuales. Dicho tope, aplicable también en los casos de pluriempleo se incrementará a los solos efectos de la cotización por el importe de las pagas extraordinarias de la siguiente forma:

— a 48.000 pesetas durante el mes de julio de 1974 para la cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

— a 26.000 pesetas mensuales para la cotización a las restantes contingencias.

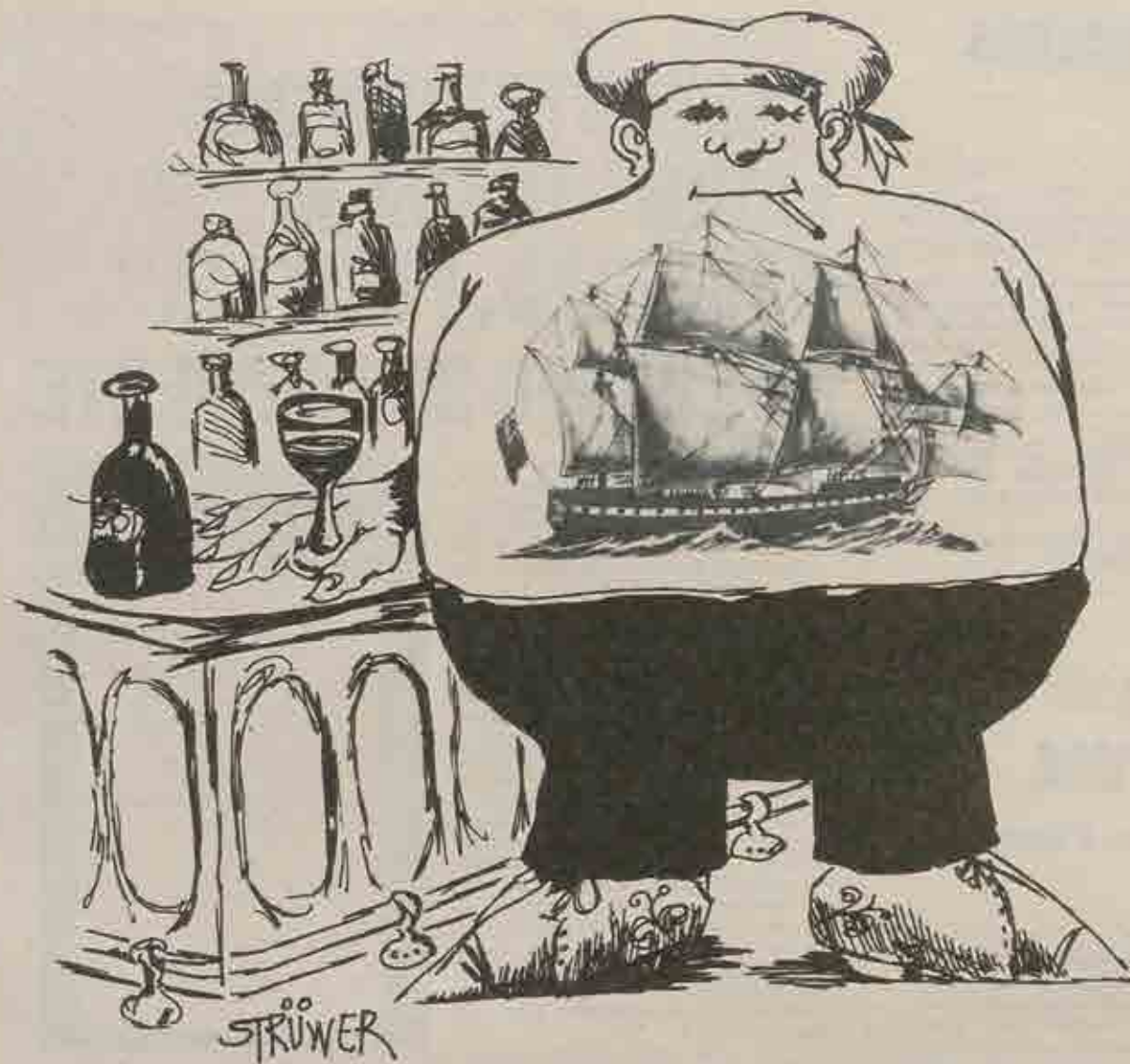
b) Durante el periodo comprendido entre el 1 de agosto de 1974 y 31 de marzo de 1975: 28.000 pesetas mensuales.

— a 56.000 durante el mes de diciembre de 1974 para la cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

— a 32.640 para la cotización a las restantes contingencias.



