

hoja del mar

NUMERO 104 AÑO X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JUNIO 1974



**COMITE TECNICO DE PESCA
DEL MEDITERRANEO**

SEGURIDAD A BORDO

**EL MINISTRO DE
TRABAJO INAUGURA
EN ALICANTE LA
CASA DEL MAR**

**¿SERA UN LAGO EL
"MARE NOSTRUM"?**

**NO PUDO CONCLUIR
LA VUELTA AL MUNDO**



ABANDONO LA CARRERA ALREDEDOR DEL MUNDO

Eric Tabarly, ese inglés «que reta al mismísimo diablo», como dicen sus compatriotas, ha tenido que abandonar la carrera de yates alrededor del mundo, en la cual era gran favorito. Tabarly, su tripulación y el yate «Pen Duick VI» habían salido de Portsmouth y debían haber vuelto a ese puerto tras recorrer nada menos que 40.000 kilómetros. Pero poco antes de la meta les abandonó la suerte. No han podido hacer el último trozo de su viaje; Tabarly y los suyos eligieron el puerto de Brest como punto final de su empresa, donde fueron recibidos por sus familiares y el vicealmirante Daille.

La mala suerte del «Pen Duick VI» comenzó después de empezar la carrera. En tres ocasiones se rompió el mástil del yate, totalmente de aluminio, y en Río de Janeiro y Sydney tuvieron que hacer escala para reparar los daños.

Pero Tabarly no es un hombre que lamenta su mala suerte. Dice que una carrera por mar es como un juego de ajedrez, nunca se pierde, y que ya está preparando la próxima carrera, que saldrá en las islas Bermudas. Irá con la misma tripulación, pero hará algunas mejoras en el barco. (Europa Press-Sipa.)

EL «GREAT BRITAIN II» REGRESO A CASA

El yate «Great Britain II», capitaneado por Chay Blyth y con una tripulación de paracaidistas, ha sido el primero en regresar a Inglaterra tras la Regata Alrededor del Mundo, en la que han tomado parte numerosas embarcaciones. Como se recordará, todas ellas zarparon de Portsmouth el 8 de septiembre para un viaje de 27.000 millas. En esta foto vemos la llegada del «Great Britain II» a Portsmouth. (FOTOFIEL.)



hoja del mar

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 Eguizábal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina Chillida. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

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

Redacción central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Carmen Llorca Giménez

Director:

Joaquín Vidal

hoja del mar

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

SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN BUQUES DE PESCA

Las normas sobre seguridad, contenidas en las Reglamentaciones de Trabajo de Pesca (Arrastre, Cerco, Sacalao), son ciertamente muy estrictas. Sin duda no se han podido realizar estudios adecuados, dada la dificultad que representa el que estos Centros de Trabajo —los barcos de pesca— cuando «funcionan» de verdad, se encuentran muy alejados de la acción habitual de los organismos que pudieran intervenir en esta materia de estudiar medidas de seguridad específicas en la actividad marítimo-pesquera.

Es por ello por lo que consideramos que cualquier aportación que se refiera al análisis de riesgos y prevenciones, puede servir a modo de colaboración en problema tan importante desde el punto de vista social, y también económico, cual representa los accidentes de trabajo. Es este un tema de permanente preocupación de todas las autoridades laborales y que aborda constantemente el ministro de Trabajo.

De ahí esta modesta aportación, fruto del análisis de un accidente de trabajo realmente ocurrido. Exponemos, pues, a continuación el estudio de una norma de prevención, tendente a eliminar los riesgos provenientes de rotura (parece que no es muy frecuente) del gancho de remolque de los barcos de pesca de arrastre con artes tipo «baca», que tiene situadas las maquinillas de «virar» el arte en la parte de cubierta comprendida entre el puente de mando y el primer «cuartel» de bodegas.

Una vez que se larga el arte, y se sujeta o aprisionan los dos cabos que tiran de las respectivas «puertas», por medio de un cable y grilletes, al gancho de remolque, que está sujeto en la parte extrema del castillo de popa, los cables que van por las bandas entre las pastecas de popa y las de proa, en dirección a las maquinillas de maniobra del arte, quedan flácidos; es decir,

sin realizar función o esfuerzo mecánico alguno, ya que la resistencia de tracción del arte se descarga fundamentalmente a través del cable y los grilletes, en el gancho de remolque.

Pero, si en el momento del arrastre el arte se «embarra» (parece ser que, normalmente, por incarse las puertas en fondo de lodo o arena, o retenerse las mismas en piedras) y el patrón no puede ordenar inmediatamente la maniobra de detención del buque, o incluso ciado, surge una sobrecarga que, aunque normalmente la soporta el gancho de remolque caso de partirse éste, el esfuerzo se traslada a los cables citados que van por los costados del buque, momento en que se produce la rotura de los cables y subsiguiente posible accidente de tripulantes que se encuentran dentro de su radio de acción.

La medida de seguridad consistiría en que una vez realizada la operación de amarre del arte al gancho de remolque, por medio del cable y grilletes, los cables que discurren por los costados del buque se trabarían eficazmente a las cornamusas de popa por medio de torniquetes o prisioneros.

De esta forma, en el supuesto de romperse el gancho de remolque, el esfuerzo de la tracción del arrastre se trasladaría a las cornamusas, y no a los cables que tiran del arte, con lo que se evitaría, o al menos se aminoraría en gran parte, continuaran produciéndose accidentes y lesiones a los tripulantes que se encuentran faenando; por ejemplo: escogiendo pescado, en la parte de la cubierta de proa situada entre las maquinillas y el castillo de la misma.

Esta es nuestra sugerencia, que nos permitimos exponer a título particular, sometiéndola a la consideración de superiores criterios. ■ JOSE MARTINEZ ROMERO.

HACIA LA LEY DE ORDENACION DE LA MARINA MERCANTE (EL ALMIRANTE AMADOR FRANCO, EN LA ASAMBLEA ANUAL DE OFICEMA)

MADRID.—La ya prolongada situación de ausencia de una política naval en España y el retraso de la Ley de la Marina Mercante han sido dos de los temas abordados por el presidente de Oficema, Eduardo Aznar, en el transcurso de la Asamblea que los armadores españoles celebraron en la Casa Sindical, bajo la presidencia del titular del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, señor Azcárraga.

El señor Aznar señaló que los objetivos del sector, y sus necesidades, han sido repetidamente expuestos a la Administración en los últimos tiempos.

«Confiamos —añadió— que el actual ministro de Comercio, señor Fernández-Cuesta que ha dicho en sus primeras palabras que quiere ser el ministro de la Marina Mercante, y tras los trámites oportunos, logre alcanzar a regular un sector tan vital para la economía del país y para la nivelación de la balanza de fletes, una auténtica sangría para el país».

La Oficina Central Marítima (Oficema) agrupa a las empresas navieras españolas con cerca de 600 buques, que equivalen a unos 3,5 millones de toneladas de registro bruto y más de 5,5 millones de toneladas de peso muerto.

El director de Oficema, señor Chapa, en su informe ante la Asamblea anual, hizo un amplio resumen de la situación mundial del sector, deteniéndose especialmente en el análisis de la coyuntura española.

Con un total de 569.000 toneladas de registro bruto de nuevas construcciones incorporadas a la flota mercante española durante el pasado año, el volumen total de la misma ha experimentado un sensible incremento.

Después de deducir los tonelajes desguazados y las pérdidas a lo largo del año señaló el señor Chapa que la flota española de buques de transporte totalizaba a finales del año la cifra de 4,4 millones de toneladas de registro bruto.

Este aumento ha sido, en términos porcentuales, del 10 por 100 sobre la flota existente al finalizar el año 1972.

La vejez de la flota española —manifestó el señor Chapa— ha dejado de ser problema, al menos en comparación con los niveles mundiales, ya que el índice de buques de más de veinticinco años es del 6,35 por 100, frente a un 6,3 por 100 a escala internacional.

En España sólo hay un 9 por 100 de buques con más de veinte años, mientras que, a escala internacional, este porcentaje es del 11 por 100. En buques de menos de cinco años, la flota española tiene un 53 por 100 de sus navíos en dicho grupo, mientras que, a escala mundial, el índice es del 38,5 por 100.

En la flota petrolera, la comparación con la flota mundial, evidencia también mejores índices para la flota nacional.

Finalmente, señaló el señor Chapa que en 1973 se ha registrado un nuevo record en las cifras de buques entrega-

dos por los astilleros españoles a los armadores del país, con un tonelaje total de 1,3 millones de toneladas de registro bruto.

SUBSECRETARIO
DE LA MARINA MERCANTE

«Es mi intención poner en marcha la Ley de Ordenación de la Marina Mercante, cuya necesidad ha sido puesta de relieve en diversas ocasiones por el presidente de Oficema», dijo el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, en el curso de su reunión con los armadores, tras la Asamblea de la organización.

El señor Amador Franco hizo constar que su criterio general está orientado hacia la liberalización, al objeto de que el armador español no se halle en posición de desventaja frente al naviero extranjero.

(Pasa a la pág. 4)

REGULACION DE LA PESCA DE LA ANCHOA

MADRID.—Las dimensiones mínimas de la «anchoa» para su captura no serán inferiores a doce centímetros, medidos desde la punta del morro hasta la extremidad de la aleta de la cola, según dispone una Orden del Ministerio de Comercio, que apareció en el «Boletín Oficial del Estado» del día 25 de mayo.

Sin perjuicio de esto, podrá realizarse el control de dicha medida mínima mediante su equivalencia en «granos» por kilogramo, estableciéndose una tolerancia máxima de hasta noventa peces por kilogramo.

Sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo noveno del vigente Reglamento de la Pesca con Artes de «Cerro» —el cual dispone que las dimensiones mínimas de las mallas de los mismos, en general, no serán inferiores a ocho milímetros de longitud del lado del cuadrado que forma la malla—, para la pesca de la «anchoa» en el Cantábrico podrá usarse únicamente en la parte correspondiente a la bolsa o copo del arte, mallas que diagonalmente extendidas permitan el fácil paso de un calibrador de trece milímetros de ancho y dos milímetros de espesor (7,5 milímetros del lado del cuadrado), estando usado y mojado.

Durante la costera de la «anchoa» y hasta el 15 de mayo inclusive, de cada año, queda prohibida la pesca de esta especie por el procedimiento de «pesca a la luz» con el empleo de botes.



El nuevo delegado, don Enrique Serra Navarro, dirige la palabra a los asistentes al acto de su toma de posesión, entre los que se encontraba el secretario general del ISM, don Juan de Dios Cortés, y que presidió el gobernador civil de la provincia, señor Pelayo Ros.

• **LOS ACTOS
DE TOMA
DE POSESION
FUERON
PRESIDIDOS
POR LOS
GOBERNADORES
CIVILES DE
LAS RESPECTIVAS
PROVINCIAS**

BARCELONA: DON TOMAS PELAYO ROS DIO POSESION A DON ENRIQUE SERRA, EN PRESENCIA DEL SECRETARIO GENERAL DEL I.S.M.

Durante los días 9, 10 y 11 de mayo realizó una visita a Barcelona el secretario general del ISM, don Juan de Dios Cortés Gallegos. Visitó la residencia, el Hogar del Jubilado y la clínica local de Nuestra Señora del Carmen, así como la parte de la Casa del Marino en que se van a iniciar, en breve plazo, las obras de ampliación del Hogar del Jubilado y de las oficinas de la Delegación. Asimismo, dio posesión de su cargo al nuevo delegado provincial del organismo en Barcelona, don Enrique Serra Navarro.

TOMA DE POSESION

El día 10 de mayo, en el Salón de Carlos III del Gobierno Civil, se celebró la toma de posesión del nuevo delegado pro-

vincial del Instituto Social de la Marina, don Enrique Serra Navarro, presidiendo el acto el gobernador civil y jefe provincial del Movimiento, don Tomás Pelayo Ros, acompañado del jefe del Sector Naval, vicealmirante don Alberto Cervera Balseyro; el secretario general del ISM, don Juan de Dios Cortés Gallego; delegado provincial de Trabajo, don Jorge Royo Segarra; consejero nacional, don Mariano Calviño; presidente del Consejo Provincial del mismo y diputado provincial, don José María Zuazu Garnica; presidente de la Junta del Puerto de Barcelona, don Ramón Guardins, y delegado provincial de Mutualidades Laborales, don Salvador Mussons Trullols.

En primer lugar prestó juramento el nuevo delegado provincial, y seguidamente hizo uso de la palabra el delegado saliente, don Francisco González Zamudio, que agradeció a

las autoridades, a la Organización Sindical y a sus compañeros en el Instituto las colaboraciones recibidas a lo largo de muchos años de gestión.

Habló a continuación el señor Serra Navarro, que expresó su emoción al suceder en el cargo a González Zamudio, con quien ha trabajado durante largo tiempo, así como la seguridad de que seguirá contando por parte de todos con las mismas generosas y eficacísimas colaboraciones.

El secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés, hizo un caluroso elogio de la ingente labor realizada por el señor González Zamudio en más de treinta años de vinculación al Instituto, cesando ahora a petición propia, al solicitar voluntariamente la jubilación, y afirmó que, sin duda alguna, Serra Navarro sabrá mostrarse digno continuador de esa tarea en la que ha venido ya participando desde hace tantos años.

PALABRAS DEL GOBERNADOR CIVIL

Cerró el acto el gobernador civil y jefe provincial del Movimiento, don Tomás Pelayo Ros, con breves palabras, prometiendo elevar a Su Excelencia el Jefe del Estado y a Su Alteza Real el Príncipe de España la firme y fervorosa adhesión que acababan de pronunciar los delegados provinciales, entrante y saliente, y sumándose a los elogios que el secretario general del Instituto había dedicado a este último, así como la esperanza expresada en cuanto a la brillantez con que sabrá cumplir su misión el señor Serra Navarro, cuya larga ejecutoria constituye sólida garantía a estos efectos.

Subrayó el señor Pelayo Ros la extraordinaria importancia de la acción que al Instituto Social de la Marina le incumbe des-

arrollar en una ciudad y una provincia como Barcelona, cuya vocación marítima posee tan hondas, antiguas y gloriosas raíces históricas, que en nuestros días se conjugan con los imperativos de la Justicia Social, bandera irrenunciablemente nuestra, con carácter preferentísimo, como lo demuestra la ingente obra del Ministerio de Trabajo, en estrecha colaboración siempre con la Organización Sindical, para la promoción en todos los órdenes de cuantos contribuyen con su esfuerzo al bien común y al engrandecimiento de la Patria.

Terminó afirmando que el Instituto viene cumpliendo con eficacia admirable tan noble y prometedora tarea, en lo que a los trabajadores del mar atañe, por lo que se complacía en felicitar a su dignísima representación en este acto, y de un modo especial al nuevo delegado y al saliente, que, después de muchos años de total entrega a su vocación de servicio, se retira voluntariamente, con la legítima satisfacción del deber tan ampliamente cumplido.

VISITA A VILLANUEVA Y GELTRU

El día 11 visitó las nuevas instalaciones de la Delegación Local del Instituto en el edificio de la lonja del pescado. Posteriormente se trasladó a los locales del Club Náutico, donde fue recibido por la Junta Directiva, con quien cambió impresiones sobre la posible cesión de su actual edificio social para el montaje de una pequeña Casa del Mar.

Por último, y de nuevo en Barcelona, en compañía del jefe del Sector Naval, el delegado provincial de Trabajo y el concejal-presidente de la Junta del Distrito, estudió el tema de la cesión de solares para la construcción de la Casa del Mar de Barcelona.

MARINA MERCANTE

(Viene de la pág. anterior)

"La construcción naval —agregó— ha alcanzado en nuestro país un elevado nivel, llegando a ser España uno de los primeros constructores mundiales. Sin embargo, gran parte de los buques se construyen para el exterior, y aun cuando estas exportaciones producen ingresos de divisas, los mismos pueden ser utilizados por nuestros armadores, que contribuirían en mayor medida a nuestra expansión económica, aminorando los crecientes déficits de nuestra balanza de fletes, así como creando recursos, como puede ser el incremento de puestos de trabajo".

"Es esencial —añadió más tarde— que las condiciones de explotación del

buque español sean idénticas a las que existen en el extranjero".

Dijo después que "somos perfectamente conscientes de la importancia de la Marina Mercante, como factor económico, y por ello nuestras aspiraciones no se limitan a llegar a disponer de la flota que necesita España para cubrir las necesidades de su comercio exterior propio, sino que es preciso recordar, una vez más, que España es un país marítimo por muchas razones".

"Debemos hacernos a esta idea y por ello, tras la consolidación de nuestro tráfico nacional, aspiramos a intervenir en el tráfico entre terceros países".



Acto de toma de posesión del delegado provincial en Lugo del ISM, que presidieron el gobernador civil de la provincia y el presidente de aquel organismo, con asistencia del vicesecretario general, señor Harguindey.



LUGO: EL ALMIRANTE FONTAN DIO POSESION A DON JOSE LUIS RIVAS, EN ACTO PRESIDIDO POR DON GUILLERMO RUIPEREZ DEL GALLEGO

LUGO (De nuestro corresponsal).—En el salón de actos del Instituto Nacional de Previsión de esta ciudad tuvo lugar el acto de toma de posesión del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Luis Rivas Gómez, que sustituye en el cargo a don Ramón González y González, promocionado a los servicios centrales del Instituto Social de la Marina. Presidió el gobernador civil de la provincia, don Guillermo Ruipérez del Gállego, y dio posesión al nuevo delegado el presidente del ISM, almirante Fontán, al que acompañaba el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey.

Al acto asistieron el delegado provincial de Trabajo, don Eduardo García; delegado provincial de la Organización Sindical, don Ignacio Panero; gerente del PPO, don Francisco Moure; director del INP, señor Rumbao; presidente del Sindicato de la Pesca y Marina Mercante, señor Bobadilla, así como representaciones de todas las Cofradías de Pescadores de la provincia de Lugo.

Tras la lectura del Decreto de nombramiento del nuevo delegado por el secretario del Consejo Provincial, señor Ron, el señor Rivas Álvarez pronunció unas palabras, agradeciendo la confianza en él depositada al designarle para cargo de tanta responsabilidad como es el de delegado del organismo en la provincia lucense.

Seguidamente, don Ramón González pronunció un breve discurso, en el que tuvo emocionadas frases de gratitud y recuerdo para autoridades, organismos y entidades y para cuantos con él habían colaborado durante los diez años en que ininterrumpidamente ha desempeñado el cargo de delegado provincial del ISM en Lugo.

Cerró el acto el presidente del ISM, almirante don Jesús Fontán Lobé, quien hizo un cálido elogio del delegado saliente, señor González y González, a través de su dilatada labor en las delegaciones de Gijón y Lugo. Felicitó al nuevo delegado, al que deseó los mayores aciertos en el desempeño de la labor que le había sido confiada. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.

DON ANTONIO MAQUEDA, CONDECORADO

La encomienda de número de la Orden del Mérito Civil le ha sido concedida por S. E. el Jefe del Estado a don Antonio Maqueda Noé, presidente de la Agrupación de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, vicepresidente del consejo general del Instituto Social de la Marina y procurador en Cortes.

CUDILLERO:



CLAUSURA DE UN CURSO DE PROMOCION DE LA MUJER

GIJON (De nuestro corresponsal).—El pasado día 3 de mayo se clausuraron los cursillos que desde octubre se han venido impartiendo en la localidad pesquera de Cudillero, participando en ello esposas e hijas de pescadores y marineros en su mayor parte. Organizados en conjunto por el PPO y el ISM, a través del Servicio de Fomento Social las clases se han venido desarrollando en los locales de la Escuela Filial Náutico-Pesquera.

Un total de cuarenta y cinco cursillistas, en tres grupos que se habían sucedido a lo largo de este período de tiempo, han participado con notoria regularidad y evidente provecho, que se evidencia en esa foto que recoge un aspecto parcial de la exposición final de la variedad de objetos confeccionados con el máximo detalle y primor.