# PLEAMAR DEL



**P**OCOS temas importantes quedaron sin mencionar, de uso en el juego humorístico de los dibujantes. Y, posiblemente, sean en su esencia los más marinos y obliguen a mayores conocimientos marítimos previos de los autores. Sirenas, tatuajes, naufragos, ballenas, barcos embotellados y la mayoría de los mencionados en la primera pleamar, no son más que lugares comunes, puestos en circulación gráfica como recursos en épocas de escasez inventiva. No se necesita la más leve experiencia marinera, propia o ajena, para dejar en la raspa a la mitad inferior de una sirena, ni tampoco ninguna perspectiva satírica para meter a un marinero dentro de una botella, en lugar de un valero. Ni haber naufragado para inventar una buena colección de frases que resultan cómicas casi a la fuerza, por puro contraste con tan extrema situación humana. Las ideas vienen ya prefabricadas por la literatura, la leyenda o la mitología. Se agitan y basta, como el bote de espuma de afeitar.

Sin embargo, restan algunos momentos que se manejan con escasa frecuencia y que, generalmente, provienen de plumillas (de dibujo) que han visto de cerca al mar y sus gentes.

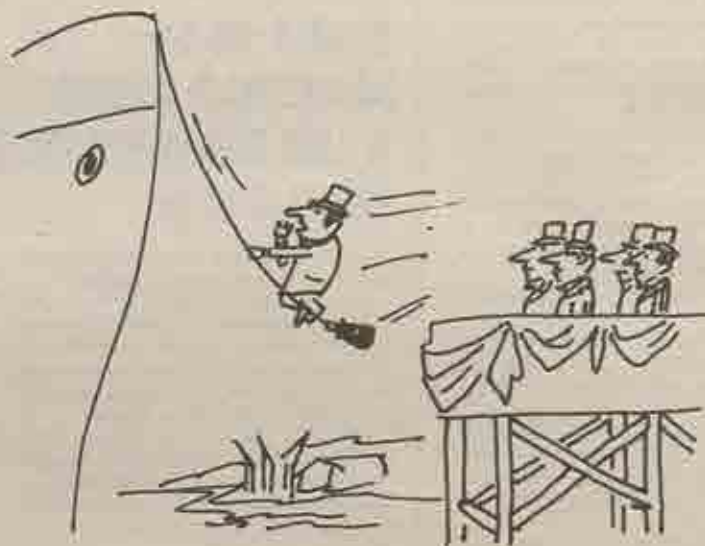
Se mencionan varios principales:

## LA BOTADURA

Muy próximo al tópico, el bautizo del buque sirve de fuente a una doble descomposición de tan formal y solemne ceremonia: bien el incidente puramente cómico, como el del dibujo de muestra, que revienta inesperadamente el acto oficial, o bien (más en uso) la inoportuna borrachera o el rigor del abstinencia, extralidos ambos de la consabida botella de champán.

## EL HORIZONTE

El horizonte de la mar, naturalmente, que es el más claro, el más recto y el más infinit-



—Mi marido es marino. No le veo más que quince días al año.  
—¡Es terrible!  
—No creas. Quince días pasan pronto.

(Aldes, Italia)



# HUMOR GRAFICO (y II)

Por VÍCTOR VADORREY

lo de los horizontes redondos. En apariencia, muy difícil conseguirle una trascendencia crítica o irónica. Más, cuando el dibujante posee una inteligencia fina, puede alcanzar cuadros deliciosos. De los dos ejemplos seleccionados, tanto la inconsciencia femenina a bordo del patín (autor el francés Jean Belfus), como la ocurrente asociación naufrago-sociedad de consumo (de Sempé), resultan conmovedoras.

## LOS ESCOLLOS

Aquí se necesita algo más que la lejana cultura marinera de tierra adentro. La burla va dirigida directamente al hombre de mar. No hay paralelismo con la vida social en tierra firme, ni juego de ideas remotas. El absurdo no desmenuza mitos. Una roca a flor de agua representa un peligro máximo. Claro que el humor obliga a desbordar la gravedad del instante, ignorando la técnica del marino experto y sus medidas de seguridad. Pero el escollo existe.

## EL PEZ FUERA DEL AGUA

Desde luego, un despiadado cambio de circunstancias opuestas. El mar ha quedado amelinorado al breve espacio de una pecera. Aunque en el agua dulce vivan peces y casi siempre en la realidad cotidiana, el inquilino de la pecera provenga del río, no se debiera olvidar los grandes acuarios ni a estas caritativas señoras que se llevan a "su" animalito.

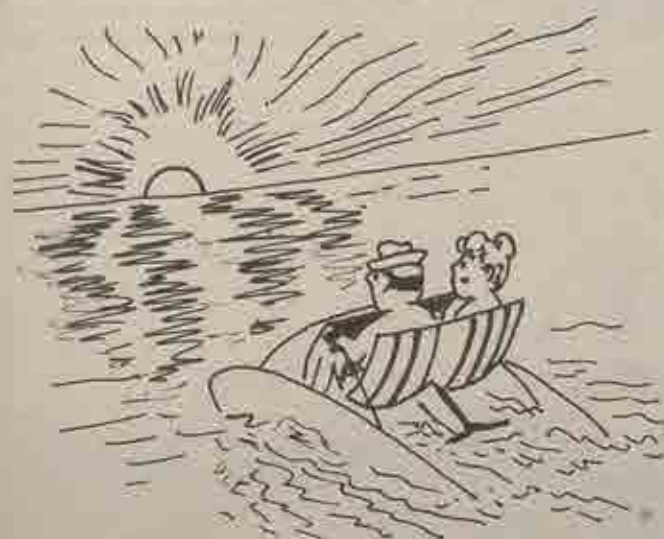
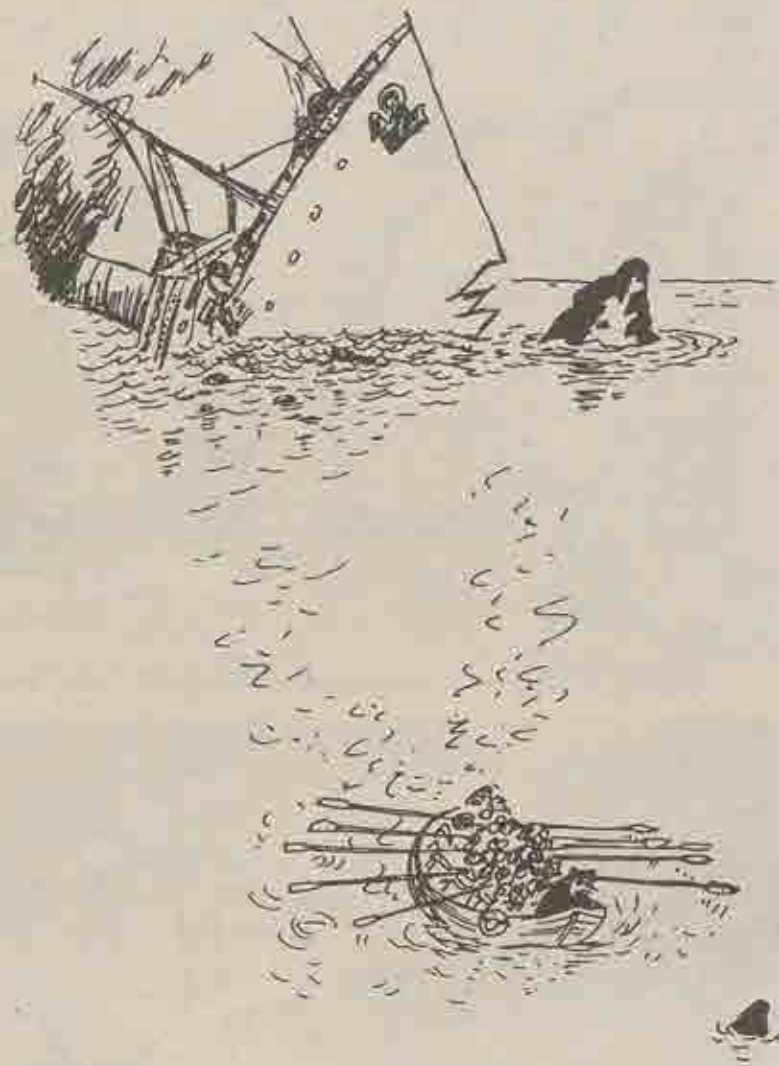
to a contemplar el amplio mundo de sus antepasados. Delante de las aguas de un río, esta misma conmiseración por el pecacillo carece de profundidad (la del mar y la de la estupidez humana).

## EL MARINO

Directo. La vida amorosa del marino tiene dos vertientes contrarias: su fama de conquistador, que le adjudica sin más trámite una novia en cada puerto, o la infidelidad de la esposa, por ausencia obligada del hogar del incansable viajante. Son tópicos también, no faltaría más, puesto que el humor está condicionado siempre a las ideas generales, que entienden todos. Pero ostentan un ancla como distintivo y dependen de las direcciones de la rosa de los vientos. El amor en cada puerto se halla a sotavento, la tracción conyugal a barlovento, y dependen de cómo sopla el viento.

## Y FIN

Esta ha sido, en líneas muy alegres y a grandes brochazos, la revisión de los temas y tópicos más habituales en el humor gráfico. Su gracia depende del ingenio, la ternura o la mordacidad del autor y, sobre todo, de la calidad de su dibujo: exactitud de expresión, capacidad de síntesis, soltura de trazo, brillantez de composición, novedad en la perspectiva, riqueza de ambientación o máximo de esquematización. O, dicho más sencillamente, de su arte. ■



¡Vamos a ver qué hay por allá.

—¡Atención, arrecife a babor! Esta vez lo he dicho bien: ¡A babor!



(Ziraldó, Brasil)

—No, no queremos más pulpo.