Las materias impartidas bajo la dirección de una experta monitora han sido variadas: corte y confección, primeros auxilios, cocina, dietética, trabajos manuales y decoración para que las que son amas de casa y las aspirantes o llamadas a serlo un día más sugestivo del programa desarrollado, en el que se había incluido, e impartido también, conferencias a cargo del médico, sacerdote, y funcionarios del ISM sobre temas de indudable interés divulgar y precisar en detalle, que las esposas, por lo que concierne al ausente en la mar y a la familia, deben estar impuestas.

A estos cursos clausurados, que habían sido precedidos de otros realizados en los puertos de Avilés, Candás y Tazones, le sigue el que en la actualidad está impartiendo en Figueras, puerto pesquero en el extremo occidental de Asturias. Periódicamente se irán cumpliendo los proyectos que en este orden están siendo programados para cada localidad pesquera asturiana. ■ R. R. M.

EMPRESAS PESQUERAS

PROBLEMAS DE LA PESCA MUNDIAL Y SUS POSIBLES SOLUCIONES

Conferencia de don Luis Ferragut Pou, comandante militar de Marina de Huelva

A la conferencia pronunciada en el Grupo Escolar Alonso Barba, en Lepe, por el comandante militar de Marina de la provincia marítima de Huelva, capitán de Navío don Luis Ferragut Pou, asistieron las primeras autoridades provinciales, así como las locales de los pueblos de la costa y más de trescientas personas relacionadas con el mundo de la pesca.

Hizo la presentación del conferenciante el alcalde presidente del Ayuntamiento de Lepe, don César Barrios, quien tras resaltar la personalidad del conferenciante en breves y emotivas frases, le cedió la palabra.

El tema desarrollado fue: «Empresas pesqueras. Problemas de la pesca mundial y sus posibles soluciones».

Empezó el conferenciante agradeciendo las amables palabras dirigidas por el presentador a su persona, así como a todos los asistentes, dando comienzo a su charla citando el proverbio chino: «El que derecho camina, no teme sombras torcidas». Acto seguido dijo:

«Aprovechando la oportunidad que esta reunión me ofrece, y ante la necesidad, imperiosa necesidad, que presenta la contingencia reformadora total, se impone una nueva reestructuración coyuntural equilibrada de la industria de la pesca, por lo que es imprescindible y urgente organizar una programación empresarial coordinada con opción recíproca organizada para dar a los hombres de la mar que se dedican a las faenas de la pesca una flexibilidad lógica compatible de proyección empresarial sistemática que tenga la idoneidad orientadora necesaria para la obtención de rendimientos que aseguren una reactivación lógica y coordinada de la industria de la pesca y sus derivados. Para ello, lo primero que se necesita es conocer los verdaderos problemas existentes y después la intensa, total y perseverante cooperación de todos, y una vez conocidos éstos, así como las causas que los provocan, procurar resolverlos de la manera más adecuada y duradera, en beneficio de todos, y poder asegurar la imprescindible continuidad, contribuyendo, de esta manera, al porvenir de la Huelva marinera que todos deseamos, aportando cada uno, con el esfuerzo personal, de manera entusiasta, honesta y perseverante, todo lo necesario para lograr el bienestar común de toda la familia marinera de esta provincia».

A continuación pasa a recordar, a grandes rasgos, la conferencia pronunciada en el mismo lugar, en el mes de abril de 1973, en la que se hizo un poco de historia de cómo era la pesca en épocas pasadas, su aspecto romántico, que le daba una cierta impregnación mágica, casi religiosa, ya que al largar las redes lo hacían invocando el ¡Santo Nombre de Dios!

Se recordaba, también, lo feliz que fue aquella época, ya que los pescadores estaban unidos, estaban identificados unos con otros, existía un verdadero compañerismo, una verdadera hermandad, todos trabajaban para todos; la pesca, entonces, era un arte que aprendían de padres a hijos; era una época en que la barca de la familia lo era todo, con un valor sobrepuesto al margen del suyo propio y real; era una mezcla de interés, amor y respeto. Una época heroica en que todos compartían una misma forma de vida, porque ejercitaban la misma forma de pesca integral. Hasta que llegó la revolución que impuso el motor de explosión, más tarde el de combustión interna, la aparición de las fibras artificiales, al igual que la provocada por los nuevos equipos electrónicos de detección y los nuevos sistemas de navegación; considerando inútil señalar las enormes ventajas que representan en cuanto a rendimiento y seguridad se refieren, así como la constante evolución que sufren, hasta tal punto que se quedan anticuados casi en el mismo momento que se acaban de montar. En consecuencia, se ve la imperiosa necesidad de prepararse concienzudamente para poder incorporar los equipos complementarios que vayan surgiendo, estando seguro que a los hombres de la mar jamás les ha de faltar el coraje para arriesgar su dinero cuando haya que invertirlo para mejorar su barco, al igual que no les falta el valor para jugar la vida cuando es necesario en la mar.

A continuación les recordaba la necesidad de mantener con la misma firmeza que las habían mantenido sus antepasados las virtudes humanas, que por difícil que parezca en el mundo de hoy, deben seguir siendo las suyas, aunque actualmente parece no se le da el mismo valor que antaño. ¡Grave error! Asegurando que siempre, absolutamente siempre, a cualquier gremio o corporación le harán falta hombres motores de la Humanidad, que la figura del héroe sigue siendo necesaria para nuestra mentalidad de hombres en situaciones de emergencia, pero es más importante el trabajador incansable, disciplinado, la perfecta cooperación, la virtud de saber unir todos los esfuerzos para conseguir el bien común; que para progresar es necesario el cumplimiento de todas y cada una de las virtudes ciudadanas en todos los órdenes de la vida, para conseguir el máximo rendimiento y, en consecuencia, el mayor bienestar a que todos tenemos derecho si hacemos honestamente todo lo necesario para conseguirlo.

Seguidamente apuntaba la imperiosa necesidad de reaccionar adecuadamente, para no quedar rezagados, como ocurriría si se siguieran manteniendo conceptos totalmente anticuados y que perjudican enormemente a la colectividad; para ello es necesario buscar los asesores precisos en los campos de la técnica, sociología y administración.

Se citó, de pasada, la anarquía que había existido en las costas de la provincia, en cuanto a la forma de pescar, que había provocado la casi desaparición de las especies, al pescar sin ton ni son, sin pensar ni importarle lo que estaban haciendo, guiados exclusivamente por un exagerado egoísmo, aun a sabiendas de que al cabo de algunos años no tendrían pesca de bajura. Cosa que se hubiera evitado con sólo respetar las disposiciones en vigor, que no se dictan por capricho, sino pensando en una reproducción regular para evitar el agotamiento de las especies y poder asegurar unas capturas discretas durante todo el año.

Por otra parte, tanto el poder de pesca por barco como el número de éstos, van aumentando constantemente, lo que obliga aún más al cumplimiento de las disposiciones existentes.

Cualquier mejora en los medios, tonelaje, potencia, instalaciones de nuevos equipos, por otra parte absolutamente necesaria para mejorar los rendimientos, es absolutamente fatal; cualquier medio que no sea la drástica supresión de nuevas altas o el desguace de barcos viejos o anticuados, no hará otra cosa que retrasar la agonía de nuestras pesquerías.

Pero esta aparente contradicción es, por oportuna paradoja, la única solución pertinente.

Porque la solución al estado actual de la pesca en nuestras costas no puede ser el individualismo provincial, y mucho menos local dentro de la provincia; por lo que es necesario repetir hasta la saciedad que entre nosotros tampoco puede prosperar a nivel localista o individual; formada una colectividad provincial fuertemente unida, ya que es corporativamente con el correspondiente reparto racional y honesto de la responsabilidad, según la capacidad y honradez de cada uno, la única forma de conseguir el rendimiento apetecido, por lo que es preciso desterrar ese egoísmo individualista, tan arraigado entre vosotros, que es precisamente lo que provoca esta ausencia casi total de espíritu de empresa colectiva, y que es necesario corregir de manera inexorable. ¿Dónde está ese compañerismo que tenían nuestros mayores? No basta acordarse de Santa Bárbara cuando truena, o unirse exclusivamente para protestar de lo que sea, o para pagar las multas de las infracciones que cometen algunos que se llaman compañeros. Obrando de esta manera, casi siempre se suele salir con las manos vacías, porque la unión es efímera. Para que la unión entre todos sea eficaz, tiene que ser constante, fuerte, honesta y leal, y esta lealtad, para que sea eficaz, debe durar toda la vida, como todas las demás virtudes; para ello, procurad adquirir las virtudes que creéis faltan en vuestros compañeros, y no veréis sus defectos, porque no los tendréis vosotros.

Pero para solucionar todos los problemas, lo primero que hay que hacer, además de conocerlos a fondo, es saber lo que se quiere, lo que se tiene y lo que se puede hacer.

¿Sabéis lo que es una empresa pesquera?

Una empresa, en su sentido más amplio, es una actividad, y, por consiguiente, por empresa pesquera debe entenderse toda actividad comercial que se haga partícipe en la explotación de recursos pesqueros. Concepto demasiado amplio e impreciso para que pueda ser aceptado como definición, por lo que es necesario indagar más a fondo y tratar de saber cuáles son los tipos de empresa que constituyen los intereses primarios de la pesca, además de examinar su función y organización general.

Sabemos que toda empresa está formada por el capital, la administración y la mano de obra, pero en las empresas pesqueras se manifiestan con unas peculiaridades características que no se perciben en las unidades estrictamente económicas. La forma en que es facilitado y remunerado el capital depende de la naturaleza de éste —barco pesquero, artes de pesca o inversión de dinero—, así como de las personas que lo proporcionan y del papel que desempeñan dentro de la empresa.

Puede haber varias combinaciones entre la propiedad del capital, la administración y la mano de obra. Las empresas pesqueras, en cualquier zona determinada, pueden ser clasificadas de ordinario en grupos, cada uno de los cuales tiende a seguir un mismo modelo. En general, se puede decir que a medida que aumenta el volumen y complejidad de la empresa, aumenta el grado de especialización y división del trabajo.

En general, a los factores de producción en las pesquerías menores suele remunerarse repartiéndose las ganancias en dos grupos: uno que se adjudica al barco y otro a la tripulación. A veces puede haber una tercera división, asignada a los propietarios de los artes de pesca, pero es raro que formen grupo independiente. En las pesquerías más importantes, el concepto de empresa cobra una forma más clásica y la mano de obra es remunerada basándose en el valor de las capturas, sin que su retribución constituya necesariamente una participación en la empresa.

En casi todas las empresas pesqueras del mundo se organiza la recompensa a cada factor productivo, de manera que el riesgo esté distribuido entre todos los participantes. La perspectiva de una buena captura es una de las características tradicionales de la pesca, y el trabajador honrado ve con agrado un sistema de participación que le remunera bien cuando las capturas son buenas. A medida que progresa la organización de las pesquerías primarias, el capital tiende a concentrarse cada vez más y de la capacidad de los empresarios para soportar los riesgos se sirven las tripulaciones para conseguir niveles mínimos de remuneración sin perder los beneficios de los sistemas a la parte.

En la mayoría de los países pesqueros se emplean una gran diversidad de métodos de captura, que varían según las pesquerías y la temporada, adoptando métodos de organización y comercialización basados en la tradición y las costumbres. Es fácil comprender que las posibles combinaciones de método y clase de pesca que pueden hacerse dificultan hacer análisis satisfactorios de los datos sobre costos y beneficios.

Por lo tanto, podemos definir como pesquería comercial como aquella a la que se dedican personas o empresas con el fin de obtener, mediante la recompensa monetaria derivada de la venta del pescado, una parte considerable de sus medios de vida. Dedicarse por entero a la pesca no debe constituir el único criterio para caracterizar a la pesquería comercial. La explotación mixta de agricultura y pesca que realizan algunas comunidades de Escocia ofrece un ejemplo útil.

Es condición esencial del concepto de empresa pesquera comercial que el pescado sea no sólo capturado, sino también vendido, no pudiéndose estas dos funciones de la empresa primaria ser separadas una de otra. Sabemos que la forma más corriente de capturar peces es hacerlo desde un barco

que debe reunir las condiciones precisas para ser inscrito como pesquero en el registro naval del país a que pertenezca y que, la mayoría de las veces, ejecuta las faenas de pesca como unidad separada y completamente independiente de una flota. La palabra flota es término adecuado para aplicarlo a un grupo de barcos dedicados a un fin común, pero no quiere decir que, forzosamente a este respecto, tengan ni propiedad o dirección comunes, ni siquiera características. Si fuese así universalmente, el concepto y definición de la empresa de pesca primaria serían mucho más sencillos; ya que la facilidad de identificarla y la independencia de su acción, en general, recomiendan a cada embarcación pesquera como la unidad económica y contable más apropiada; muchas razones cabría aducir en favor de considerar a cada barco como una empresa.

No es ésta, sin embargo, la única forma de utilizar una pesquería; por ejemplo, en el caso de utilizar un arte de cerco de costa, que son los métodos más primitivos de pesca que todavía se utilizan eficazmente en explotaciones muy adelantadas y desarrolladas y que forzosamente deben considerarse como empresas pesqueras, aunque para ello no necesitan embarcación alguna.

Vamos a citar ahora aquellas empresas pesqueras constituidas por más de una embarcación. La más sencilla es la de la pesca en «pareja». Existe, también, el sistema más complejo de utilizar un barco depósito o «nodriza», que actúa como colector para varios barcos pesqueros más pequeños, los cuales le entregan al barco nodriza las capturas para su elaboración, almacenamiento y transporte a tierra. Sistema que se ha hecho necesario y es ya una realidad, al tenerse que desplazar a caladeros muy alejados.

El sistema más moderno de practicar la pesca a gran distancia consiste en el empleo de un barco mixto, arrastrero-factoría, en el que se captura el pescado, se le manipula, se le congela rápidamente y se le envasa, sometiendo los desechos a otros procesos de elaboración.

Todas las variaciones que ha sido preciso introducir en las técnicas de la pesca y en el papel de los que realizan funciones que solían ser bien diferenciadas e independientes, plantean ciertos problemas de definición, porque tales funciones se refunden y crean nuevas unidades de explotación más grandes e integradas; por lo que no se puede incluir a esas unidades en la definición de empresa primaria, ya que realizan también algunas de las fases secundarias.

Cuando el empresario a bordo del pesquero actúa como un elemento más de la tripulación, generalmente ejercerá las funciones legales de patrón o de capitán del barco, además de empresario. Su autoridad es, por lo tanto, completa y la responsabilidad del éxito o del fracaso de la empresa es únicamente suya, ya que la ejecución de las operaciones, como consecuencia de su presencia a bordo, está de hora en hora bajo su completa dirección.

El hecho de que el armador no navegue en su embarcación, o si posee varias, sólo puede ir a bordo de una de ellas, no es obstáculo para que la empresa sea identificada con la misma facilidad; pero plantea el problema de tener que tratar de faenas realizadas con miras al objetivo común de toda empresa de negocios cuando, como muy bien puede ocurrir, el barco de pesca individual sólo representa una pequeña parte de la misma. El ejercicio de ciertas funciones de empresario en estos casos tiene que recaer inevitablemente en la persona que manda efectivamente la unidad pesquera y, aunque la cooperación entre el armador y el patrón (o capitán) sea muy intensa, el hecho de que la responsabilidad ha de ser forzosamente repartida tiende a disminuir el control efectivo que ejerce el empresario. En consecuencia, es conveniente retribuir al patrón y a la tripulación con una parte del valor total de la captura, lo que representa que la cooperación es mucho más estrecha y eficaz, ya que todos tienen un interés común y, además, contribuyen a que se persiga el mejoramiento de la calidad

(Pasa a la pág. 32)



El ministro y el subsecretario de Trabajo, con los presidentes de los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina y mandos de este organismo.

LOS PRESIDENTES PROVINCIALES DEL I. S. M., CON EL MINISTRO DE TRABAJO

- Durante dos días se han reunido en Madrid con los mandos del organismo para coordinar criterios de actuación.
- Plan de construcciones del Instituto para el bienio 1974-75.

El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licio de la Fuente y de la Fuente, recibió en su despacho oficial a los presidentes provinciales del Instituto Social de la Marina, que, por primera vez, se han reunido en Madrid para examinar las realizaciones hasta ahora logradas, comprobar experiencias y preparar futuras actuaciones. Acompañaban a los visitantes, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán Lobé, y el secretario del Instituto, y estuvo también presente en la entrevista con el ministro, el subsecretario del Departamento, don Vicente Toro Ortí.

Hizo la presentación el almirante Fontán, quien resumió el objeto de esta primera reunión nacional. Habló después del presidente provincial más antiguo del Instituto Social de la Marina, quien reiteró su ofrecimiento para seguir trabajando como hasta ahora.

Contestó el ministro con palabras de agradecimiento por la visita y por la colaboración eficaz que vienen desarrollando estas delegaciones del Instituto en los puertos españoles, en una tarea que el ministro calificó de entrañable, humana y social. Hizo alusión a la labor hasta ahora realizada. Se refirió, por último, a algunas de las acciones llevadas a cabo a través del Instituto Social de la Marina, como creación de Casas del Mar, instituciones sanitarias, cursos y viviendas, y prometió seguir prestando la máxima atención a los problemas que afectan a los representados por los visitantes.

COORDINACION

Los presidentes provinciales del ISM se han reunido durante dos días, en Madrid, con los mandos del organismo, a fin de coordinar actuaciones, y han intercambiado puntos de vista en orden a una mayor eficacia de la tarea que tienen encomendada.

Finalizadas las jornadas de trabajo, los presidentes provinciales y cargos del ISM se reunieron en una comida de hermandad, que presidió el director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Mata Gorostiza.

ACCIONES MAS IMPORTANTES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Con motivo de la reunión ahora celebrada por los presidentes del Instituto Social de la Marina, se han puesto de manifiesto algunas de las más importantes acciones hasta ahora realizadas, dentro de la política social que desarrolla el Ministerio de Trabajo.

— Las prestaciones del Instituto Social de la Marina han pasado de 1.700 millones de pesetas en 1969, a 6.488 millones estimados para 1974.

— Dentro de estas prestaciones globales, la pensión media ha pasado de 1.466 en 1969, a 3.778 en 1974, tras la última actualización, que ha beneficiado a más de 42.000 pensionistas del mar.

— De cuatro Casas del Mar existentes en 1969, se cuenta hoy con doce, que se elevarán a catorce con las próximas inauguraciones en Cartagena y Sanlúcar de Barrameda.

— Se han construido 856 viviendas y otras 300 se hallan en construcción; se han realizado 696 cursos de formación profesional 1970-73, lo que ha permitido a 10.000 marineros obtener en 1973 el título marítimo-pescadero, y en 1970-74 se han donado 8.500 becas.

PLAN DE CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PARA EL BIENIO 1974-1975

La reunión coordinadora de directivos de la Seguridad Social que presidió el ministro de Trabajo, aprobó el plan de construcciones e instalaciones del Instituto Social de la Marina para el bienio 1974-1975. En síntesis, es el siguiente:

Once Casas del Mar, sesenta y cinco instalaciones sanitarias, cinco centros docentes, cinco guarderías infantiles y doscientas ochenta viviendas sociales.

DON ANTONIO DIEZ MARTINEZ, NUEVO DELEGADO PROVINCIAL DE MUTUALI- DADES LABORALES EN ALICANTE

- Pertenece al Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina desde 1945 y ha sido corresponsal de «Hoja del Mar».

Por el ministro de Trabajo, ha sido designado delegado provincial de Mutualidades Laborales de Alicante, don Antonio Díez Martínez.

El nuevo delegado provincial tiene cincuenta y nueve años, es bachiller universitario, maestro nacional y simultaneó estudios de Derecho y Filosofía.

Pertenece al Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina, desde el año 1945, y ha desempeñado los cargos de subdelegado provincial del Instituto Social de la Marina, así como los de jefe de las Unidades Administrativas de Secretaría y Fomento Social y la de secretario de Actas de la Comisión provincial de la Mutualidad de Previsión Social de los Pescadores de Bajura.