(Lassalvy, Francia)

NO SE NECESITA  
EXPERIENCIA PARA  
DEJAR EN LA RASPA LA  
MITAD INFERIOR  
DE LA SIRENA.







## "NAUFRAGIO"

Con el título de "Naufragio", la escultora Elena Lucas ha realizado en bronce esta viva, real, y a la vez subjetiva, visión de las fuerzas de la Naturaleza desatadas. El hombre torturado se confunde con el oleaje. El bronce es un caos de destrucción y muerte.

## RESCATE DE UN GALEON

El Grove (Pontevedra).—Una pieza de artillería, de las ocho que habían sido localizadas, ha sido rescatada por los miembros del primer campamento de arqueología submarina que ha venido trabajando en la playa de La Lanzada, en el rescate de un galeón del siglo XVIII. En la foto, la pieza de artillería es izada a un remolcador.



## EXPLOSION EN FILADELFIA

Un petrolero fletado por la Atlantic-Richfield Co. arde tras una explosión en el muelle terminal del río Delaware (Filadelfia). Hay que lamentar un muerto, nueve desaparecidos y quince heridos.

## ENA UN PETROLERO

En el puerto de Vinaroz, lo que fuera un gran petrolero va quedando reducido a la nada. Se está procediendo a su desguace, y lo que fue mastodonte de los mares ya no es más que una silueta.

## EN EL PUERTO DE GENOVA

El transbordador "Mónica Rissotti" encalló y quedó escorado en la forma que capta la fotografía, a la entrada del puerto de Génova. El barco, de 7.800 toneladas, quedó fuera de control momentos después de zarpar, debido, al parecer, a que su carga —70 camiones— era excesiva y no se hallaba adecuadamente estibada. Cuarenta personas resultaron heridas cuando, al inclinarse el barco, se produjo el pánico.





# EL CAPITAN DEL "CORNIDE DE SAAVEDRA" FALLECIO EN ACCIDENTE DE TRAFICO

**LAS PALMAS** (De nuestro corresponsal, por telex).—A causa de un accidente de tráfico ocurrido en la ciudad mauritana de Nouadhibou falleció, en la mañana del pasado 24 de abril, el capitán del buque de investigación español "Cornide de Saavedra", don José Rivero Rodal. El infortunado marino había tomado el mando del mencionado buque el pasado mes de marzo, y en el momento del accidente, ocurrido en las primeras horas de la noche del 22 de abril, marchaba desde el muelle hasta el Consulado español.

Las primeras noticias que se recibieron en esta ciudad fueron transmitidas desde el dispensario que tiene establecido en Nouadhibou el Instituto Social de la Marina, donde se informaba que el señor Rivero Rodal había sido utopellado por la espalda por un

★ **EL SUCESO OCURRIÓ EN NOUADHIBOU (MAURITANIA), CUANDO SE DIRIGIA AL CONSULADO ESPAÑOL.**

automóvil, encontrándose con graves heridas, que aconsejaban una inmediata evacuación, ya que había sido internado desde un primer momento en la clínica de Puerto Caosado. Al recibir la noticia el delegado en esta ciudad del Instituto Social de la Marina, se movilizó, poniendo el hecho en conocimiento del comandante militar de Marina, y por conducto de éste, del almirante-jefe de esta zona marítima de Canarias, vicealmi-

rante don Pedro Español Iglesias, los cuales hicieron activas gestiones para que un avión de la zona aérea de Canarias se trasladara hasta La Güera, con el fin de proceder a su evacuación a Villa Cisneros o Las Palmas, para una mejor asistencia médica. Se desplazó inicialmente una avioneta propulsada al efecto, que llegó a La Güera el día 23. Al agravarse el capitán Rivero, los facultativos de Nouadhibou aconsejaron no se

evacuara ese día y se esperase a ver si mejoraba. El día 24 se desplazó un DC-3 para si estaba en condiciones hacer el traslado directamente a Las Palmas, lo que no fue posible, ya que el infortunado capitán del "Cornide de Saavedra" falleció.

Ampliando la información diremos que al buque de investigación español estaba trabajando en la zona de cabo Blanco, tomando parte en el programa "Joint I", dentro de la campaña CINECA, en colaboración con buques de otros países, como son los americanos "Oceanographer", "Atlantis 2" y "Gillis", dentro del programa de la Década Internacional de la Exploración del Mar. El cadáver del capitán don José Rivero ha sido embalsamado para su traslado a Vigo, donde recibirá sepultura. Deja viuda y tres hijos. ■ **JUAN F. PONTE.**

## MEDALLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS A UN NIÑO Y A UN PATRON DE PESCA

**LA CORUÑA, 29.**—A un niño de once años, que salvó al piloto de una avioneta de perecer ahogado, y al patrón de un pesquero que tuvo una destacada actuación en el salvamento de los naufragos de un mercante, la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos les ha impuesto en La Coruña la medalla que premia este tipo de salvamentos.

La medalla impuesta al niño, Ernesto Jarabo Gil de Bernabé, le fue concedida porque al capotar una avioneta el verano pasado cerca de la playa de Miño dejó el yate en el que estaba con su padre, se montó en el pequeño bote a remos auxiliar y bogando se acercó al piloto de la avioneta, señor Carreras, y lo salvó. El muchacho vive en Lugo con su familia.

El patrón del pesquero "Virgen de la Merced", don Gonzalo Vázquez Lema, navegando cerca de Cabo Villano en diciembre de 1972 vio cómo el mercante "Cap Sable", de bandera chipriota, estaba naufragando. Se acercó al buque siniestrado y con una destacada actuación, secundada por los tripulantes de su barco, logró rescatar de la muerte cierta a dos marineros filipinos, dos españoles, un alemán y un mozambiqueño. De no mediar esta actuación habrían fallecido estos hombres, junto con tres que no se pudieron salvar.



★ **EL PEQUEÑO, DE ONCE AÑOS, SALVO DE PERECER AHOGADO AL PILOTO DE UNA AVIONETA.**

## EMBARRANCA Y SE HUNDE UN PESQUERO CERCA DE LA COSTA ALMERIENSE

**ALMERIA.**—Pese a los denodados esfuerzos realizados, se ha hundido el pesquero "El Pingano", que, en la madrugada del pasado día 18 de marzo embarrancó a causa de la espesa niebla reinante en la zona de La Mona, en El Cañarete, cerca de la costa almeriense.

El naufragio de "El Pingano", de la matrícula de Almería y con base en Adra, no causó desgracias personales en la tripulación, mientras que, por el contrario, las averías materiales fueron cuantiosas.

## IMPOSICION DE LA MEDALLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS A UN PILOTO DE HELICOPTEROS

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 23.**—La medalla de la Sociedad de Salvamento de Naufragos le ha sido impuesta por el comandante militar de Marina al piloto de la compañía Helicpa, don Ignacio Macrín Sinova, por el salvamento, efectuado el día 4 del pasado mes de octubre, de tres naufragos de la embarcación "Francisca".

Al acto asistieron altos cargos de la zona aérea de Canarias, del Servicio de Salvamento Naval, Cruz Roja del Mar y otras representaciones.

## FALLECE UN PESCADOR EN ACCIDENTE DE TRABAJO

**MALAGA.**—El pasado día 4 de abril falleció en accidente de trabajo don Francisco Rodríguez Victoria, mecánico. El hecho ocurrió a bordo de la embarcación de su propiedad "Vamos con Dios", y a consecuencia de la rotura de cables en la faena de varado. Era natural de Calahonda (Granada). Deja viuda y cuatro hijos.

## FALSA ALARMA EN LA LONJA DE SANTANDER

**SANTANDER, 2.**—La Lonja de pescadores santanderina tuvo que ser desalojada rápidamente en las últimas horas de la noche, tras recibir su administrador una llamada anónima en la que se decía que una bomba iba a explotar quince minutos más tarde.

La llamada motivó un gran despliegue policial, y fueron registradas todas las dependencias de la Lonja, situada en el poblado pesquero de esta capital.

Después de un minucioso registro no fue hallada la bomba ni artefacto explosivo alguno.

**DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N. TELFS. TALLERES: 23 52 00 VARADERO: 23 44 99 TELEX: 76069 TATLA-E**

## TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

**REPARACIONES GENERALES DE BUQUES  
SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS  
DE LAS MARCAS:**

**BURMEISTER & WAIN, SULZER, NOHAB-POLAR,  
WERKSPOR Y STORK.  
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS**

**CADIZ**





## ASI TERMINO EL ANTERIOR "QUEEN"

Hace muy poco ("Hoja del Mar", número 101) publicamos el reportaje en color "Dead Queen", sobre el estado en que se encuentra el famoso "Queen Elizabeth", hundido en la bahía de Hong-Kong. La avería de su sucesor, el "Queen Elizabeth II", pone de actualidad nuevamente el trágico fin de aquel transatlántico, uno de los más famosos del mundo y orgullo del Imperio británico. Esta fotografía, cuya elocuencia no necesita de adjetivación alguna, nos ofrece una visión del incendio que se declaró a bordo de la vieja nave el 8 de enero de 1972. Había sido adquirida para Universidad flotante y rebautizada "Seawise University". Lo que le ha ocurrido al "Queen Elizabeth II" no puede compararse en magnitud, naturalmente. Será reparada seguramente con facilidad.





El crucero noruego "Sea Venture", en primer plano, recoge a los pasajeros del transatlántico "Queen Elizabeth II", que se quedó a la deriva en el Atlántico, en las cercanías de Bermudas, a consecuencia de una avería en sus calderas. Los 1.600 pasajeros fueron trasladados sin novedad al barco noruego.