Desde el año 1965 ha dirigido los cursos de Formación Intensiva Profesional Náutico Pesquera en las Escuelas filiales del ISM

de Santa Pola, Calpe, Altea, Villajoyosa y Torrevieja, y ha sido presidente de la ponencia «Formación Profesional e Investigaciones Pesqueras del Consejo Económico Sindical Comarcal de la Costa Alicantina».

Es autor de numerosos trabajos literarios y de temas socio-económicos marítimo pesqueros. Asimismo, durante diez años ininterrumpidos —es decir, desde la publicación del número 1—, el señor Díez ha sido corresponsal de «Hoja del Mar».

Está en posesión de la medalla de la Previsión en su categoría de plata.

El señor Díez Martínez tomó posesión de su cargo el pasado 16 de mayo en la Delegación Provincial de Mutualidades Laborales, en acto presidido por el gobernador civil de la provincia y delegado general de Mutualidades Laborales.

UN PILOTO DE HELICOPTEROS SALVO LA VIDA A TRES PESCADORES

- Le ha sido impuesta la medalla de Salvamento de Naufragos.

El comandante militar de Marina de Las Palmas impuso la medalla de bronce de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, al comandante piloto de helicópteros, don Ignacio Macein. Se ha premiado con ello un acto ejemplar de un hombre que no dudó un sólo momento en poner sus conocimientos y sus esfuerzos al servicio de la solidaridad: en alta mar, tres pescadores perdidos a una suerte sin esperanza —¡cuánto saben de esto los trabajadores de la mar!— se beneficiarían de ello para salvar sus vidas.

Con su helicóptero el señor Macein, no cediendo al cansancio ni a la desesperanza que ya había empezado a cundir entre los familiares y amigos de los desaparecidos, logró divisarlos y hacer así posible el rescate. Por todo ello la Sociedad Española de Naufragos y las autoridades de Marina le han premiado con una medalla y un diploma; pero somos testigos de que, tras ese premio, la mayor satisfacción del piloto-co-



mandante fue recibir los sinceros abrazos que los tres pescadores, presentes en la imposición de la medalla, le dieron como prueba solemne de su agradecimiento.

TREINTA AÑOS ASEGURADO EN LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO



Para premiar la competencia profesional del armador don Ginés Blaya Fructuoso, que durante casi treinta años ha tenido asegurada su embarcación «Virgen del Carmen» en la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, se trasladó a Cartagena el director de dicha entidad, don Guillermo de Reyna, acompañado del jefe de la sección de Sinistros de la misma, don Antonio Pastor. En la delegación provincial del Instituto Social de la Marina tuvo lugar el acto de entrega de un obsequio al citado armador, premiando de esta manera los méritos que en él concurren, así como el hecho de no haber tenido durante este largo período de tiempo ningún accidente. Por estas razones la Mutua adoptó el acuerdo de dispensarle del pago del seguro de dicha embarcación de por vida.



Arriba, el nuevo edificio portuario que inauguró en Vigo el ministro de Trabajo. La siguiente fotografía muestra la llegada del ministro y autoridades a dicho edificio, para presidir el acto de inauguración. Y junto a estas líneas, un momento del recorrido de don Licinio de la Fuente por las instalaciones del nuevo Centro de Promoción Profesional y Social que asimismo inauguró en Vigo.

IMPORTANTES INAUGURACIONES DE TRABAJO EN GALICIA

● «LOS QUE A LO LARGO DE NUESTRAS COSTAS OS AFANAIS EN LOS MUELLES O EN LAS DIFÍCILES BODEGAS DE LOS MERCANTES, ESTAIS EN LA PRIMERA LINEA DEL MUNDO DEL TRABAJO».

(EL MINISTRO, A LOS TRABAJADORES PORTUARIOS)

VIGO

EDIFICIO PORTUARIO Y CENTRO DE PROMOCION PROFESIONAL Y SOCIAL

VIGO (De nuestro corresponsal).—El vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, ha inaugurado en esta ciudad las nuevas instalaciones del edificio asistencial para los trabajadores del Muelle de Tráfico Pesquero, de la Organización de Trabajos Portuarios, dedicado a cubrir las necesidades de los doscientos ochenta trabajadores del citado muelle. El centro está dotado de sala de llamamiento, oficina de listeros, bar, botiquín, duchas y vestuarios, y su presupuesto ascendió a ocho millones de pesetas.

Durante la misma jornada de estancia del ministro en Vigo, don Licinio de la Fuente, tras almorzar con los estibadores portuarios en un típico restaurante, inauguró por la tarde el Centro de Promoción Profesional y Social, dependiente de la Dirección General de Promoción Social.

REUNION CON EL JURADO DE CITROEN

El pasado día 7 de mayo, procedente de Pontevedra, y tras su jornada anterior en Orense, llegó a Vigo el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente y de la Fuente, quien en primer lugar realizó una visita a la factoría Citroën, donde se reunió con el Jurado de Empresa, manteniendo un amplio diálogo con los componentes del mismo, destacando el ministro en sus palabras la satisfacción que le producía siempre reunirse con los trabajadores para conocer directamente sus problemas y aspiraciones, pero de modo especial conocer los criterios del Jurado de Empresa, órgano genuino de representación sindical, «cuyas funciones, derechos y responsabilidades —dijo— queremos potenciar —clarificar para un mejor ejercicio de sus funciones y que son, fundamentalmente, las que corresponden a un órgano de equilibrio laboral-empresarial».

INAUGURACION DEL EDIFICIO PORTUARIO

A continuación, el señor De la Fuente y su séquito se desplazaron a los muelles pesqueros del puerto vigués, para proceder a la inauguración de las nuevas instalaciones del edificio asistencial para los trabajadores del Muelle de Tráfico Pesquero.

Tras recorrer detenidamente las instalaciones, se celebró el acto de inauguración, en el que intervino en primer lugar el vocal na-

cional sindical de Marina Mercante, don Carlos Ballejo López, con palabras de agradecimiento al ministro por haber cumplido la promesa que hizo en su anterior visita a Vigo. La breve intervención concluyó con un cariñoso y emotivo elogio al señor De la Fuente, al calificarle como «el mejor estibador español».

Habló seguidamente el delegado provincial de Trabajo, don Fernando Somoza Albornoz, quien dio la bienvenida al ministro de su Departamento en nombre de todos los trabajadores portuarios vigueses, destacando la importancia de la tarea que desarrollan los trabajadores portuarios y de las coyuras femeninas de clasificación de pescado, allí presentes para agradecer al señor De la Fuente el cumplimiento de la promesa hecha.

DISCURSO DEL MINISTRO DE TRABAJO

Cerró el acto el ministro de Trabajo, quien comenzó expresando su satisfacción por encontrarse entre los trabajadores portuarios, a cuyos problemas y aspiraciones se sentía vinculado «porque vuestra tarea, dura como las tormentas del mar y como las tempestades de la tierra, es una de las bases sobre las que edificamos y edificáis, sobre todo vosotros, día a día, silenciosamente, el progreso de España. Vosotros, y otros muchos como vosotros, que a lo largo de nuestras extensas costas se afanan en los muelles o en las difíciles bodegas de los mercantes, estáis en la primera línea del mundo del trabajo».

«Quiero hacer honor al título que vuestro compañero me ha dado —añadió el señor De la Fuente—, haciéndome solidario de vuestros problemas, honradamente».

Subrayó después el ministro de Trabajo que el mundo del trabajo portuario ha sido siempre motivo de constante preocupación y cuidado, y objeto de atención preferente para el Ministerio, porque constituye, en el plano de la política social, uno de los sectores más necesitados de justa reivindicación.

«Personalmente —continuó diciendo el señor De la Fuente— me honro en aprovechar todas las ocasiones para compartir vuestras inquietudes y problemas, y saber de vuestras aspiraciones y esperanzas para expresar mi solidaridad y sincero reconocimiento. Vuestro trabajo, en un país rodeado por

tres mares, es absolutamente imprescindible para conseguir y mantener el equilibrio indispensable entre los sectores de nuestro panorama económico-social. Vuestra dignidad nace, a la vez, de vuestra condición de trabajadores y de la importancia de vuestro trabajo. El Ministerio atiende con especial consideración a vuestro sector. Primero, rescatándo del peonaje; luego, abriendo vuestra actividad a toda una serie de actividades en lo que respecta a una permanente mejora de técnicas y sistemas; después, estableciendo un conjunto de servicios y mejoras asistenciales. Este es el camino por el que tenemos que seguir avanzando y este es el espíritu que anima la política social y laboral del Estado y que he querido recordar en esta entrañable reunión, al inaugurar los nuevos servicios del puerto de Vigo».

El señor De la Fuente fue largamente aplaudido por los numerosos asistentes al acto, en su mayoría estibadores portuarios, con los que a continuación almorzó.

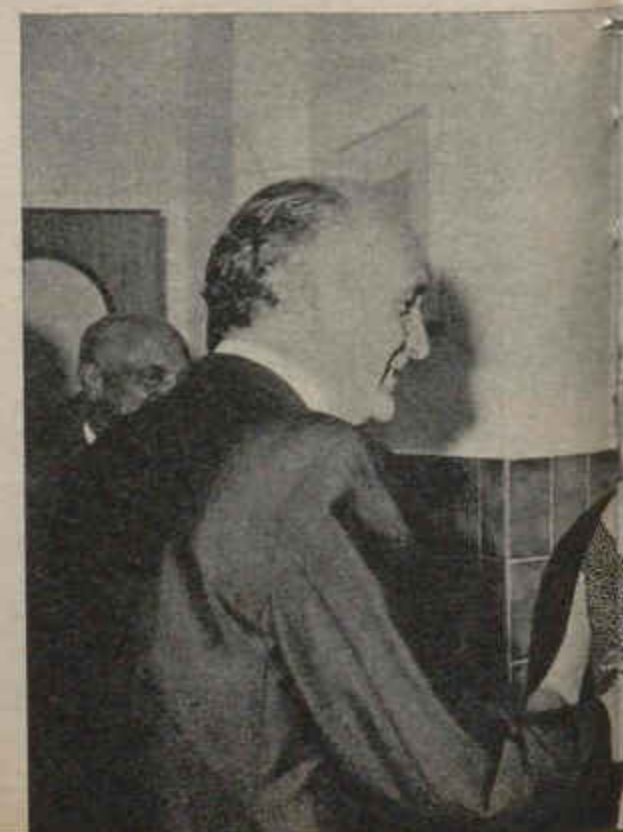
INAUGURACION DEL CENTRO DE PROMOCION PROFESIONAL Y SOCIAL

Por la tarde, el ministro de Trabajo inauguró en el Polígono de Coya, de esta ciudad, el Centro de Promoción Profesional y Social, del Programa de Promoción Profesional Obrera (SAF-PPO), dependiente de la Dirección General de Promoción Social.

El citado Centro inició su funcionamiento en junio de 1973 y está instalado en un edificio de dos cuerpos, uno de ellos destinado a talleres y otro a aulas, laboratorios y oficinas de dirección y administración, este segundo de dos pisos. La superficie total es de 3.306 metros cuadrados y su capacidad unitaria es de 300 puestos docentes.

Las enseñanzas que se imparten en el Centro son las de formación y perfeccionamiento técnico docente, delineantes, administrativa, construcciones metálicas, mecánica, idiomas, automóviles, automatismos, promoción del mando industrial, electricidad, electrónica, frío industrial y climatización y construcción.

Al término del acto de inauguración, el ministro de Trabajo y su séquito se desplazaron por carretera a Santiago, desde cuyo aeropuerto de Labacolla regresaron por vía aérea a Madrid. ■ JOAQUIN ROLLAND.



ACIONES DEL MINISTRO LICIA Y ALICANTE

● «QUIERO HACER
PRESENTE
MI PREOCUPACION
Y MI CARÍO HACIA
ESTE SECTOR
LABORAL, DECISIVO
PARA LA ECONOMIA
Y CONVIVENCIA
SOCIAL DE NUESTRO
PAIS».

(DON LICINIO DE LA FUENTE,
A LOS TRABAJADORES
DEL MAR).



El ministro recorre las dependencias de la Casa del Mar de Alicante, de la Cofradía de Pescadores de aquel puerto, de la cual una amplia zona está ocupada por los servicios de asistencia sanitaria y los administrativos del Instituto Social de la Marina.

CASA DEL MAR DE ALICANTE

ALICANTE (Especial para «Hoja del Mar»). En el apretado programa de contactos con las realizaciones de su Departamento durante su visita a esta capital, el ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licinio de la Fuente, dedicó a los trabajadores del mar un tiempo especial. Fue para inaugurar la Casa del Mar de Alicante y las instalaciones administrativas y de asistencia social que en dicho edificio ha puesto en funcionamiento el Instituto Social de la Marina.

Después de una apretada jornada de trabajo, don Licinio de la Fuente llegaba, a mediodía del día 20 de mayo, al modernísimo edificio de la Cofradía de Pescadores y Casa del Mar, para proceder oficialmente a su inauguración.

Recorrió, en primer lugar, todas las instalaciones del centro, deteniéndose muy especialmente en la policlínica, dotada de los más modernos y diversos aparatos con que cuenta hoy la ciencia médica.

Tras la visita, el ministro de Trabajo pasó a ocupar la presidencia en el salón de actos del edificio, donde se procedió a la inauguración de las instalaciones. Acompañaban al señor De la Fuente el secretario general de la Organización Sindical, don Manuel Hernández; el gobernador civil de la provincia, don Benito Sáez; presidente del Instituto

Social de la Marina, don Jesús Fontán; presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena; delegado provincial de Trabajo, don Juan Miguel Martínez; delegado provincial del ISM, don José Luis Camarasa; y diversas autoridades provinciales y locales.

«TENEMOS EN ESTA CASA UNA ENTIDAD QUE SIRVE TODAS NUESTRAS NECESIDADES» (PRESIDENTE DE LA COFRADIA DE PESCADORES)

Tomó en primer lugar la palabra el presidente de la Cofradía de Pescadores, don Antonio Juan Juan, quien dijo, entre otras cosas:

«Sabemos bien cuánto y cuán variados son los asuntos que requieren la atención y el tiempo del ministro de Trabajo y en qué medida os absorbe el servicio de una parcela tan dinámica y exigente como es la laboral, y vuestra entrega a ella. Y es por esto, precisamente, por lo que creemos estar en condiciones de valorar el obsequio que nos hacéis al concurrir y resaltar con vuestra presencia la puesta en marcha de esta Casa, modesta, quizá, en relación con tantos empeños semejantes que hoy florecen en nuestra Patria, pero hermosa, rotunda y decisiva para nosotros.

«Hoy es un día de júbilo para todos nosotros, los pescadores, en cuanto culmina el logro de algo que es entrañablemente nuestro, pero que difícilmente hubiera sido posible sin nuestra unidad o sin el apoyo y la ayuda que la Administración nos ha dispensado. Gracias a estas ayudas y a las de las autoridades provinciales, hoy los pescadores alicantinos tenemos en esta Casa una entidad funcional que sirve todas nuestras necesidades, desde la asistencia médica hasta el esparcimiento; desde el despacho de nuestros buques hasta el albergue para el trámite, la expresión o el diálogo sobre nuestras inquietudes sindicales. Por eso me atrevo a proclamar con orgullo legítimo que esa unidad sindical real y efectiva de todos los trabajadores y empresarios españoles es ya hoy, venturosamente, una realidad en plena sazón entre todos los que constituimos la gran familia pescadora. Gracias; sobre todo, nuestra más expresiva, profunda y perdurable gratitud, que os rogamos la hagáis llegar con toda la emoción que nosotros ponemos al enviarlas, al Caudillo, tan entrañable y tan próximo al corazón de todos nosotros».

«ESTA CASA ES UN TESTIMONIO DE FE Y AFAN DE PERFECCION Y UNIDAD QUE ANIMA A LOS HOMBRES DEL MAR, SINDICALISTAS DE LIMPIA EJECUTORIA» (SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACION SINDICAL)

A continuación, tomó la palabra el secretario general de la Organización Sindical, don Manuel Hernández Sánchez, quien, después de unas palabras de salutación en nombre del ministro de Relaciones Sindicales hacia las autoridades presentes, dijo:

«Es para nosotros esta Casa un testimonio de fe y una prueba del afán de perfección y de unidad que anima a estos hombres del mar, sindicalistas de limpia ejecutoria que hoy ven hecha realidad una de sus más sentidas aspiraciones. De fe en un sindicalismo capaz de hacer posible el cordial entendimiento entre los hombres; de fe en unas instituciones capaces de ganar el futuro de España para que sea, por fin, mejor y más justo; de fe, en suma, en ellos mismos como protagonistas de este noble empeño: lección ejemplar de fe digna de ser imitada para que el hoy y el mañana de España no vuelva a ser el ya lejano ayer en que, por vacilar en la fe, el corazón de la Patria apagaba su recio latido. Afán de perfección porque esta Casa hará cada día más eficaz el servicio a los hombres del mar. Afán de uni-

(Pasa a la pág. 10)





(Viene de la pág. 10)

dad que, a mi juicio, simboliza esta Casa donde se hermanan y funden, en quehacer común y solidario, todos cuantos se encuentran llamados a servir los legítimos intereses de la gran familia pescadora alicantina. Vuestra presencia, señor ministro, al haber querido honrarles y honrarnos, inaugurando esta Casa del Mar, por cuanto significa el reconocimiento de estos esfuerzos, de esos desvelos y preocupaciones, junto a la decisiva ayuda de vuestro Departamento aquí proclamada, es lo que, en definitiva, cuenta como poderoso estímulo para el ilusionado quehacer sindical de estos pescadores que, al volver a puerto, tienen ya otro faro que les guía con luz brillante y fija de la fe, de la unidad y de la solidaridad: esta Casa del Mar que hoy habéis inaugurado».

PALABRAS DEL MINISTRO

Finalmente fueron las palabras del ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, las que clausuraron el acto. Estas palabras fueron:

«Inaugurar hoy este edificio y sus servicios anejos constituye un motivo de auténtica satisfacción, y esta satisfacción se acentúa al hacerlo hermanados con la Organización Sindical, cuyo secretario general ha querido acompañarnos en este acto. Entiendo el mar, fundamentalmente, como una dimensión más del trabajo del hombre. Lo que ocurre es que es un trabajo que imprime carácter, que marca profunda e irreversiblemente una manera de ser. El trabajo en el mar es un trabajo especial, y no sólo por sus técnicas y su medio, sino por las condiciones en que ha de realizarse y por la relación específica entre quien lo presta y el objeto a que se dirige.

«Nadie como vosotros, los que formáis esta gran familia española de los trabajadores del mar, los que día a día realizáis ese milagro de la recolección sin siembra en la bonanza y en la tempestad, puede comprender cuán profundamente dependemos unos de otros y qué necesitados estamos todos de esas virtudes sociales y humanas de la solidaridad, el compañerismo, la comprensión y la confianza recíprocas, si realmente queremos vivir y trabajar en un mundo que sea el hogar de todos, donde se compartan los trabajos y los ocio, la suerte y la desgracia, las abundancias y las escaseces, sin egoísmos y sin privilegios.

«El reconocimiento de las especiales características de los trabajos marítimos y pesqueros, de los riesgos y vicisitudes de esta noble profesión, ha ido completando y perfeccionando las normas establecidas en la Ley de Seguridad Social del Mar para adecuarla a las necesidades auténticas y a los particulares problemas de todos vosotros. En este sentido hemos puesto en funciona-

miento en los últimos años un total de doce Casas del Mar, y junto a ellas, las clínicas, las escuelas náuticas y los colegios para hijos de pescadores o los grupos de viviendas que constituyen toda una infraestructura de servicios y asistencias en favor de la gran familia del mar. Las prestaciones de la Seguridad Social han pasado desde 1.709 millones en 1969 a 6.488 en 1974, y entre ellas destacan las pensiones, que se han multiplicado por 4,4 en los últimos años, así como las últimas mejoras concedidas en la ayuda familiar del grupo segundo.