# LA MALA SUERTE SE CEBA EN EL "QUEEN ELIZABETH II"

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—No ha tenido mucha suerte el "Queen Elizabeth II", y el lastimoso desmoronamiento del crucero turístico que acaba de tener cerca de las Bermudas se unió a la lista de dificultades que han caído sobre el lujoso transatlántico desde su botadura en 1967.

Ya su entrada en servicio tuvo que ser retrasada cuatro meses, al rechazar la compañía propietaria, la Cunard Steam Ship Company, aceptarla después de los problemas —vibraciones sobre todo— apreciados durante el viaje de prueba. Y uno de los oficiales jóvenes apareció muerto en su camarote. Cuatro años después, otro miembro de la tripulación, un "chef", cayó al mar perdiéndose entre Aruba y Haití. En un segundo crucero, en 1969, el entero equipo de cocina se declaró en huelga, y en 1972, una serie de amenazas de bombas amargaron la vida a viajeros, tripulantes y pasaje.

La coronación de tanta desgracia tuvo lugar el primero de abril, cuando, una tras otra, estallaron las tres calderas de la nave. Durante treinta y seis horas, los maquinistas trataron de repararlas, contentándose al final con poner a guisa de un funcionamiento para alcanzar el puerto más cercano, pero tuvieron que darse por vencidos y los pasajeros, 1.630 en total, fueron transbordados en alta mar al "Sea Venture", una mototrova noruega de 20.000 toneladas, que les llevó a las Bermudas, a 270 millas de aquel lugar, para ser transportados desde allí en avión a Nueva York. El importe del pasaje de los viajeros por el crucero turístico que efectuaban —que iba de 395 dólares a 920— será devuelto por la Cunard a aquéllos más lo que tenga que abonar a los armadores del "Sea Venture" y los gastos de los dos aparatos "Jumbo" que ha flitado para el trayecto final. La cifra total de costos no se ha anunciado, pero puede imaginarse que será astronómica.

Aunque ya es muy posible que veamos pronto una película sobre ello —el episodio tiene ingredientes cinematográficos para una buena cinta—, les paso lo más destacado: al parecer fueron las conducciones de petróleo lo que falló. Hasta tres veces los ingenieros consiguieron poner en marcha las máquinas, pero al cabo de media hora, volvieron a quedar paradas.

Mientras tanto, los nuevos bares y los cuatro clubs de noche del transatlántico estaban abiertos, con bebida gratis para los pasajeros. No había hielo, pero todo el champán que se quería y las orquestas no cesaban de tocar, aunque ésta vez, por fortuna y a diferencia del "Titanic", el barco no se hundió. No hubo el más mínimo pánico y cada cual procuró aprovechar el tiempo lo mejor que podía. Ayudó a ello el que la mar en torno estaba como un plato. De todas formas, conforme pasaban las horas y apretaba el calor —el sistema de aire acondicionado tampoco funcionaba—, la impaciencia de los pasajeros se hizo notar y el capitán, viendo también la incapacidad de sus maquinistas, mandó un telegrama a Londres para que se dispusiera un plan de evacuación. Fue cuando se pensó en el "Sea Venture", que también hace cruceros por el Caribe, y que puso rumbo allí a toda máquina.

El transbordo fue más pesado de lo que se esperaba, si no por otra cosa, por el enorme número de pasajeros, 1.630 como hemos dicho, y algunos de los 940 tripulantes, que también bajaron. Unanse las enormes cantidades de equipajes y se tendrá que en vez de las tres horas previstas, fueron casi ocho.

Pero, finalmente, todo salió bien. Mejor dicho, se evitó lo peor, las desgracias personales, aunque la factura va a ser como para echarse a temblar. ■ CARRASCAL.

**EN EL CARIBE HUBO DE EVACUAR A TODO SU PASAJE Y PARTE DE LA TRIPULACION, CON UNA CIFRA DE COSTOS QUE SERA ASTRONOMICA.**



Mientras los mecánicos trataban de reparar las averías, los bares y restaurantes del "Queen" permanecieron abiertos. Había barra libre. Las orquestas no dejaban de tocar. Los pasajeros pudieron bailar cuando y cuanto quisieron. Este es el llamado Salón de la Reina, extremadamente lujoso, como todas las dependencias del buque.