«Las actividades laborales del mar son formas de relación humana fundadas, también, en la más estricta justicia social. Por eso, es uno de los principales objetivos del Ministerio de Trabajo no descuidar en lo más mínimo la atención debida a los trabajadores del mar. En lo que se refiere a sus condiciones laborales, actualizando o dictando nuevas órdenes a su bienestar, a su seguridad, a su asistencia, a sus preocupaciones económicas, a su formación y promoción y a sus inquietudes culturales. Estos trabajadores entrañables no pueden sentir, ni por un solo minuto, la sensación de marginados, de ser trabajadores secundarios, alejados de la comunidad, de los problemas y de la comunicación de los beneficios. Respecto a ellos, no puede subsistir ninguna discriminación ni ningún alejamiento, ni muchísimo menos la indiferencia de la sociedad.

«Hoy, al inaugurar este edificio con diversas instalaciones, quiero hacer patente mi preocupación y mi cariño hacia este importantísimo sector laboral, que entiendo es decisivo para la economía y la convivencia social de nuestro país. Quiero dejar patente mi deseo de que sus actividades sean fecundas y sean bien acogidas e impulsadas por los trabajadores, que son los dueños reales de esta Casa.

«Que cumpla una función de cultura, de encuentro y de recreo, que atienda y asista a cuantos a ella acuden. Pero que cumpla, sobre todo, un objetivo de hacer más íntima y efectiva la solidaridad entre los trabajadores del mar. Y que esa solidaridad se traduzca en conocimiento y unión entre unos y otros, y que se sienta de forma efectiva su presencia en la ciudad, en el conjunto del mundo laboral. Que no sea confinamiento ni alejamiento de los demás, sino vehículo para aproximarse y para entenderse; método para entender y para hacerse entender.

«No considero en modo alguno casual la relación, la vinculación estrecha entre esta Casa del Mar, la Delegación del Instituto Social de la Marina y sus servicios asistenciales y el sindicalismo y su Cofradía de Pescadores. Muy por el contrario, creo que es la natural y obligada. El sindicalismo español está atento a todas las realidades efectivas del mundo del trabajo. No podía desconocer, por ello, esta importante dimen-

sión que es el trabajo en el mar. Y el sindicalismo ha demostrado su sensibilidad y su capacidad de actualidad una vez más en la promoción de esta Casa. Se trata de algo que afecta a trabajadores españoles. Se trata, consecuentemente, de algo que no podía serle ajeno ni indiferente al sindicalismo español.

«Este edificio, con su pluralidad de servicios, comienza hoy la historia oficial de sus singladuras. Yo le deseo, muy sinceramente, como ministro de Trabajo, una feliz navegación. Deseo que un viento de acierto y de solidaridad anime siempre sus velas; que tenga el acierto de dar en la diana de los afanes y las esperanzas marineras con sus actividades; que no se deje vencer nunca, esto sobre todo, por la rutina, la desesperanza o el hastío. Las aspiraciones y deseos de muchos trabajadores están fijados aquí. Por eso, a quienes van a dirigir y

plantear el desarrollo de esta Casa a los hombres del Instituto Social de la Marina y sus servicios, y a los hombres del sindicalismo marinero, quiero desearles mucha suerte en el empeño. Al sindicalismo que la ha puesto en pie, la gratitud por su iniciativa generosa. Y a todos los que en ella van a convivir y descansar, a informarse y a formarse, o a requerir sus diversos servicios, el vivo deseo de que esta obra sea positiva y útil para todos los trabajadores del mar, que es como decir para España entera».

Al hablar de la nueva singladura que supone el contenido de la Casa del Mar, el ministro resaltó la ayuda y pilotaje del sindicalismo, cuya unidad —dijo— no nos cansaremos de resaltar. Unidad, eficacia, representatividad y fortaleza son los pilares sindicales de la España del futuro a los que el odio quiere dividir o la torpeza quiere convertirlos en más frágiles.



Revalorizadas desde el 1.º de mayo, la mejora empieza a ser percibida en junio

LAS PENSIONES, INCREMENTADAS

★ Suponen un aumento de más de 25.000 millones de pesetas al año en favor de tres millones de pensionistas

★ Cantidad mayor a los de menor cuantía

★ "Queremos institucionalizar el 1 de mayo con la revisión periódica de las pensiones", dijo el ministro de Trabajo

"Por exigencias de la justicia, la política de pensiones tiene que seguir siendo preocupación primordial de nuestra política social y objetivo básico del mutualismo laboral, porque cualesquiera que sean los obstáculos que haya de vencer hemos de hacer lo posible para que las prestaciones que perciben los pensionistas les permitan una situación suficientemente segura para afrontar la orfandad, la viudedad, la invalidez o la jubilación y la vejez con dignidad y plenitud de posibilidades", dijo el ministro de Trabajo y vicepresidente tercero, don Licinio de la Fuente, al anunciar una nueva revalorización de pensiones ante la Asamblea Mutualista. Los efectos económicos comenzaron a surtir efecto el 1 de mayo.

"Hemos asumido la responsabilidad de atender las reivindicaciones de los pensionistas con impaciencia, a la vez que con realismo, porque somos conscientes de la insuficiencia de sus prestaciones y de la urgencia de muchas situaciones, pero también nos hemos impuesto el deber de no prometer aquello que no podríamos cumplir y tenemos conciencia de que la auténtica justicia social no está en las promesas espectaculares, sino en irlos consiguiendo y haciéndola posible con la evidencia de los resultados."

"Fundidos con el mutualismo laboral —agregó— hemos tomado conciencia de que tenemos con nuestros pensionistas —España entera la tiene— una deuda de honor. Nuestro desarrollo material quedaría oscurecido si no supiéramos reconocer el sacrificio y la aportación de quienes

con su trabajo pusieron las bases que han hecho posible la España de hoy".

Dijo también el ministro que entre 1969 y 1974 se han actualizado y mejorado cuatro veces las pensiones. Ahora, con ocasión del primero de mayo, "que queremos institucionalizar con una revisión periódica de pensiones, el Gobierno vuelve a afrontar este quehacer en beneficio de los jubilados y pensionistas, de acuerdo con las orientaciones de nuestro presidente y nuestro Caudillo, cuyo saludo entrañable —dijo— quiero hacerlos llegar a todos".

140.000 MILLONES EN 1974

Después facilitó el ministro unas cifras expresivas del esfuerzo que se viene realizando en beneficio de los jubilados y pensionistas.

— De dos millones trescientos setenta y dos mil cuatrocientos setenta y nueve pensionistas en 1969 se ha pasado a casi tres millones en la actualidad, en elevación creciente en nuestro país.

— Los 38.983 millones de pesetas pagados a los pensionistas en 1969 se han elevado a 107.285 millones en 1973, y pasarán a 140.000 millones en este año, en el que, además, se introduce el establecimiento de unos mínimos para todas las pensiones de los trabajadores por cuenta ajena.

— Todas las pensiones de jubilación e invalidez de trabajadores se elevan en 50 pesetas mensuales, más el 10 por 100 de la diferencia entre la pensión y el salario mínimo. Las pen-

siones de viudedad y de orfandad, así como las de los autónomos, se elevan en cuantías proporcionales, y por primera vez se establece que las pensiones de jubilación o viudedad de trabajadores por cuenta ajena, se elevan a 2.500 y 2.000 pesetas, respectivamente, cualesquiera que sea su actual cuantía.

— La actual revalorización de pensiones supondrá más de 25.000 millones de pesetas anuales, que se invertirán en la mejora de las pensiones de alrededor de tres millones de pensionistas.

— Como en otras ocasiones, la reforma se inspira en el principio de mejorar las pensiones de todos los pensionistas de todos los regímenes de la Seguridad Social y en cantidad más alta para las pensiones de menor cuantía.

— La revalorización entra en vigor el primero de mayo, y la mejora empieza a ser percibida en junio.

SOLIDARIDAD

"El Gobierno —dijo más adelante el ministro— no ha querido que la incidencia de las medidas coyunturales de la contención de nuestra economía afectaran a los pensionistas, y ha acordado este incremento de pensiones, y aunque se aplazarán las nuevas bases de cotización a la Seguridad Social hasta agosto, tiene, sin embargo, efecto de primero de abril para determinar las pensiones sin aplazamiento."

"Nuestro desarrollo material que-



Licinio de la Fuente recibe las muestras de agradecimiento de numerosos pensionistas que se hallaban presentes en el acto.

daría oscurecido —dijo también— si no supiéramos reconocer el sacrificio y la aportación de quienes, con su trabajo, pusieron las bases que han hecho posible la España de hoy."

"La solidaridad de todos los españoles está haciendo posible la reforma que nos hemos impuesto, en la cual las nuevas pensiones son cada día más elevadas, al cotizarse por salarios reales, pero en la que no podrían quedar olvidados los pensionistas antiguos con sus pensiones más bajas".

El ministro terminó dirigiéndose a los representantes del mutualismo laboral diciéndoles que habrá que continuar en la línea emprendida. "Mantenemos alta la fe en una sociedad más justa y en la que las desigualdades y los privilegios queden proscritos en el ejercicio activo del

progreso social. El camino no deja de presentar dificultades, pero hemos de vencerlas con nuestra inabornable convicción de que sólo la justicia social puede crear unas condiciones de convivencia en las que la paz sea resultado de la dignidad reconocida y acatada, y en el orden, el resultado final de una aceptación plena de las responsabilidades individuales y colectivas".

Con el ministro presidieron el acto el subsecretario del Departamento, don Vicente Toro; director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Mata, y altos cargos del Ministerio de Trabajo. El delegado general del Servicio de Mutualidades Laborales, don Juan Reig, intervino brevemente al comenzar el acto, para dar las gracias al ministro por este estímulo para el mutualismo. ■ J. U.

PENSIONES Y SOLIDARIDAD

Lo que en un principio parecía un deseo de difícil cumplimiento y para algunos sólo palabras de las muchas que en política se pronuncian sin demasiada viabilidad, es ya una realidad: el 1 de mayo ha quedado institucionalizado como fecha anual para la revisión y actualización de las pensiones de la Seguridad Social.

El avance, desde 1969, ha sido espectacular. En dicho año, para una población pasiva de algo más de dos millones, fueron abonados 38.983 millones de pesetas; en 1973 se pagaron 107.285 millones, y en el presente ejercicio de 1974, para unos tres millones de pensionistas, se abonarán alrededor de 140.000 millones de pesetas. Las cifras pierden en este terreno su habitual frialdad y adquieren su justa humanidad.

Ante la Asamblea mutualista, el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, Licinio de la Fuente, con ocasión del primero de mayo, lo anunció de forma taxativa al afirmar que queremos institucionalizarlo con una revisión periódica de pensiones en beneficio de los jubilados y pensionistas.

Hasta el presente, sólo al referirse al salario se hablaba de mínimo; ahora, también el calificativo es de aplicación a las pensiones, que pasan a depender del propio salario mínimo al verse incrementadas en una cantidad fija más un 10 por 100 de la diferencia entre la pensión anterior y el salario mínimo actual. Con ello se busca también el acercarlas al propio salario mínimo, meta ideal por el momento.

Volviendo a referirnos a las palabras de Licinio de la Fuente, al anunciar la revisión de las pensiones, hemos de recordar que dijo: "Hemos asumido la responsabilidad de atender las reivindicaciones de los pensionistas, con impaciencia a la vez que con realismo, porque somos conscientes de la insuficiencia de sus prestaciones y de la urgencia de muchas situaciones, pero también nos hemos impuesto el deber de no prometer aquello que no podríamos cumplir y tenemos conciencia de que la auténtica justicia social no está en las promesas espectaculares, sino en irlos consiguiendo y haciéndola posible con la evidencia de los resultados". Con ello vino a señalar que somos muchos los que consideramos que la sociedad no ha hecho, ni aún hace, la debida justicia para quienes dieron lo mejor de su vida en aras de una base lo más sólida posible en favor de los que venían detrás. Sin ellos, nuestro bienestar actual y el que deseamos para nuestros hijos no hubiese sido posible ni lo sería en el futuro. Sólo si nos mentalizamos en un sentido no sólo equitativo, sino egoísta, pensando en nosotros mismos, adquiriremos el pleno valor de lo que significa la solidaridad que nos debemos entre sí. ■ JESUS UBIERNA GARCIA.



El ministro de Trabajo anuncia la elevación de las pensiones y la institucionalización del primero de mayo como fecha anual para su revisión.



El Jefe del Estado hace entrega de la medalla de oro al Mérito en el Trabajo al buzo don Manuel Cases Penade.

VISITAS DEL MINISTRO DE TRABAJO A SEVILLA Y ALICANTE

A los trabajadores sevillanos: "El jurado de empresa, pieza clave"

Al Comité Ejecutivo Sindical de Alicante: "Debemos procurar a toda costa que se traduzca en hechos concretos el ambicioso programa social anunciado por el presidente del Gobierno el 12 de febrero"

Después de una extensa jornada de visitas inaugurales realizadas por el ministro de Trabajo y vicepresidente tercero, don Licinio de la Fuente, durante el día primero de su estancia en Sevilla, el ministro dedicó el segundo día de su viaje a un constante trabajo personal con los representantes sindicales del mundo del trabajo.

CON EL JURADO DE HITASA

A primera hora, el ministro y acompañantes se trasladaron a la empresa Hitasa —Hilaturas y Tejidos Andaluces—, que con su actividad iniciada en 1939, tiene hoy una plantilla de 2.359 trabajadores.

El ministro, después de hacer un breve recorrido por las instalaciones de la factoría, sostuvo una extensa reunión con el Jurado de Empresa y enlaces sindicales.

Después de unas palabras de elogio para esta empresa, que ha realizado una auténtica función social y económica, el ministro puso de manifiesto la decisiva importancia que la actuación de un Jurado de Empresa tiene para el logro de las justas aspiraciones de los representados por el cauce del diálogo y la armonía. "Vuestra misión —dijo— enmarca todo un cuadro de competencias, deberes y obligaciones que os sitúan en el puesto de vanguardia en la defensa de los intereses de los trabajadores y de la empresa. El Jurado de Empresa —dijo el señor De la Fuente— es una pieza clave en la organización económico-social de nuestro país, que ha de armonizar los factores empresariales y laborales desde una posición de rigor, de equilibrio y de concordia. Su condición democrática es sólida garantía de representatividad y de libertad".

Posteriormente, el ministro se reunió, en la Delegación del Ministerio en Sevilla, con los componentes de la Comisión Permanente del Consejo de Trabajadores de la provincia. Asistieron también a esta reunión el subsecretario, el director general de Trabajo y los delegados provinciales de Trabajo y de la Organización Sindical. Fue también extensa la reunión.

Los auténticos fines del Seguro de Desempleo fueron puntualizados por el ministro en el extenso coloquio sostenido con los asistentes a la reunión, seguro que ha de aplicarse con rigor al fin a que se destina; aludió a las disposiciones que atienden a la colocación de los minusválidos mayores de cuarenta años y reiteró su anuncio de llevar adelante su propósito de perfeccionar la legislación que regula los conflictos colectivos.

EN ALICANTE

En una reunión celebrada con el Comité Ejecutivo Sindical de Alicante, el ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licinio de la Fuente, manifestó que "debemos procurar a toda costa que se traduzca en hechos concretos el ambicioso programa social anunciado por el presidente del Gobierno ante las Cortes el 12 de febrero".

El señor De la Fuente llegó por vía aérea a Alicante, acompañado por don Enrique de la Mata, director general de la Seguridad Social. Tras ser recibido por las primeras autoridades provinciales y locales, asistió a una recepción en el Gobierno Civil, desde donde más tarde se trasladó a la nueva sede de la Delegación de Trabajo, que inauguró.

Posteriormente, el ministro y acompañantes celebraron una reunión de trabajo en la propia Delegación con el Comité Ejecutivo Sindical, en la que intervinieron los presidentes de los Consejos de empresarios, de trabajadores y del mutualismo laboral, quienes le expusieron diversos problemas relativos a temas como formación profesional, seguridad social, agraria, pescadores, desempleo, créditos, asistencia sanitaria, pensionistas, trasvase Tajo-Segura, reforma de la empresa, etcétera. Finalmente, la Cámara Oficial Sindical Agraria le entregó un estudio sobre la gravedad de la situación en la agricultura alicantina, afectada por el incremento de los costes de materias primas y la falta de mano de obra.

Al contestar a dichas intervenciones, el ministro anunció que en breve será sometido al Gobierno la Ley Básica del Trabajo, que pretende terminar con todas las discriminaciones. También dijo que está en estudio un nuevo Reglamento de Jurados de Empresa y la construcción de diez residencias y hogares de pensionistas en esta provincia, un centro del PPO, tres ambulatorios y una residencia sanitaria.

Al referirse al tema de precios y salarios, dijo que constituye preocupación constante del Gobierno, que estudia las medidas más convenientes en cada caso, con la intención de que las medidas no perjudiquen a los sectores más modestos. En este sentido señaló que el Decreto-Ley de 30 de noviembre último tiene un carácter excepcional y temporal, dadas las excepcionales circunstancias económicas de España y del mundo, por lo que es deseo del Gobierno, dijo, que sus limitaciones no se prolonguen más allá de lo que las propias circunstancias exijan, así como interpretarlo con la máxima flexibilidad. ■ J. U. G.

En la festividad de San José Artesano FRANCO IMPUSO LAS MEDALLAS DEL TRABAJO

Con motivo de la celebración del 1 de mayo, festividad de San José Artesano, y conforme viene siendo habitual, el Jefe del Estado impuso las medallas de oro al Mérito en el Trabajo.

El acto tuvo lugar en el palacio de El Pardo y acompañaban al Jefe del Estado los ministros de Trabajo y Relaciones Sindicales. Pronunció unas palabras el ministro de Trabajo, en las que, entre otras cosas, dijo:

"El creciente progreso de mecanización de los sistemas productivos, al mismo tiempo que un crecimiento más rápido de la economía de los distintos países, puede producir la engañosa impresión —que a veces se convierte en dolorosa realidad— de que pierde importancia y relieve la aportación del hombre, siendo así que constituye, por el contrario, el factor principal para el crecimiento de los pueblos y su dignidad es la base primaria para el desarrollo armónico de las sociedades.

"De acuerdo con nuestra doctrina, el trabajo constituye carta de ciudadanía, título de honor y fundamento básico de nuestras estructuras sociales y políticas, y como tal, como virtud al mismo tiempo individual y social, ha de ser siempre reconocido y ensalzado por todos cuantos formamos y constituimos la sociedad española.

"El desarrollo social y económico, la prosperidad colectiva e individual de nuestro pueblo, han sido posibles gracias al esfuerzo diario de estos españoles y de los millones de españoles anónimos que cada día construyen con su tra-

bajo los cimientos de la paz, la prosperidad y la dignidad de nuestro pueblo".

IMPOSICION DE MEDALLAS

Terminado el discurso del ministro, el Jefe del Estado fue entregando las medallas por el siguiente orden:

Escuela de Artesanos de Valencia (colectiva), representada por los señores Salinas.

Don Juan Sánchez-Cortés y Dávila, presidente de Seat.

Don Pedro de Careaga y Basabe, presidente de Iberduero.

Don Narciso de Carreras Guiteras, presidente de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros de Cataluña.

Don Juan Garrido Lestache, médico.

Don Pedro Gómez Aparicio, periodista.

Doña Isabel Garcés Cereza, actriz.

Doña Ana Espina Pérez, maestra de primera enseñanza.

Don José Arango López, piloto de Iberia.

Don Teodoro Rodríguez Mares, campesino.

Don Manuel Marqués Mayordomo, trabajador especialista de electricidad.

Don Manuel Cases Penade, buzo.

Finalmente, el Caudillo pronunció unas palabras mostrando su complacencia al felicitar a todos los condecorados por las actividades tan nobles que han desarrollado al servicio de la Patria.

EL TRABAJADOR TIENE PLENO DERECHO A LA GARANTIA DE LA SEGURIDAD

★ Y a la Organización satisfactoria de sus condiciones de trabajo

★ Licinio de la Fuente en la clausura del I Cursillo de Prevención de Accidentes y Enfermedades Profesionales que presidió con Alejandro Fernández Sordo

"El trabajador tiene pleno derecho a la garantía de la seguridad y a la organización satisfactoria de sus condiciones de trabajo, de forma que sean auténticamente seguras y eviten el riesgo extraordinario", ha dicho el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, quien, en compañía del titular de Relaciones Sindicales, don Alejandro Fernández Sordo, ha presidido, en la Casa Sindical, la clausura del I Cursillo de Prevención de Accidentes y Enfermedades Profesionales, organizado por la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad, y programado para los dirigentes de las citadas Uniones de los Sindicatos provinciales.

Estuvieron también en la presidencia el secretario general de la Organización Sindical, don Manuel Hernández Sánchez; el director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Mata Gorostizaga, y los titulares del Sindicato y de la Unión Nacional, don Arturo Seligrat y don Joaquín Campos Pareja.

En nombre de los cursillistas habló don Marcelo Ruiz, de Bilbao, destacando el provecho de las enseñanzas recibidas, haciéndolo a continuación el director del cursillo, don Enrique Malboyson, subrayando que todos los esfuerzos encaminados a evitar los accidentes laborales son pocos. Por su parte, el señor Campos Pareja agradeció a los dos ministros presentes la labor positiva de sus Departamentos en beneficio de la seguridad e higiene en el trabajo.

El ministro de Relaciones Sindicales pronunció unas palabras aludiendo a su especial vinculación al Sindicato de Agua, Gas y Electricidad por haber sido este organismo con el que tuvo los primeros contactos en su segunda etapa en la militancia activa sindical, haciendo referencia a la importancia de las jornadas divulgatorias que se clausuraban, de especial significación para el mundo del trabajo. Por último subrayó el talante sindical de su compañero de Gobierno, puesto siempre de manifiesto en la defensa de los trabajadores españoles.

Cerró el acto el señor De la Fuente, haciendo patente su satisfacción por encontrarse una vez más con los representantes auténticos del sindicalismo y, sobre todo, por tener la oportunidad de clausurar unas enseñanzas referidas a cuestiones de tan vital trascendencia para la población laboral como la prevención de accidentes y enfermedades profesionales.

EL JEFE DEL ESTADO ENTREGO LOS TROFEOS A LOS CAMPEONES NACIONALES DEL XXVII CONCURSO DE FORMACION PROFESIONAL

"Es para mí una satisfacción recibirlos y tener oportunidad de felicitarlos por vuestro éxito en los concursos de trabajo, tan importante y trascendental en todas las profesiones".

"La calidad va mejorando de día en día, y estos son los frutos de la paz y el contenido de nuestro grito de ¡Arriba España!, que comprende el trabajo de todos los españoles".

Con estas palabras se dirigió Su Excelencia el Jefe del Estado, Francisco Franco, a los campeones nacionales del XXVII Concurso de Formación Profesional Industrial y del VIII Concurso de Tareas Agrarias y Oficios Agrarios, a quienes recibió en el palacio de El Pardo, y cuyos trabajos le fueron presentados en varios salones de este palacio.

Previamente, el delegado nacional de la

Juventud pronunció unas palabras de salutación, en las que señaló la importancia de estos jóvenes trabajadores: "... que constituyen —dijo— la verdadera España". "La España que recoge los frutos de la paz, y que sigue sembrando para el futuro semillas de paz".

"El signo de un tiempo futuro —añadió el delegado de la Juventud— se puede adivinar en el estilo y talante de las promociones jóvenes, y en lo referente al mundo del trabajo, la perspectiva es necesariamente ilusionada y esperanzada, por la eficacia, el alto grado de preparación, el afán superador y, sobre todo, por la nobleza y limpieza de estilo reflejada a lo largo de la competición".

Acompañaban al Jefe del Estado los señores De la Fuente, Utrera Molina, Allende, Fernández Sordo, Gutiérrez Cano y Santos Blanco.

VALENCIA

SERVICIO PERMANENTE DE AMBULANCIA PARA LOS TRABAJADORES DEL PUERTO

Según informa el Ministerio de Trabajo en la Memoria anual sobre accidentes de trabajo en los puertos españoles, éstos se elevaron a la cifra, en 1972, de 6.459, de los cuales ocho fueron mortales. Debido a ello, el total de jornadas perdidas en este período fue de 216.113.

Geográficamente, es decir, como índice de la accidentabilidad en las distintas secciones portuarias nacionales, habremos de destacar como puertos de mayor índice de frecuencia de accidentes los de Sevilla, con 389,73, y el de Santa Cruz de Tenerife, con 389,42. Mientras que con las más bajas cifras representativas se encuentran el de Mahón, con 45,97, y el de Castellón, con 82,1. Por otra parte, los índices de gravedad más altos los dan Gijón, con 30,73 (tres muertos), y Santander, con 18,90 (un muerto). Por el contrario, los más bajos son de nuevo Mahón, con 0,35, y Castellón, con 1,5.

Las cifras más expresivas de esta Memoria son: que mientras en 1971 ocurrieron 127,86 accidentes por cada millón de toneladas movidas, en 1972 fueron 114,55, lo que supone una diferencia favorable de un 10,41 por 100.

Hasta aquí la aterradora y fría estadística de la Memoria, que en sus conclusiones dice: "Se deben continuar los cursos de formación de seguridad, sobre todo a nivel de capataces. Y se debe premiar de un modo efectivo a candidatos adecuados que se distinguen por su compor-

tamiento de socorristas, su perseverancia en materia de seguridad o sus iniciativas y el constante uso de los elementos de protección personal.

En este sentido, la Sección de Trabajadores Portuarios de Valencia ha venido esforzándose constantemente, impartiendo cursos de seguridad e higiene en el trabajo. Pero no sólo ha hecho esto, sino que, además, y gracias fundamentalmente a las gestiones del presidente nacional de la Agrupación Sindical de Trabajadores Portuarios, don Rafael Camps Darder, el puerto de Valencia es el primero de España que cuenta desde primeros de abril con un servicio permanente de ambulancia en los muelles para poder trasladar rápidamente al trabajador accidentado.

Este servicio, totalmente gratuito para el trabajador, se ha realizado mediante un concierto con la Cruz Roja Española, costando en total unas treinta mil pesetas mensuales, y contando con dos camilleros socorristas en todo momento. Afortunadamente, desde su entrada en servicio ha sido muy poco utilizada, pero en los pocos casos que ha atendido ha demostrado su eficacia.

La noticia, pues, está aquí, en que haya sido precisamente Valencia el primer puerto que tenga este servicio, y, cómo no, también en la preocupación constante por la seguridad que la entrada en funcionamiento de la ambulancia refleja, tanto por parte del Ministerio de Trabajo como por la de los representantes de los trabajadores.

Unión de trabajadores y técnicos del Sindicato de la Marina Mercante ASAMBLEA REGIONAL DEL SUR

Los días 8 y 9 de abril, los representantes sindicales de las distintas Agrupaciones que integran la Unión de Trabajadores y Técnicos de la Marina Mercante celebraron unas reuniones en Cádiz, en las que se estudiaron los problemas laborales que las distintas Agrupaciones tienen actualmente planteados, así como aquellos que son una consecuencia de la situación económica y del crecimiento y alza de los precios.

El día 8 se reunieron las Juntas Directivas de las respectivas Agrupaciones, estando presidido el acto de clausura por el presidente de la Unión y procurador en Cortes, don Antonio Maqueda Noé, acompañado del delegado provincial de Sindicatos, don Félix Manuel Pérez Miyares, y el secretario de la Unión, don Vicente Jiménez F-Nespral.

El señor Maqueda puso de manifiesto la gran labor realizada por la Unión, que ha permitido la revisión de todas las Ordenanzas que son de aplicación en las actividades comprendidas en el Sindicato, y resalta el dinamismo social que significa tal actitud y la necesidad de persistir en este propósito para lograr lo que considera importantísimo para el futuro de la Marina Mercante. Es preciso acometer la tarea de modificar las estructuras y los planteamientos de una manera más acorde con los momentos actuales, de las condiciones de trabajo en los buques y del régimen económico consecuencia del mismo.

Se refiere igualmente a los resultados que se obtienen en esta asamblea, pues permite el acercamiento de los hombres, el cambio de impresiones sobre los problemas que les afectan y les permite una mayor actuación homogénea para el estudio de los problemas laborales.

A continuación informan los presidentes de las Agrupaciones sobre los resultados de las reuniones de trabajo celebradas.

El presidente de la Agrupación de Estibado-

res Portuarios, don Rafael Camps Darder, agradece a sus compañeros de Cádiz todas las atenciones que con él han tenido y se refiere a que la nueva Ordenanza se ha producido y constituye un avance importantísimo en el perfeccionamiento de las condiciones de trabajo en los puertos.

Comprende la nueva Ordenanza todas las aspiraciones, pero contiene importantes mejoras que han de servir de soporte para futuras conquistas; se refiere también a que se habían estudiado algunos aspectos de la aplicación de la Ordenanza y expresando que era la segunda revisión que se produce de ella, desde que se constituyó el Sindicato de la Marina Mercante. También se refiere a los problemas del puerto de Barbate, que serán estudiados y resueltos.

Respecto al puerto de Sevilla, se refiere a la necesidad de que se elija un nuevo representante por haber cesado el anterior.

El presidente de la Agrupación de Juntas de Puertos, don Juan González Creix, se refiere a que en las reuniones de su Agrupación se habían ocupado del alza de los precios que a ellos les preocupa, porque se deteriora el poder adquisitivo de las retribuciones, con lo que los adelantos que se consiguen con la revisión de la Ordenanza no son tan satisfactorios como debieran.

Comenta las reuniones celebradas en la Dirección General de Trabajo últimamente, donde se examinaron las mejoras que van a introducirse en la Ordenanza, que, aun cuando no llena todas las aspiraciones, sí constituye un avance importantísimo. Hay en la Ordenanza ventajas relativas a la aplicación de complementos personales, pase de los trabajadores eventuales a fijos y mejoras económicas que constituyen positivas ventajas, en cuya conclusión ha tenido parte el presidente de la Unión, a quien quiere dar las gracias por el interés que se ha tomado.

Las Agrupaciones de la Marina Mercante y por el presidente de la de Traba-

jadores del Mar, don José Manuel Baos Campos, se expone su preocupación por el hecho de que la implantación del salario mínimo interprofesional desde primeros de mes ha producido una igualación en las categorías profesionales que ha hecho indispensable el planteamiento de una modificación y actualización de los salarios base y complementos.

Otro aspecto que se estudió fue el relativo a los convenios que hay que impulsar, porque constituyen el instrumento más idóneo para el logro de las aspiraciones de la Marina.

La Agrupación de Tráfico Interior informa que sus problemas son muy similares a los de Marina Mercante y que también se había presentado la revisión de su Ordenanza y que se esperaba fuera breve el tiempo que llevaría tratar los problemas y darles la solución que correspondía.

La Agrupación de Consignatarios de Buques se ocupa igualmente de la revisión de su Ordenanza, refiriéndose a las reuniones celebradas hace pocos días en Madrid, donde habían quedado planteados todos los problemas y aspiraciones de la Agrupación, esperando sean atendidos y publicada la correspondiente revisión en el "Boletín Oficial del Estado".

Por último, el presidente de la Unión se refiere a la labor que se desarrolla en el Instituto Social de la Marina, en el que se están obteniendo resultados muy satisfactorios, labor en la que hay que persistir, puesto que se hace eco de los ruegos de los representantes de Algeciras y Cádiz, sobre la asistencia sanitaria en dichas ciudades, que, al parecer, no reúnen en estos momentos las condiciones que serían de desear, exponiendo su convicción de que en plazo muy breve será subsanada esta dificultad, puesto que el Instituto está decidido a que la Marina española y las actividades auxiliares tengan los mejores servicios de todas clases y prestados en las Casas del Mar. ■ VICENTE JIMENEZ.

LANZAN MENSAJES AL MAR, PARA ESTUDIAR LAS CORRIENTES

Los alumnos de la Escuela de Orientación Marítima y Pesquera de Puebla del Caramiñal (La Coruña) nos comunican que han lanzado a la mar cien mensajes desde Punta Cabio (8° 55' 3" longitud O. y 42° 35' 12" latitud N.) con objeto de estudiar los vientos y corrientes marinas para averiguar los desplazamientos de la pesca en seguimiento del plancton, que es su alimento. También quieren estudiar las rutas de navegación de los antiguos veleros, que en sus singladuras aprovechan los vientos dominantes para la mayor rapidez de sus viajes.

En su afán de estudio, estos muchachos de la Escuela de Orientación Marítima de Puebla

del Caramiñal, piensan que las botellas que ellos arrojan al mar llegarán a muy distintos lugares de la costa y solicitan control para las mismas de las distintas Cofradías de Pescadores y Escuelas de Orientación Marítima, interesando los datos de situación de los hallazgos con la mayor exactitud posible.

Considerando de interés las experiencias de estos niños, muchos de ellos futuros marinos, HOJA DEL MAR se une a sus deseos y encarece el control de estos mensajes que esperan muy ilusionados los galleguitos que asisten a las clases de la Escuela de Orientación Marítima y Pesquera de Puebla del Caramiñal (La Coruña). ■

SEMINARIO SOBRE COMERCIALIZACION DEL PESCADO

MADRID (Redacción).—Veinticuatro miembros de dieciséis países participarán en el seminario para países de América Latina sobre conservación y comercialización del pescado, que a partir del próximo 13 de octubre se celebrará en Vigo. Este seminario está patrocinado por la Dirección General de Pesca Marítima de España y por la FAO, que aportará una ayuda en metálico.

N. de la R.—Con esta información rectificamos la noticia que dimos en la página 13 del número de mayo de "Hoja del Mar", en la cual se hablaba de congreso de fabricantes de harina de pescado en lugar del seminario sobre conservación y comercialización, y se daba una fecha distinta a esta del 13 de octubre, que será la real. Lamentamos el error, subsanado ahora, el cual no se debió a defecto de apreciación por parte de la Redacción, sino a una posible equivocación en las fuentes que facilitaron la noticia.



CASA DEL MAR, DE VIGO

CONFERENCIA DEL DOCTOR SONEIRA MASIDE

En el salón de actos de la Casa del Mar, y organizada por el Comité Provincial de Actividades Científicas y Culturales, se desarrolló la anunciada conferencia que sobre "Los síndromes de pre-excitación. Electrogénica y clínica" pronunció el especialista de cardiopulmonar del Instituto Social de la Marina doctor Emilio Soneira Maside, acto que estuvo presidido por el delegado provincial de dicho Instituto, don José Bruno Otero Deus.

Iniici su disertación haciendo un resumen de las investigaciones que sobre la

unión aurículo-ventricular se llevaron a cabo a finales del siglo pasado y comienzos del actual, citando por una parte los estudios de Kent y Paladino, y por otra, los de la Escuela de Viena, hasta llegar a la que podemos llamar explicación clásica de la conducción aurículo-ventricular.

Analizó las comunicaciones de Wolff, Parkinson y White, seguidas por las observaciones que sobre la onda delta formuló Seegers, e hizo una amplia descripción del síndrome que recibió, en honor a ellos, la denominación de W. P. y W. (nombre de los tres primeros).

Señaló la frecuencia y asociación de este síndrome de W. P. y W. con otros estados patológicos; mencionó los trabajos de Oehnel en 1940, en donde se establece el concepto de preexcitación, y haciendo una crítica puramente lingüística del empleo de esta denominación, dijo que sería preferible llamarles de "anteexcitación".

A continuación expuso las bases anatómicas y fisiológicas que permiten explicar su mecanismo, y valiéndose de múltiples esquemas, presenta la supuesta patogenia de las modalidades electrocardiográficas.

MUNDO LABORAL

FIRMADOS 568 CONVENIOS EN LO QUE VA DE AÑO

A un total de 568 alcanzan los Convenios Colectivos firmados en lo que va de año hasta el 15 del mes de mayo, que afectan a 1.098.641 trabajadores, según la Oficina Central de Convenios Colectivos, que facilita estos datos: 188 de los Convenios hasta ahora firmados lo han sido incluyendo incrementos, en sus mejoras salariales, superiores al índice del coste de la vida, cuyos beneficios afectan a un total de 445.783 trabajadores. En los primeros días del mes de mayo se encontraban en trámite 742 Convenios, para 3.069.037 productores.

Respecto a las actuaciones de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (Subcomisión de Salarios), al 15 del mes de mayo se han despachado 50 Convenios Colectivos, que benefician a 377.467 trabajadores, siendo 33 los Convenios resueltos sin reparos ni modificaciones en sus cláusulas, que afectan a 56.763 obreros. Informados por la Subcomisión de Salarios y pendientes de la Comisión Delegada, en esta misma fecha se encontraban 10 Convenios Colectivos, para un total de 23.940 trabajadores.

Por parte de la autoridad laboral, y según las mismas fuentes

de información, en lo que va de año hasta el 15 del mes de mayo se homologaron 559 Convenios Colectivos para un total de 1.258.890 trabajadores, registrándose decisión arbitral obligatoria para 29 Convenios, que afectan a 39.366 productores.

LIBRO DE VISITAS DE LA INSPECCION DE TRABAJO

El "Boletín Oficial del Estado" publica una Orden del Ministerio de Trabajo, por la que se establece el nuevo modelo de libro de visitas de la Inspección de Trabajo y se señalan las normas sobre su diligenciamiento y conservación.

La Orden, en su artículo primero, señala que las empresas, ocupen o no trabajadores por cuenta ajena, están obligadas a tener en cada centro de trabajo un libro de visitas a disposición de la Inspección de Trabajo.

12.230 LITROS DE SANGRE DONADOS EN 1973

Durante el pasado año de 1973, los miembros de la Hermandad de Donantes de Sangre de la Seguridad Social aportaron un total de 12.230 litros de sangre.

Por su parte, las necesidades de las instituciones sanitarias La Paz, Puerta de Hierro y Primero

de Octubre fueron de 12.516 litros, según datos que incluye la Memoria de la Hermandad.

CONFLICTOS LABORALES EN EL PRIMER TRIMESTRE: MENOS HORAS PERDIDAS QUE EN 1973

En el primer trimestre del presente año, los conflictos laborales registrados en España han sido 244, que han afectado a 119.171 trabajadores. En el mismo período del año anterior, los conflictos fueron 230, con 75.232 trabajadores afectados. Por tanto, se ha alcanzado una cota superior en la conflictividad laboral, según el Secretariado de Asuntos Sociales de la Organización Sindical.

Sin embargo, en lo que se refiere a las horas perdidas por estos conflictos laborales, el número total ha disminuido, ya que en el primer trimestre de 1973 se perdieron 3,26 millones de horas y en el segundo trimestre del año actual se han perdido 2,62 millones. Según el citado Secretariado de Estudios Sociales, de estos datos se deduce que "si bien el panorama conflictivo ha manifestado una cierta expansión, superior durante este año en relación con el pasado, la importancia de las alteraciones ha sido inferior en estos últimos meses".

21.140 MILLONES, TRANSFERENCIAS DE LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES EN ALEMANIA

Los trabajadores españoles en Alemania transfirieron 900 millones de marcos (unos 21.140 millones de pesetas) a España durante todo el año 1973, según una encuesta realizada por la Oficina Federal de Trabajo, por encargo del Banco Federal. La encuesta ha sido reproducida por "Tribuna Alemana".

El dinero de los trabajadores extranjeros —el pasado año se giraron al extranjero 8.500 millones de marcos— se transfirió en un 96 por 100 a los países mediterráneos; Turquía, con 2.500 millones de marcos, y Yugoslavia, con 2.200, ocupan los primeros lugares, seguidos por Italia, Grecia y España.