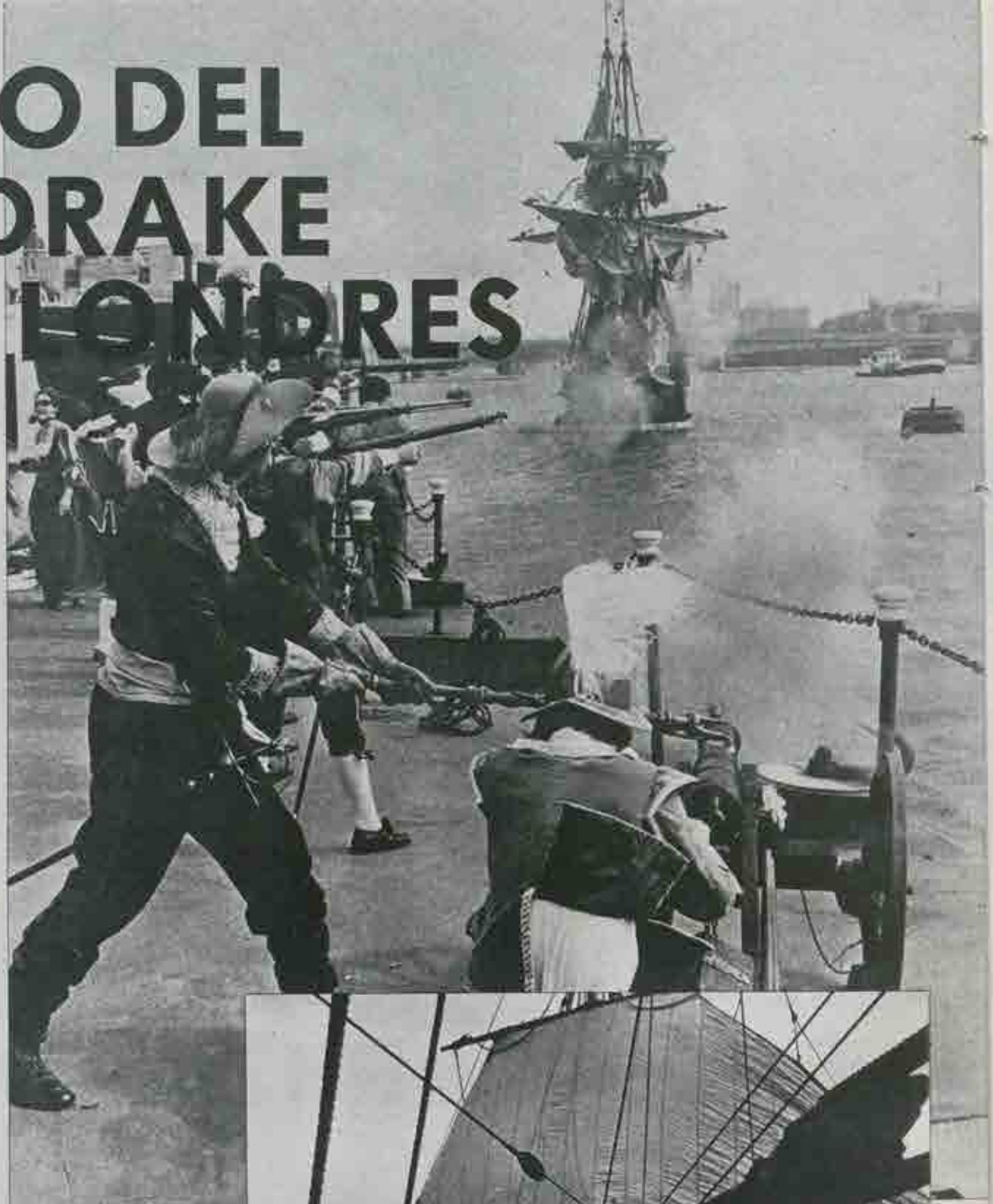
# EL VELERO DEL PIRATA DRAKE LLEGA A LONDRES

**L**ONDRES ha visto atracar en sus muelles por segunda vez la réplica exacta del "Golden Hinde", el barco utilizado por el famoso pirata inglés Drake en sus correrías. Tras esta nueva visita, el flamante barco pirata se hará a la mar con rumbo a San Francisco, ciudad a la que llegará en octubre y en la que echará el ancla definitivamente.

Este barco, mandado construir por varios particulares americanos y que ha costado más de 60 millones de pesetas, fue visitado por unas 35.000 personas durante su anterior estancia en el puerto del Támesis.

En esta ocasión, el "Golden Hinde" llegó frente al puente de la Torre de Londres acompañado de abundantes descargas de cañonería y fue "abordado" por un nutrido grupo de miembros de la organización Sealed Knot, cuyos dos mil asociados se dedican a recrear las batallas de la guerra civil inglesa vestidos con atuendos propios de la época. ■ Copyright FIEL-TOPIX, exclusiva para "Hoja del Mar".

★ **EL GOLDEN HINDE FUE  
EL TERROR DE LOS MARES,  
EN VIDA DEL FAMOSO  
PIRATA INGLES.**



Cañonazos, abordaje... El "Golden Hinde" fue recibido como correspondía a su fama. (En la contraportada ofrecemos la fotocolor del famoso buque en el momento de hacer su entrada en el puerto de Londres.)