INCENDIO EN LA RESIDENCIA SANITARIA DE SAN SEBASTIAN

SAN SEBASTIAN.—Un incendio se declaró días pasados en la Residencia Sanitaria Nuestra Señora de Aránzazu, de la Seguridad Social. A consecuencia del siniestro, 200 enfermos tuvieron que ser trasladados a otros lugares del centro sanitario.

Tres cuartos de hora después de declararse el incendio, éste había sido contenido, y dos horas y media más tarde, extinguido por los bomberos de San Sebastián y Pajares.

Los daños son cuantiosos por el valor de la ropa quemada, a lo que habrá que sumar los gastos de reacondicionamiento de la zona siniestrada.

COMPANIA TEATRAL FORMADA POR PENSIONISTAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

CUENCA.—Mil doscientos sesenta y cinco años suman los componentes de una compañía de teatro que acaba de constituirse en Cuenca. Se trata del cuadro escénico de la Residencia de Pensionistas de la Seguridad Social, formado por dieciocho actores de cuarenta y siete años el menor y el mayor de ochenta. La compañía cuenta con un completo equipo técnico, desde tramoyistas hasta apuntadores, decoradores, peluqueros, sastres, iluminadores, etc. Todos ellos son internos, de uno y otro sexo, de la Residencia, puesta en funcionamiento hace pocos meses y cuya primera actividad social ha sido precisamente la constitución de esa compañía dramática. El grupo tiene proyectos de representaciones en las Residencias de Pensionistas existentes en España.

NO A LAS INDUSTRIAS PELIGROSAS EN LA RIA DE AROSA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—La comisión directiva del Plan de Explotación Marisquera de Galicia se ha opuesto al asentamiento de industrias peligrosas en la ría de Arosa, por el riesgo subyacente de exterminio de la importante riqueza marisquera de dicha zona.

En el transcurso de una reunión que tuvo lugar en el hotel de los Reyes Católicos, bajo la presidencia del director general de Pesca, don Jaime Manuel Piniés, la comisión señaló que no se pretende erradicar de Galicia tales industrias, sino que se planifique una ubicación más idónea para ellas, en lugares en que no destruyan una riqueza existente, valorada en varios miles de millones de pesetas.

RED DE ALERTA

Asimismo, se acordó el establecimiento de una red de alerta en toda la costa gallega, mediante la cual se determinará el grado de contaminación de las aguas, y dar el informe correspondiente a la Dirección General de Pesca sobre las anomalías que pudieran detectarse.

Otros asuntos tratados en esta reunión se refieren a la instalación de una incubadora de carácter industrial, con el fin de facilitar semilla para la repoblación de las playas y bancos de posible producción; regulación de las capturas del marisco, bases para una más estrecha colaboración entre los productores dedicados a la cría y captura del marisco y las industrias conserveras, análisis del proceso económico-social de las explotaciones comunitarias, impedir eficazmente las extracciones indebidas de arena en zonas marisqueras y otros.

Asistieron a la reunión el gerente del Plan Marisquero de Galicia; comandantes de Marina de El Ferrol, Villagarcía y Vigo; biólogos del Plan Marisquero; representantes de industrias conserveras, así como miembros de los Institutos Oceanográficos y del de Investigaciones Pesqueras de Vigo.

"El Plan Marisquero no se declara en contra de la implantación de industrias, pero sí se opone a las que llevan consigo un grado perjudicial de contaminación de las aguas", declaró, al término de la reunión, el director general de Pesca, señor Piniés.

En sus manifestaciones, el director general dijo también: "Precisamente en esta reunión que acabamos de celebrar se expuso el problema creado por una fábrica en La Coruña, cuyos alrededores se han convertido en Naturaleza muerta. El problema se agrava ante los proyectos de instalación de industrias peligrosas en la ría de Arosa, cuya inmensa riqueza natural todavía se explota hoy en menos de un veinticinco por ciento, y supone, además, el trabajo de la mayoría de la población que vive en sus orillas, y que muy difícilmente podría ser empleada por parte de las grandes industrias que aquí pretenden instalarse".

Sobre el problema del gas-oil, el señor Piniés manifestó: "La situación del precio del gas-oil es muy cambiante; sin embargo, debo decir que la Dirección General de Pesca pondrá todos los medios para defender el precio vigente o, por lo menos, para que su ajuste se realice de acuerdo con la situación real de la producción y los costes del sector pesquero".



Con el nombre de "Virgen de Covadonga" ha sido bautizada esta embarcación, que ha sido entregada a un grupo de dieciocho marineros de Lastres (Oviedo), que han formado una cooperativa pesquera. Tiene una eslora de 30,75 metros, una manga de 7 metros, motor de 665 CV., autonomía de 5.500 millas y está dotada de moderno equipo eléctrico y radiotelegráfico. Su costo ha sido de 20 millones de pesetas.

DIECIOCHO PESCADORES CONSTITUYEN LA COOPERATIVA "VIRGEN DE COVADONGA"

★ YA HAN BOTADO EL BARCO Y PRONTO ESTARA TERMINADO EL DE LA COOPERATIVA "ERMITA DE SAN ROQUE"

GIJON (De nuestro correspondiente).—Lastres es hoy, de Asturias, el puerto que cuenta con mayor número de Cooperativas de Producción Pesquera. A las dos existentes y un tanto veteranas en actividad, Flor del Cielo y Playa de Lastres, respectivamente, con sendos barcos perfectamente pertrechados para pesca de arrastre y de superficie, se suma ahora la denominada Virgen de Covadonga, constituida por dieciocho profesionales de la mar, entre ellos, el número suficiente con titulaciones náuticas que les permite resolver la ocupación de los cargos de responsabilidad a bordo.

El incremento de la flota cooperativa de este tradicional y animoso pueblo pescador tuvo su significación el pasado día 30 de abril, con la cere-

monia en el mismo puerto del abanderamiento, bendición y entrega a la cooperativa del mismo nombre del barco "Virgen de Covadonga". La construcción de éste ha sido financiada por la aportación económica de los socios cooperativistas, especialmente por los préstamos individuales otorgados por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo y del concedido por el Crédito Social Pesquero, representado en este caso de singular relieve por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina.

Esta nueva unidad, concebida expresamente para la pesca de arrastre en la modalidad de "bou", tiene las siguientes características:

Casco de acero, cerrado por popa, con desplazamiento de 148 TRB.

Eslora total: 30,75 metros. Manga: 7 metros. Puntal: 3,70 metros. Motor principal: Duvant de 600/660 HP. Dos motores auxiliares de 54 y 170 HP. Capacidad de tanques para combustible: 95 toneladas. Capacidad de nevera: 180 metros cúbicos.

Equipo eléctrico: tres alternadores acoplados a los tres motores, principal y dos auxiliares.

Equipo electrónico: radar, Decca, telefonía, gonio y dos sondas.

Otro barco gemelo a éste, próximo a ser botado, es para otra Cooperativa de Producción Pesquera, denominada Ermita de San Roque, también formada por pescadores de Lastres. Esta hará el número cuatro de cooperativas en este puerto y de siete en la provincia marítima de Asturias. ■

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.





«CRUZ DE LA VICTORIA», EMBARCACION DE LA CRUZ ROJA DEL MAR DE ASTURIAS

GIJÓN (De nuestro corresponsal, RAIMUNDO R. MORAN).—Llegó al puerto interior de Gijón la esperada embarcación de salvamento «Cruz de la Victoria», adquirida por la Cruz Roja del Mar de Asturias.

Esta embarcación, de salvamento para «todo tiempo» (nivel «A»), de patente francesa, fue construida en los astilleros de Villeneuve la Garenne (París). Para hacerse cargo de la misma y traerla a Gijón para su entrega a dicha Cruz Roja del Mar se había desplazado al vecino país una tripulación formada por profesores y alumnos con titulaciones de «puente», «máquinas» y «radio-telefonía» de la Escuela Náutico-Pesquera del ISM, al mando del propio director, capitán de la Marina Mercante don José Manuel Corredoira Vázquez, también secretario de la Junta de la Asamblea Provincial de la Cruz Roja del Mar.

Esta embarcación, insumergible y autoadrizable, es gemela de la «Blanca Quiroga», con base en La Coruña, y de la «Gulpúcoa II», en San Sebastián. Casco de acero y superestructura de metales ligeros, capaz de operar en circunstancias adversas de mar y tiempo, tiene estas características:

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 de 285 HP a 2.200 revoluciones por minuto cada uno, engranados a dos hélices. Velocidad: 14 nudos y autonomía de 275 millas a 14 nudos.

Dispone a bordo de los siguientes equipos auxiliares. Electricidad: Dos

● INSUMERGIBLE Y AUTOADRIZABLE, ES GEMELA DE LAS QUE PRESTAN IGUAL SERVICIO EN LA CORUÑA Y SAN SEBASTIAN.

dinamos de 2.000 vatios. Una batería de acumuladores.

Equipo electrónico: Un radar de navegación, telefonía, sonda y otros instrumentos.

Equipo médico: Accesorios de primera urgencia. Gota a gota. Camilla, aparato de reanimación. Balsa automática; camas para diez personas y otro material.

Para la recepción de este nuevo barco de salvamento asignado a Asturias esperaban en el muelle, con el inspector general de la Cruz Roja del Mar, representaciones de dicha institución provincial y local, de la Comandancia Militar de Marina, del Ayuntamiento de Gijón, Instituto Social de la Marina, Asociación de Navieros, Junta de Obras del Puerto, Corporación de Prácticos y numeroso público que presenciaron con evidente expectación la entrada en el puerto del «Cruz de la Victoria» empavesado, escoltado por

el buque de prácticas de la Escuela Náutico-Pesquera y otras embarcaciones, su rápido evolucionar y la perfecta maniobra de atraque.

Lo que si debe ponerse de relieve es que para el manejo de esta embarcación y esperar un servicio eficaz habrá que contar con personal fijo, titulado de puente y máquinas (capitán y maquinista), para una permanente puesta a punto y acudir sin pérdida de tiempo ante cualquier llamada de auxilio o eventualidad de éste, lo mismo en zona de litoral o en alta mar, dentro de los límites de su autonomía, y con la colaboración de un voluntariado que complete la dotación indispensable y presta a cualquier emergencia y socorro. Puede ser el inicio para mayores alcances que permitan cubrir en protección una extensa área de nuestro mar Cantábrico en beneficio de nuestros pescadores y navegantes.



SE PROYECTA UNA ASOCIACION ASTURIANA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—En este puerto, por capitanes de la Marina Mercante, se ha formado una comisión gestora encaminada a organizar y constituir legalmente la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante.

Esta comisión ha redactado ya los estatutos y tramitado éstos para la aprobación oficial.

Las normas por las que se ha de regir esta Asociación figuran, naturalmente, en dichos estatutos, y por los acuerdos que se adopten por sus órganos de gobierno, dentro del marco de la Ley de 24 de diciembre de 1964 y las disposiciones que la complementan. Fines específicos de esta Asociación:

● Facilitar el acercamiento, conocimiento, relación y esparcimiento de sus asociados, facilitando un local social adecuado para este objeto.

● Estos fines con carácter especialísimo, para sus asociados que se encuentren en situación de excedencia, jubilación o retiro.

● Procurar mantener a sus asociados en contacto y conocimiento con las nuevas técnicas relacionadas con su profesión, por medio de conferencias, proyección de películas, suscripción de revistas y publicaciones de estas especialidades; creación de biblioteca y cuanto al efecto se realice.

● Igualmente será objeto primordial de la Asociación la cooperación con las autoridades, organismos e instituciones públicas y privadas que, en cualquier caso de emergencia, calamidad pública o ayuda humanitaria pueda esta Asociación aportar.

El ámbito territorial de la Asociación será el de la región asturiana, pudiendo establecer correspondencia con otras asociaciones similares creadas o que se creen en otras provincias.

Quiénes deseen formalizar su inscripción pueden interesar el oportuno boletín o aportar los datos personales e indicación del lugar de trabajo, o del buque, y de la empresa, en avenida de La Salle, 7, edificio Escuela Náutica. Gijón. ■ R. R. M.



MENOS ANCHOA (1.300.000 kg.) QUE EL AÑO PASADO

● DIEZ PESQUEROS ESPAÑOLES, DETENIDOS POR LA POLICIA MARITIMA FRANCESA.

● AL PARECER, NUESTROS RADARES NO MARCAN CON PRECISION LAS DISTANCIAS.

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—También este año ha habido «guerra de la anchoa». Es el problema de las seis millas, dentro de las aguas jurisdiccionales francesas.

En el plazo de seis días del mes de abril, diez pesqueros españoles eran detenidos por la Policía marítima de Francia.

El 18 de abril, a las 5,40 de la mañana, la lancha rápida «A. F. C. Angelle», colocada en la posición teórica de las seis millas, «daba una pasada» de Norte a Sur, llevándose detenidos al puerto de Bayona a los seis barcos que se encontraban a babor de la línea trazada en el mar; es decir, quienes faenaban en aguas incluidas en las seis millas.

Los barcos detenidos fueron los siguientes: «Uhin gain», de Fuenterrabía; «Glorioso San Telmo», de Zumaya; «Divino San Luis», de Pasajes de San Juan; «Marcelina», de San Vicente de la Barquera; «Ibarbia Hermanos» y «Divino Corazón de Jesús», ambos de Guetaria.

El día 22 de abril, los barcos de arrastres de Ondárroa «Ama Lur» y «Beti Gure Javier» son apresados por pescar en el acotado Sur.

Día 24, de madrugada, la Policía marítima francesa detiene a las embarcaciones «Famao», de San Sebastián, y «Axallan», de Fuenterrabía, por hallarse faenando en aguas prohibidas.

Las autoridades francesas, al contrario que alguna otra vez, en las ocasiones antes indicadas, dejaron pronto en libertad a las embarcaciones, pendientes, eso sí, de examinar sus casos en juicio.

Hablé con los patrones de los barcos detenidos el último de los días citados. Ambos barcos tenían problemas distintos, o al menos, eran circunstancias diversas las que concurrían a la hora de la detención.

Rafael Urtizberea, patrón del barco «Famao», contó así su caso: Al llegar a las siete millas de la costa francesa paró el barco y lanzó la red; cuando estaba izándola miró de nuevo el radar y éste le marcaba seis millas y media, es decir, que según su medición se encontraba en aguas permitidas. En el momento que terminaba de izar la red, la lancha rápida francesa se le acercó para detenerle. Rafael hizo saber a la autoridad francesa que, según su radar, se hallaba en seis millas y media; dos marinos franceses saltaron al barco de pesca y pudieron comprobar que el radar del «Famao» marcaba las seis y media millas dichas. Los franceses hicieron que Rafael pasara a la lancha rápida y comprobara el radar de la autoridad francesa; en el radar del francés eran seis millas menos dos: aguas prohibidas. Esta vez fue el «segundo» de la lancha francesa quien se personó a bordo del «Famao» y comprobó que en el radar del donostiarra eran seis millas más tres. No obstante, las autoridades francesas se guiaron de sus aparatos de medición y llevaron detenido al «Famao» a puerto. Bien es verdad que advirtieron que harían constar en el atestado la diferencia de los dos radares.

Las circunstancias del «Axallan» de Fuenterrabía fueron distintas. A la altura de las siete millas quedó sin timón. Una ruptura en el tubo de conducción del aceite hizo que éste se desparramara y que el timón hidráulico quedara sin presión. El motorista José Echeverría Odria comenzó a arreglar la avería; como el tubo del aceite va desde el puente de mando hasta el timón por toda la borda, parte de la red que estaba en cubierta la echó al agua para poder trabajar mejor. El barco, a la deriva, debió entrar en aguas de las seis millas. El hecho es que cuando terminaba de dejar las cosas bien, se le acercó la lancha francesa, enfocando sus luces y disparando al aire.

Un marinero francés le gritó: —¡Rol, rol!

José Luis Goicoechea, el patrón, gritó a su vez: —¡Avería, avería del timón!

Pero quedaron detenidos.

APARATOS DE MEDICION

Ignacio Fernández Henestrosa es la persona que se ocupa de estos casos en el Consulado español de Bayona. El me hizo ver dos aspectos de la cuestión.

El primero, que todos los detenidos han realizado un descargo similar, cual es que, según los radares de los barcos de pesca, ellos no se encontraban dentro de las seis millas cuando fueron detenidos; en cambio, no figuraban así en la pantalla del radar del barco oficial francés. ¿Son aparatos de distinta procedencia y ajustados de diversa forma? ¿La costa francesa es tan llana que el eco del radar no choca en la playa o en el acantilado bajo, sino más adentro, mientras ello no ocurre en el radar del barco francés, quizá más potente o de mayor precisión?

Lo segundo observado es la buena disposición de las autoridades francesas manteniendo muy pocos días en puerto a los barcos detenidos. Según el código francés, los pesqueros apresados pueden permanecer bajo arresto desde su detención hasta que se haga el juicio, se valore la sanción y ésta se haga efectiva, lo cual fácilmente hace pasar mes y medio. Sin embargo, las autoridades francesas no han actuado así.

Téngase en cuenta que la mayor sanción es la permanencia en puerto, pues ello hace que no se pueda pescar y se queden sin ganancias.

TIPOS DE SANCION

Hubo un tiempo en que la sanción era pequeña. Se pagaba una cantidad no muy elevada y ya estaba. Ello venía a ser algo así como pagar un canon y seguir pescando. Pero en los últimos tiempos, las cosas han cambiado.

Ahora sí es elevada la sanción, y ello porque se suman tres multas de origen distinto.

Una multa penal por infracción, bien de zona, de mallaje o tamaño de pescado. Los casos más frecuentes son por infracción de zona.

Otra multa por aduana, ya que se considera un intento de sacar de contrabando, sin licencia de exportación, un pescado de aguas jurisdiccionales francesas.

Y la última de las multas va en concepto de indemnización al sindicato de pesca de San Juan de Luz, a quien teóricamente se le priva de ese pescado.

A CUANTO ASCENDIERON

El día 2 de mayo se veía el juicio de ocho pesqueros, en el Tribunal de Gran Instancia de Bayona.

Nuestros pescadores fueron defendidos por el abogado Tournaire, por cierto un buen abogado, ya que en un juicio anterior fue tan buena la defensa que hizo que la sanción impuesta fuera considerada por el fiscal como insuficiente y recurrió al Tribunal Superior de Pau.

En esta ocasión, las sanciones han sido las siguientes:

A los barcos «Uhin gain», «Divino San Luis», «Divino Corazón de Jesús», «Glorioso San Telmo», «Famao» y «Axallan», a cada uno de ellos la sanción fue de cuatro mil francos (unas 48.000 pesetas) y falta aún la sanción de la aduana.

A los barcos «Ibarbia Hermanos» y «Marcelina», la cantidad de ocho mil francos (unas 96.000 pesetas) y les falta también la sanción de la aduana.

Los barcos de uno y otro grupo deberán pagar las costas del juicio, que vienen a aumentar la sanción.

EL FUTURO

Parece, según las últimas capturas, que la pesca está saliendo de aguas prohibidas y que por los días que esto escribo no hay peligro de detenciones, ni por variación en el radar ni por caer en la tentación de los prohibidos.

Pero sí es una realidad que este año las pescas van siendo menores con relación al anterior. El 9 de mayo, exactamente, de este año, en relación con la misma fecha del año 73, las embarcaciones guipuzcoanas llevaban capturados 1.300.000 kilos menos de anchoa.

Al parecer, las aguas han estado frías hasta ahora y la campaña, que habitualmente comienza el 19 de marzo, en esta ocasión ha dado comienzo a finales de abril.

PATRONES Y MECANICOS DE PRIMERA

Y dejando las cosas desagradables de detenciones, sanciones y poca pesca, terminaremos con una noticia alentadora.

En la Escuela Náutica de Pesca de Pasajes ha habido unos exámenes para todos aquellos que tenían título de patrón de segunda o de mecánico de segunda y llevarán diez años de servicio. Tras este examen se les concedía el título de primera, tanto de patrón de pesca de litoral como de mecánicos navales.

A este examen han acudido hombres de mar de todo el litoral canábico, desde Lugo hasta Guipúzcoa. En cuanto a esta provincia se refiere, el número de patrones que han obtenido el título superior es de veintiocho, y el de mecánicos, de treinta y tres.

Y el hecho de haber tomado esta decisión la Subsecretaría de la Marina Mercante ha alegrado mucho a nuestros pescadores. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

EL «MUELLE DEL ALMIRANTE» Y LA ESTACION DE «FERRYS», INAUGURADOS EN SANTANDER

SANTANDER, 20.—Ayer llegó a Santander, por vía férrea desde Madrid, el ministro de Obras Públicas, don Antonio Valdés González-Roldán, acompañado del director general de Puertos. En la estación le esperaban las primeras autoridades provinciales y locales e inmediatamente se dirigieron al Gobierno Civil, donde le fue ofrecida al ministro una recepción.

A las nueve y cuarto, el señor Valdés se reunió con el gobernador civil de Santander y un equipo de ingenieros provinciales, a fin de sostener una sesión de trabajo, en la que se estudiaron los principales problemas que tiene planteados la Montaña y que inciden directamente en el campo de acción del Ministerio de Obras Públicas.

Una vez finalizada la sesión de trabajo, que duró una hora, el ministro y sus acompañantes giraron una visita a las instalaciones del puerto. A las 11,30, el señor Valdés González-Roldán procedió a descubrir una placa que da el nombre de «Muelle del Almirante» al nuevo dique en el que atracarán de ahora en adelante los «ferrys». Esta lápida viene a ejecutar el acuerdo tomado por el Ayuntamiento de Santander de que el más moderno muelle de la capital lleve el nombre del fallecido almirante Carrero Blanco. Inmediatamente después, el ministro inauguró la estación marítima, considerada como la más moderna de Europa en su género. Construida con un diseño arquitectónico de gran funcionalidad, tiene servicios completos para pasajeros, tales como inmigración, Policía, sanidad, aduana, comercios, restaurante, cafetería, etcétera. Se ha realizado con un presupuesto de 17.600.000 pesetas y está anexa al muelle de 267 metros de longitud, dotado de una rampa basculante que permite la entrada y salida de los coches al interior de los «ferrys». El presupuesto total del muelle y estación marítima se elevó a 58 millones y medio de pesetas.

Inmediatamente después, el ministro y sus acompañantes subieron al «ferry» «Monte Toledo», de la naviera Aznar, que inició su ruta entre Santander y el puerto inglés de Southampton.

Posteriormente, a las 2,30 de la tarde, en la misma estación marítima, hubo un almuerzo oficial en el que, a los postres, el ministro pronunció un discurso en el que, entre otras cosas, dijo: «Se me ha expuesto como el problema fundamental del puerto el relacionado con sus accesos ferroviarios, donde han existido algunas dificultades que se han de resolver inmediatamente para plantearnos ya una solución definitiva que pueda valorarse debidamente para ser abordada en cuanto las posibilidades económicas lo permitan».

Finalizado el discurso, el ministro se reunió con los periodistas, con los que sostuvo una rueda de prensa, en la que amplió los proyectos de su Ministerio respecto a Santander.

A las cinco de la tarde, el ministro y sus acompañantes salieron hacia Madrid por carretera, tras finalizar su jornada, en la capital santanderina. ■ CIFRA.



BOTADURA DEL «MILANOS»

En los astilleros de la Constructora Gijonesa tuvo lugar la botadura del carguero «Milanos», actuando de madrina del nuevo buque doña María Victoria Luca de Tena, esposa del ministro de Comercio. Ocupaban la presidencia del acto el subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante don Enrique Amador Franco; el marqués de Aledo, el comandante militar de Marina de Asturias y otras personalidades.

El nuevo buque tiene una eslora total de 135,50 metros y un registro bruto de 7.800 toneladas.

EXCLUSIVO

...NO ES CIENCIA-FICCION

★ UNA GIGANTESCA PRESA ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS, LO CONVERTIRIA EN UN GIGANTESCO LAGO

★ LA ENERGIA PRODUCIDA POR EL SALTO DE AGUA, BASTARIA PARA ABASTECER EUROPA Y AFRICA DURANTE VARIOS SIGLOS

HAN RESUCITADO
EL PROYECTO
"ATLANTROPA"

QUIEREN CERRAR

El mundo está loco, loco. Loco de atar. Loco de remate. O, tal vez, demasiado cuerdo. Todo depende del color del cristal. Y del ángulo desde el que se mire. Los futurólogos, hasta hoy, estaban considerados como unos auténticos agoreros. El Club de Roma, por ejemplo, con sus previsiones y advertencias, ha conseguido poner a medio mundo con la carne de gallina. Los futurólogos hablan, por lo general, del año dos mil. Y los más aventurados se atreven a contemplar, en visión panorámica y conjunta, ese terrible siglo que tenemos por delante.

Sus predicciones, las más de las veces, provocan escalofríos. Tienen la virtud —justo es reconocerlo— de utilizar un lenguaje especial, directo y contundente. Pero incurrir en el grave defecto de una perspectiva excesivamente inmediata. Les falta, a pesar de su nombre, visión de futuro, en el más amplio sentido de la palabra. Y no han logrado desprenderse todavía de unos condicionamientos culturales y científicos de la época en la que viven, y que serán, a no dudarlo, sensiblemente distintos de los conocimientos que posea el hombre del futuro. La óptica de hoy no vale para juzgar el mañana, como no resulta válida una mentalidad del siglo XVII para analizar y comprender el mundo en que vivimos.

Toda regla —cierto es— tiene sus excepciones. Y la futurología también, como no podía ser por menos. Hoy, en pleno siglo XX, con casi setenta y cinco años a la espalda y con veinticinco de perspectiva por delante, hay hombres que trabajan para el futuro con técnicas del presente. Han dejado de lado la filosofía y los presagios. Se han puesto a trabajar con una visión futurista —ésta sí— y aparecen animados por un único afán: poder ofrecer a los hombres unas soluciones de recambio eficaces para los problemas que ya se vislumbran. Es, de nuevo, el triunfo de la previsión sobre el lamento. Y deben de ser tenidos muy en cuenta, por decabelladas y heterodoxas que puedan parecer las vías de salida que tan desinteresadamente hoy nos ofrecen.

EL PROYECTO "ATLANTROPA"

Este sería el caso del profesor Hermann Soergel, uno de los hombres de ciencia más heterogéneos —y discutidos— del siglo. Ingeniero y arquitecto, urbanista y sociólogo, ecólogo y matemático, experto en mil disciplinas y aprendiz semipermanente, el profesor Soergel ha provocado las más encendidas polémicas y ha conquistado los más dispares adjetivos. Ha sido calificado de genio y acusado de visiona-

rio. Y de "sus proyectos se ha dicho desde que eran descabellados hasta que merecían el Premio Nobel.

El profesor Hermann Soergel, alemán y fundador que fue de la celeberrima revista "El Arte de la Construcción", es el autor de un proyecto genial —o tal vez de un gigantesco disparate— que bautizó con el nombre sugestivo de "Atlantropa", apelativo de evocaciones sugestivas, que trae a la memoria otro nombre de parecidas resonancias: el de la Atlántida, civilización de magnitudes colosales —y tal vez mítica— que desapareció bajo la embriaguez de las aguas oceánicas. El doctor Soergel ha situado su "Atlantropa" muy cerca del lugar en el que la leyenda asegura que se levantaba aquella otra civilización sin vestigios.

LAS MUTACIONES MEDITERRANEAS

Devorador insaciable de la Historia, el sabio alemán no ocultaba su asombro cada vez que se detenía a pensar en los cambios geológicos y en las mutaciones hidrológicas que ha sufrido nuestro planeta. Especialmente cuando se detuvo a meditar sobre las mil y una alteraciones protagonizadas por el mar Mediterráneo. Los geólogos —que son el equivalente exacto de los futurólogos, pero en sentido opuesto— han demostrado que el "Mare Nostrum" (por utilizar una terminología romana, que hoy, en pleno auge de la multipolaridad, carecería de sentido) era un simple lago hace unos cinco millones y medio de años. Hay quien dice cinco millones y medio, y hay quien se inclina por los siete millones. Millón más o millón menos, lo cierto es que ese paso angosto que hoy se conoce como "estrecho de Gibraltar" no ha existido siempre. Y es más: se trataría de un accidente orográfico reciente.

Si los geólogos están en lo cierto —y sus razones tendrán para estarlo, cuando nadie les lleva la contraria—, las aguas del océano Atlántico habrían rebasado, como consecuen-

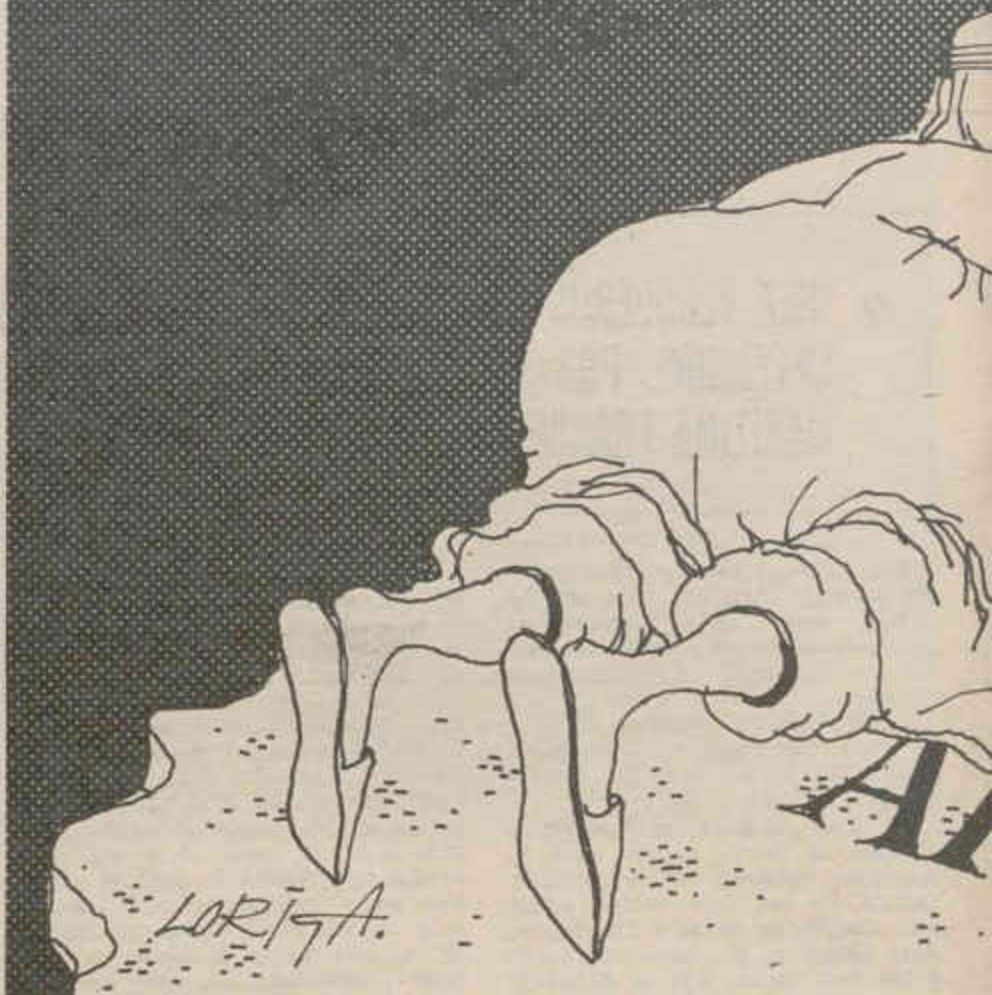
cia de alguno de aquellos maremotos o cataclismos, tan frecuentes en aquella época remota, una cadena montañosa que uniría España con África. Y, a modo de gigantesco diluvio, esas aguas desbordadas habrían invadido el valle mediterráneo, que, después de tan considerable aluvión, quedaba de nuevo separado del "océano-madre"; esto es, de lo que hoy conocemos como océano Atlántico. La depresión mediterránea —el valle— quedaba convertido así en un gigantesco lago, que, con el paso de los siglos, y por efecto de la evaporación natural, se iba desecando paulatinamente, dando lugar a una serie de lagos menores, aislados y saladísimos.

EL EJEMPLO DE LA NATURALEZA

Los geólogos no se han puesto todavía de acuerdo en si este fenómeno se ha repetido diez o doce veces, o si, por el contrario, llegó a producirse dieciocho o veinte. Realmente, el dato de la frecuencia era algo que no le preocupaba lo más mínimo al curioso profesor Soergel, que, como buen intuitivo, detuvo su atención en un dato marginal: la enorme cantidad de energía que se desaprovechaba en estos gigantescos y espontáneos trasvases de origen natural.

Y así, dándole vueltas y más vueltas a esa idea —que ya era obsesiva—, llegó a imaginar una situación ideal, en la que una gigantesca presa actuaría a modo de agente regulador de un trasvase artificial. Si el hombre conseguía controlar artificialmente el paso del agua desde el océano Atlántico hasta la depresión mediterránea —reconvertida en lago por la técnica moderna—, podría disponerse de tal cantidad de energía, que permitiría contemplar el futuro con la más tranquila y absoluta de las seguridades. La tesis, en teoría, es impecable. Y, por ello, el sabio alemán pasó de la idea al proyecto.

Había nacido "Atlantropa". El proyecto —tal y como lo dio a conocer hace algunos años— contemplaba la construcción de una descomunal presa de veinte kilómetros de longitud, cuya profundidad media oscilaba entre los trescientos y los cuatrocientos metros, que uniría la punta más meridional de las costas españolas, en Tarifa, con el saliente más pronunciado del litoral septentrional marroquí, en cabo Malabata, situado a menos de ocho kilómetros de Tánger. Por el



El doctor Hermann Soergel —sentado— contempla, en una fotografía obtenida hace una veintena de años, el manifiesto de su sensacional proyecto "Atlantropa", que prevé la construcción de una gigantesca presa entre España y Marruecos, que cerraría el mar Mediterráneo a la altura del estrecho de Gibraltar. El proyecto de convertir el "Mare Nostrum" en un lago ha sido desenterrado ahora, a modo de solución alternativa frente a la crisis energética.



La gigantesca presa, cuya pantalla parabólica (de trescientos metros de profundidad y catorce kilómetros de largura) avanza hacia el Atlántico, daría lugar al más gigantesco salto de agua del planeta. Sus dimensiones —cien veces superiores a las de las cataratas del Niágara— generarían tal cantidad de energía eléctrica, que dos continentes enteros —Europa y África— tendrían asegurado el suministro por espacio de varios siglos. (Ilustración de José A. Loriga.)

AR EL MEDITERRANEO

otro extremo, el cierre del canal de Suez no ofrecía la más mínima dificultad técnica. Se obtenía así —esta era la idea de Hermann Soergel— un lago artificial, que, en función de su desnivel con respecto a las aguas atlánticas, permitiría la explotación industrial de un enorme potencial energético de origen hidráulico. Y que, al mismo tiempo, facilitaría la más rápida, eficaz y económica vía de comunicación entre dos continentes hoy aislados.

RESUCITA EL PROYECTO

Hace menos de cinco años, un arquitecto italiano de renombre internacional, el doctor Pietro Gazzola, miembro de número del Conseil International des Monuments e des Sites, y famoso por su reconstrucción del puente de Castelvecchio, en Verona, exhumó el viejo proyecto de Soergel, actualizándolo en función de un objetivo diverso: la salvación de Venecia. En un convenio internacional celebrado el 18 de octubre de 1969 en la isla de San Giorgio, y ante una élite mundial de técnicos y expertos, el arquitecto Gazzola propuso la construcción de un dique que cerrase el estrecho de Gibraltar —esta vez, de catorce kilómetros— para lograr, después, que por efecto de la evaporación natural bajase el nivel actual del Mediterráneo en una medida de metro a metro y medio, lo que permitiría regular posteriormente ese nuevo nivel a través de un complicado sistema de válvulas y escotillas, que recordaban el viejo principio físico de los vasos comunicantes.

De acuerdo con las crónicas de la época, la idea del arquitecto Gazzola no estaba encaminada a solucionar el problema energético, puesto hoy de relieve por la crisis del petróleo, sino, tan sólo a mejorar la situación ribereña de muchas ciudades mediterráneas, condenadas —como en el caso de Venecia— al hundimiento, o asfixiadas por el colapso urbanístico. Sin embargo, tanto un proyecto como el otro han sido desempolvados ahora, con motivo de la alarmante escasez de las fuentes de energía. De acuerdo con los cálculos más optimistas, los pozos de petróleo —que no son, precisamente, pozos sin fondo— tienen los días (y quien dice días puede hablar de años o de decenios) contados. La obtención de petróleo contenido en las pizarras bituminosas, sobre la que se trabaja ya en los Estados Unidos,

puede representar un pequeño respiro, pero no una solución definitiva. La energía solar, en fase experimental todavía, presenta algunas limitaciones insalvables, como es el número máximo de horas solares que tiene el día. Y, por último, también la energía nuclear tiene sus inconvenientes.

Así las cosas, muchas miradas se han vuelto hacia el proyecto de la presa que ya vislumbró —y que dotó de datos técnicos de realización— el sabio alemán. Algunos técnicos han recordado que, desde un punto de vista estrictamente tecnológico, la obra es perfectamente realizable, como lo demuestra que, ya en la actualidad, se está construyendo una presa en Nurek (Unión Soviética), cuya pantalla de contención tiene más de trescientos metros de altura. La utilización hidroeléctrica no es, tampoco, desdeñable. Se habla —aunque siempre en el terreno de la teoría— de que el rendimiento ideal se lograría en el momento en que el nivel de las aguas del lago mediterráneo fuesen inferiores, en un centenar de metros, a las del océano Atlántico.

Esto permitiría un aprovechamiento óptimo e integral del más gigantesco generador de energía natural que se pueda imaginar. Ya en su momento, Hermann Soergel calculaba que se podrían obtener sesenta y siete millones de caballos de vapor, que equivalen, poco más o menos, a 438 millones de kilovatios hora; esto es, el consumo actual de media Europa. Hoy, y merced al desarrollo de la tecnología moderna, con un salto de agua de cuatro mil kilómetros cúbicos al año y un desnivel de cien metros —el equivalente de un centenar de cataratas como la del Niágara— se podría llegar a obtener la impresionante cifra de un billón de kilovatios hora; un billón de kilovatios hora, cifra impresionante, que representa más del doble de la producción total europea. Y que bastaría, por sí sola, para abastecer durante decenios —y tal vez siglos— a dos continentes enteros de toda la energía necesaria: Europa y África.

ASPECTOS TECNICOS

A la hora de contemplar el aspecto económico de la empresa, no parece que existan, tampoco, dificultades insuperables. Ciertamente el presupuesto, redondeado en una cifra interminable de ceros, parece sacado de una novela de ciencia-ficción. Pero, a pesar de

todo, no es inalcanzable. Hay que tener en cuenta que en Madrid, en la sede del Instituto de Estudios Africanos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, se han estudiado —y muy seriamente por cierto— una serie de proyectos que prevén, a largo plazo, la construcción alternativa de un puente o de un túnel submarino (en este último caso, de características semejantes al que unirá Gran Bretaña y Francia, a través del canal de la Mancha, con una longitud de 49 kilómetros y 262 metros, y que se encuentra ya en fase de realización), que comunicaría las costas españolas con las africanas. La impresión más generalizada es que ha prevalecido la tesis del puente, que tendría treinta metros de anchura, sin contar las vías férreas. Y, puestos a construir un puente —se preguntan algunos técnicos—, ¿por qué no acometer ya la construcción de la presa?