1000 N



Ne1000 R

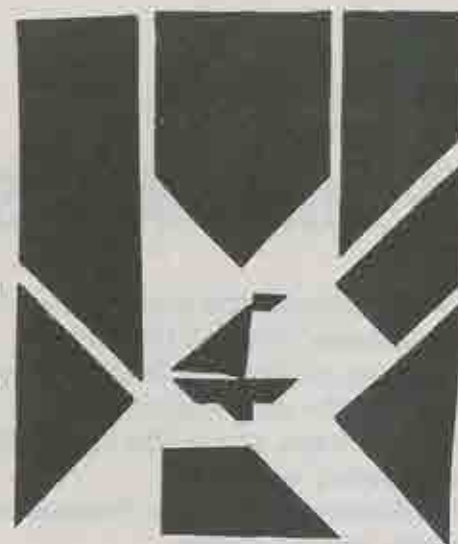


¿Cómo fue la travesía?

## SALTO DE CABALLO Por RAFAEL

B	M	F	A	L	E	E
S	N	A	C	U	E	L
A	O	A	U	M	R	R
U	R	A	A	E	A	S
C	D	E	U	Q	R	T

Modo de resolverlo: Empezando por la primera letra, B, y siguiendo los movimientos del caballo de ajedrez, fórmese un refrán con todas las letras contenidas en el cuadro.

ROMPE-  
CABEZASPor  
PACO

Modo de resolverlo: Con las SIETE piezas del grabado, componer la figura que se encuentra en el centro. Hay que utilizar todas y cada de las piezas. No es imposible, sólo hace falta ingenio y paciencia.

## MAREJADILLA DE LETRAS Por RAMON

Y	V	B	N	M	U	H	G	T	Y	U	I	K	B	N	J	I	O	P
A	S	D	P	G	H	R	E	W	Q	F	A	E	C	J	N	B	V	R
G	B	V	C	D	W	A	V	E	N	E	R	A	A	K	L	I	T	Q
H	B	I	M	O	N	B	P	D	Z	B	I	S	R	Y	N	T	E	B
T	F	E	N	O	L	L	I	J	E	M	E	I	N	G	O	F	L	D
O	G	N	M	L	G	F	T	R	I	Y	D	M	E	U	C	X	L	P
I	J	R	T	U	F	D	E	U	I	Q	N	E	I	T	V	U	E	G
P	Y	R	I	K	L	O	H	D	A	L	A	T	R	F	D	S	R	B
Y	G	J	V	N	H	L	N	P	I	J	L	R	O	I	C	A	I	C
U	V	Q	C	O	Q	U	I	N	A	X	O	A	L	T	L	K	N	U
D	R	Y	T	F	H	N	M	K	L	O	V	K	N	M	B	V	A	C
A	J	E	M	L	A	I	H	K	L	O	N	O	B	J	H	G	F	M
K	V	C	X	Z	A	S	D	F	G	H	E	N	B	H	K	I	Y	T
X	V	F	R	E	T	U	Y	I	I	O	D	B	F	C	M	Q	E	W
T	F	V	H	H	J	K	I	U	Y	R	H	A	Q	W	E	R	S	D
A	Q	S	D	E	W	R	T	G	A	S	Z	X	P	T	Y	P	U	Y
Q	G	U	A	U	I	N	O	P	M	B	V	C	F	H	I	J	O	R
F	H	N	I	K	M	L	O	P	G	P	D	R	A	E	I	K	N	A

Diez moluscos bivalvos.

En este cuadro de letras se encuentran los nombres de DIEZ moluscos bivalvos; se leen de derecha a izquierda, de izquierda a derecha, de arriba abajo, de abajo arriba y en diagonal. Trazando una línea alrededor de cada nombre, procure localizar todos, teniendo en cuenta que una letra puede formar parte de dos o más nombres por cruzarse éstos.

## PASO DE REY

Por RAFAEL

B	A	R	I	O	N	A	D	S	P
U	B	R	E	L	E	O	E	E	E
S	C	A	T	C	B	U	A	B	L
E	Z	O	I	A	B	N	E	A	E
D	L	D	M	E	Z	A	S	N	L
O	E	E	A	R	D	T	N	A	7
M	N	T	S	O	O	O	I	4	8

Modo de resolverlo: Siguiendo el movimiento del rey en el ajedrez, es decir, de casilla en casilla, vertical, horizontal y diagonalmente, empezando por la letra señalada con la flecha, fórmese el nombre de un navegante español, descubrimiento y en el año que se realizó.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

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

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

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-18



## EL VELERO DE SIR FRANCIS

Esta es una réplica a tamaño real del famoso "Golden Hinde", velero de sir Francis Drake, entrando en el puerto de Londres. Una vez haya efectuado las pruebas necesarias, cruzará el Atlántico, hasta San Francisco, donde será expuesto a la curiosidad de los norteamericanos. En páginas interiores, reportaje de la llegada a Londres del velero.  
(Fotocolor: EUROPA PRESS)