Si el capítulo presupuestario no resulta un obstáculo insalvable, los promotores de la idea tendrían que hacer frente a otros inconvenientes de índole diversa. Primero y principal, el logro de un acuerdo entre la totalidad de los países ribereños del Mediterráneo. Y, habida cuenta de las tensiones actuales, ese acuerdo se presenta —hoy por hoy— inalcanzable. Para lograrlo, tendrían que sentarse a la misma mesa, unidos por unos intereses comunes, países tan dispares como Libia e Israel, Grecia y Turquía, España y Marruecos, Italia y Albania, Egipto, Francia, Siria y hasta la mismísima Unión Soviética —implicada en el proyecto por sus costas del mar Negro—, por citar sólo algunos casos.

UNA PACIENTE ESPERA

Otra de las cuestiones a tener en cuenta es la situación en que quedarían las costas de los países afectados. El problema implica la intervención de técnicos en materias tan dispares —pero, en esta ocasión, inevitablemente complementarias— como la ingeniería, la geología y la geofísica, la climatología y la meteorología, la sismología, la oceanografía y la ecología, la biología y, por supuesto, la política, y hasta la economía. Tendrían que ponerse también de acuerdo. Y llegar a un resultado final positivo, ya que, al menos sobre el papel, la presa de Gibraltar puede representar una solución eficaz para ciudades como Venecia —que se hunde progresivamente

te en las aguas—, mientras que podría resultar contraproducente para otras muchas zonas, especialmente los litorales de mayor incidencia turística. Cambiarían completamente las condiciones de vida. Y hasta la fisonomía y equilibrio ecológico de millares de kilómetros de costa, desde Ceuta a Esmirna y de Tánger a Alejandría.

El último problema de los suscitados por la controversia —el viejo proyecto de Hermann Soergel es hoy motivo de polémica, actualizado como está por la crisis energética— es una vertiente técnica, frente a la que no hay más alternativa que la resignación y la paciencia. Habría que esperar unos cuantos años —tal vez más de cincuenta— antes de que el lago mediterráneo tuviese ese nivel ideal del que hablan los técnicos. El proceso natural de evaporación de las aguas se vería atenuado —aunque no compensado— por la lluvia y la aportación constante de los cauces fluviales. Sin el caudal oceánico, y a presa cerrada, la evaporación, aun siendo tan tremenda como la que se registraría, tan sólo provocaría el que el Mediterráneo perdiese sus aguas a razón de cuatro mil kilómetros cúbicos netos anuales. Habida cuenta del volumen total del "Mare Nostrum", que se calcula es del orden de los casi cuatro millones y medio de kilómetros cúbicos de agua, una pérdida del orden de la prevista rebajaría su nivel a razón de una media neta anual que oscilaría entre el metro y el metro y medio.

De acuerdo con estos cálculos, tendrían que transcurrir —como ya queda dicho— un mínimo de cincuenta años antes de que pudiese explotarse industrialmente la energía eléctrica producida por el salto de agua de la presa de Gibraltar. Con un agravante, puesto ya de relieve por el ilustre geólogo chino-americano Kenneth J. Hsu, que en la actualidad se dedica a la investigación en un laboratorio suizo: "Si se cerrase hoy mismo el estrecho de Gibraltar, la pérdida anual de agua por evaporación no podría ser compensada, con lo que el Mediterráneo terminaría por secarse en el transcurso de un millar de años".

REPORTAJE POR
JOAQUIN JIMENEZ



DOÑA CARMEN POLO DE FRANCO, MADRINA DEL "J. J. SISTER"

EL BUQUE, DE PASAJE, FUE BOTADO EN VALENCIA Y HARA LA LINEA DE CANARIAS

VALENCIA.—En los astilleros de la Unión Naval de Levante se celebró el acto de botadura del buque de pasaje "J. J. Sister", primero de una serie de dos que la Compañía Trasmediterránea ha encargado para reforzar sus líneas con las islas Canarias. Fue madrina del "ferry" la esposa del Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco, quien llegó a Valencia por vía aérea acompañada por la señora de Arias Navarro, ministro de Información y Turismo, don Pío Cabanillas; subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador; don Pedro Nieto Antúñez, presidente de la Trasmediterránea, y otras personalidades e invitados.

El "J. J. Sister", que podrá entrar en servicio a principios de 1975, tiene 141,10 metros de eslora total, 22 de manga, 13,20 de puntal y seis metros de calado. Desplaza 9.270 toneladas, y estará propulsado por cuatro motores Man-Bazán, con una potencia total de 26.800 Bhp., que imprimirán una velocidad de 22 nudos, pudiendo transportar 924 pasajeros en trayectos largos y 1.071 en cortos, además de 250 vehículos. Su tripulación constará de 129 miembros.

El buque, del tipo Super X, al igual que su gemelo, "Manuel Soto", que también se construye en la misma factoría valenciana, estará dotado de aire acondicionado en todas sus dependencias, estabilizadores de balance, amplios salones, restaurante, cafetería, bares, piscina, tiendas, circuito cerrado de televisión, ascensores y otras comodidades.

Tras la botadura, y después de firmar en el Libro de Honor de la empresa constructora, se celebró un almuerzo en honor de la madrina del buque, doña Carmen Polo de Franco, al que asistieron las personalidades desplazadas desde Madrid, autoridades valencianas y canarias, que llegaron del archipiélago para asistir al acto.

El presidente de la Unión Naval de Levante, don Javier Gil de Biedma, explicó las realizaciones de los astilleros y cómo desde su fundación han estado ligados a la Trasmediterránea. Seguidamente, don Pedro Nieto Antúñez, presidente de la sociedad naviera, glosó la figura de Juan José Sister, hombre que a fuerza de abnegación e ingenio supo crear empresas y poner los fundamentos, al dar vida a la Compañía Valenciana de Navegación, antecesora de la Trasmediterránea.

El subsecretario de la Marina Mercante felicitó a las compañías armadora y constructora, porque "su decisión de renovar el material es una prueba de confianza en el futuro de España".

EL MEDITERRANEO, LABORATORIO IDEAL DEL OCEANOGRÁFO

Por RICARDO CIUDAD

"El hombre del siglo XX debe considerar el Mediterráneo como el laboratorio ideal de la oceanografía. En él pueden estudiarse a escala reducida, como en un laboratorio, la mayoría de los fenómenos y de los problemas importantes del océano".

Así define el Mediterráneo, dejando a un lado la Historia, la tradición o la literatura, un hombre célebre, un investigador nato de las profundidades, el comandante Jacques-Yves Cousteau.

RICARDO CIUDAD.—¿Cree usted, entonces, que en el Mediterráneo se hallan reunidas todas las condiciones de estudio oceanográficas que pueden hallarse en todos los demás mares y océanos del mundo?

COMANDANTE COUSTEAU.—No, naturalmente que no. Pero el Mediterráneo presenta, no obstante, fenómenos muy particulares y específicos, como la hormotemia, por ejemplo. Además está a nuestro alcance el instrumental completamente el Mediterráneo. Sería preciso que todo el mundo se decidiese a esa tarea, incluso los norteamericanos y soviéticos. No está todavía a nuestro alcance, al alcance del hombre de hoy, instrumentar el océano en todo el planeta. Tal vez en el siglo veintiuno podamos pensar en algo más grande que el Mediterráneo. Pero en la actualidad se trata de una excelente manera de empezar. Es un lugar de estudio perfecto, con numerosos problemas interesantes; es lo bastante amplio sin ser excesivamente grande. En el Mediterráneo existen, por ejemplo, problemas de deriva continental entre Europa y África, es decir, problemas de geofísica. Hay también problemas de hidrodinámica, de biología..., y da clase de problemas. La primera etapa debería consistir en trabajar en la instrumentación del Mediterráneo hasta finales de siglo. Después, ya veremos.

"Si los países mediterráneos no hacen un gran esfuerzo para participar en ese deseo común, muy pronto, como de costumbre, se producirá el "monopolio" de los grandes, es decir, de los norteamericanos y de los rusos. Celebramos que norteamericanos y rusos vengan a ayudarnos, a colaborar, pero a condición de no vernos obligados a desempeñar un papel de mendigos.

PARTICIPACION RIBEREÑA

R. C.—A su juicio, ¿en qué campo se corre el riesgo de que los norteamericanos y los soviéticos ejerzan un monopolio del estudio científico del Mediterráneo?

C. C.—En el campo científico no puede hablarse de riesgos, puesto que los descubrimientos realizados por cualquier país son, teóricamente, propiedad de todo el mundo. Ahora bien, me parece anormal que este viejo mar, cuna de todas las civilizaciones, no sea estudiado, al menos en gran parte, por las naciones ribereñas. Es una cuestión de orgullo y de dignidad. Después de todo, el orgullo y la dignidad son algo importante lo mismo en la vida de los individuos que en la vida de las naciones. Si viste usted a un individuo, si lo alimenta, etcétera, acabará odiándole, porque no habrá tenido dignidad suficiente para ganar por sí mismo, o al menos en parte, lo que necesita para vivir. Pues bien, lo mismo sucede con las naciones, y con el alimento espiritual sucede lo mismo que con el alimento material.

"No se corre ningún "riesgo" porque los Estados Unidos y la Unión Soviética desempeñen un papel impor-

★ LOS PAISES RIBEREÑOS —DICE JACQUES-IVES COUSTEAU— DEBEN ESTUDIARLO A FONDO Y NO PERMITIR QUE SEA MONOPOLIO DE LOS "GRANDES"

tante en el estudio del Mediterráneo, puesto que los conocimientos que adquieran estarán al alcance de todos. Pero una cuestión de dignidad para los viejos pueblos mediterráneos es que contribuyan a ese estudio, como son capaces de hacerlo, puesto que son esos pueblos precisamente los que han proporcionado los científicos que utilizan los Estados Unidos.

R. C.—Comandante: ¿está en marcha ese proceso? ¿Se dan cuenta los países mediterráneos de la necesidad de emprender esa acción?

C. C.—En parte, sí. Francia, por ejemplo, fue la primera en darse cuenta, hace más de veinte años, y es el primer país no sólo en Europa, sino en todo el mundo, que tuvo una oceanografía completamente organizada a escala nacional. Pero lo que me satisface más aún es ver cómo Italia, por ejemplo, acaba de hacer un esfuerzo considerable en esa acción de reorganización, incluso realizando progresos espectaculares en los sectores para los que se hallaba capacitada... Si no hablo de España es porque todo el mundo sabe que comienza apenas en ese campo. Pero esperemos que prosiga por ese camino.

Otro hecho satisfactorio es ver cómo países tales como Grecia, Egipto, Israel (cito a propósito países políticamente muy diversos) están realizando grandes esfuerzos para participar también en esa acción común.

NUEVOS METODOS

R. C.—¿Cómo se organiza dicha acción? ¿Realiza cada país sólo las experiencias que juzga más a su alcance?

C. C.—No, eso sería desastroso. En la actualidad, desde el año mil novecientos setenta, nuestro objetivo ha consistido en evitar precisamente los problemas nacionales dobles y en preparar un nuevo método de trabajo.

"Desde mil novecientos setenta y uno, el "estado mayor" de la Comisión Internacional para el Estudio Científico del Mediterráneo (CIESM) propuso a cada país miembro, según los medios a su alcance, varios temas de programas, y los países han ido respondiendo si podían realizarlos o no. Por consiguiente, se trata de formular las propuestas antes de que los diferentes países decidan sus propios programas, con el fin de tratar de influenciar esos programas nacionales hacia una acción colectiva para el estudio en común del Mediterráneo.

R. C.—¿Cree usted que el estudio científico del Mediterráneo puede contribuir de alguna manera en el programa elaborado por las Naciones Unidas para la explotación de los recursos submarinos y ayudar así a los países en vías de desarrollo?

C. C.—Sí, pero... —hay siempre un "pero"—. Ese programa no es más que un proyecto todavía. Las Naciones Unidas llevan varios años estudiándolo, pero se encuentran enfrentadas a problemas actualmente insolubles. Temo que sea vano decir que se trata de algo que beneficiaría a todos los pueblos del mundo. Serán siempre los más fuertes, los mejores armados tecnológicamente, los que realicen ellos mismos esa explotación. Así, pues, esa ayuda adquirirá rápidamente el aspecto de una limosna y no de un reparto. Para compartir es preciso poseer. A mi juicio, el mejor esfuerzo que puede hacerse para ayudar a los países en vías de desarrollo es un esfuerzo en favor de la educación. De esa forma se les permitirá recuperar su retraso tecnológico. El camino no es proporcionarles recursos materiales, sino favorecer el medio de que esos países puedan crear sus propias élites.

PROBLEMAS POLITICOS

R. C.—¿Piensa usted en problemas políticos cuando habla de los obstáculos con que tropieza ese programa en estudio?

C. C.—Naturalmente. Hoy, sólo existen problemas políticos. En nuestro siglo veinte ya no existen problemas tecnológicos. El hombre ha demostrado que es capaz de realizar cualquier cosa, poco más o menos. La forma en que lo realiza es algo secundaria. Puede ser más o menos fácil, más o menos espectacular, pero no es un problema.

"Los verdaderos problemas son cuestiones de previsión, de racionalización y de distribución. Es imposible no impresionarse actualmente ante las reacciones de la juventud mundial. En el fondo, ¿por qué protestan? ¿contra qué protestan? Contra la llamada sociedad de consumo. Los jóvenes se equivocan con frecuencia en su forma de expresarse, pero en el fondo siempre tienen razón... En efecto, el mundo se halla hoy lanzado a una competición económica que no es ya una emulación, sino una rivalidad económica. Esa rivalidad obliga a desarrollarse por el solo placer de desarrollarse. Esa es también la característica de las células cancerosas. El mundo se comporta hoy como un cáncer. Es como si careciese de células reguladoras que organizan la materia, es decir, como si careciese de facultad de previsión.

"El drama de nuestra civilización es que no sabe prever. Sabe actuar, pero es incapaz de previsión. Actualmente, con los residuos atómicos, con la contaminación térmica, con la contaminación industrial, demostramos una vez más nuestra imprevisión. La Humanidad no será adulta, no será mayor de edad, hasta que haya logrado cambiar esa mentalidad.

"El Pescador", moderna unidad de investigación y prospección pesqueras de la Federación de Cofradías Sindicales de Pescadores de Baleares, recientemente inaugurado por el ministro de Trabajo y preparado tanto en artes como en aparejos y aparatos de detección con los equipos más modernos existentes hoy en el Mediterráneo español. Obsérvese en la popa del barco los brazos del pescate hidráulico de pesca. Característica especial del barco, en cuanto a sistema de pesca, es su prácticamente total automatización de las faenas de largado y virado de los artes. Todos los artes que lleva este barco son del modelo semipelágico de gran abertura.



NUEVAS TECNICAS DE ARRASTRE PARA EL MEDITERRANEO

Por MIGUEL MASSUTI

EL hombre, en muchos de sus actos, sigue guiándose por juicios y experiencias, tradiciones y errores que generalmente proceden de generaciones anteriores y que, acumuladas a lo largo de los años, han persistido hasta hoy, mostrándose reacto a la introducción de nuevos métodos en su hacer cotidiano.

Esto ocurre principalmente en actividades asociadas a fenómenos biológicos como la pesca, la piscicultura, la agricultura y la ganadería.

Se explica que las cosas ocurren así porque en las complejas relaciones entre organismos vivientes y de éstos con su medio ambiente, las leyes más sencillas no son fácilmente perceptibles.

Quizá la pesca sea el campo más reacto y más difícil de encauzar. Las características mismas que rodean esta actividad convierten

a los individuos que a ella se dedican en personas eminentemente individualistas y rutinarias. Un gran papel juegan la rutina y aun la superstición en esta actividad, anulando en muchos hombres su sentido crítico.

Para casi todo el mundo la pesca ha sido estimulada en los últimos cien años por la acción sucesiva de tres hechos que la han impulsado a un activo desarrollo y que son, a saber:

- a) Mecanización.
- b) Ecosondadores.
- c) Fibras sintéticas.

Que con su aparición y aplicación al campo de la pesca han pesado enormemente en su desarrollo y transformación.

En los países económicamente desarrollados, la pesca ha tenido siempre ayuda econó-

mica y una aguda competencia en la industria de tierra, la cual ofrece más estabilidad y empleos más confortables. Ello forzó a una mejora de métodos y unidades de trabajo, poniendo en manos de cada hombre más potencia y montando en tierra instalaciones adecuadas para un mejor aprovechamiento de las capturas.

La mecanización permitió aumentar la potencia de las embarcaciones y, por tanto, su radio de acción, su velocidad de desplazamiento y su capacidad de pesca. Mayores barcos han ido interviniendo en la pesca, y buques-factoría han facilitado la labor de aprovechamiento en no pocos casos.

La mecanización de las labores a bordo ha facilitado el trabajo y, por tanto, aumentado el rendimiento. La conservería, desarrollo del transporte y cadenas frigoríficas, al aumentar la difusión han aumentado la capacidad de

absorción y, por tanto, valorizado el producto.

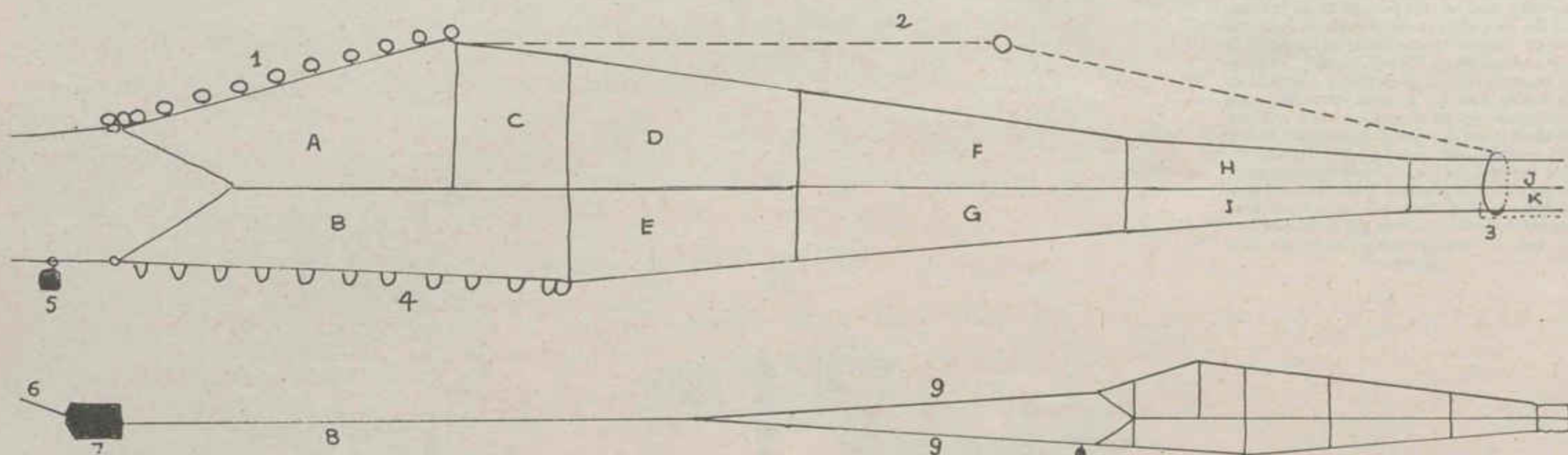
Más recientemente, los ecosondadores, el asdic, el basdic, etcétera, han introducido nuevas facetas en las labores de la pesca, haciendo más fácil el trabajo, disminuyendo los destrozos y pérdidas de artes y aumentando, a la vez, las capturas.

La radio ha permitido el enlace continuo de las embarcaciones con los puestos de tierra, facilitando la situación y haciendo más rentables los desembarcos.

Ultimamente, las fibras sintéticas han hecho posible la construcción de artes más duraderos y efectivos. Recientemente han comenzado a usarse gran número de nuevos materiales en la construcción de las artes de pesca. Los materiales ya en uso incluyen poliamidas (nylon, perlon, rilsan), políesteres (terylene) y el vinilo (saran, cloruro de

(Pasa a la página siguiente)

EL ARTE SEMIPELAGICO DE GRAN ABERTURA Y EL ARTE PELAGICO CON NETZ-SONDER PARA LA PESCA PELAGICA DE ARRASTRE



ESQUEMA DEL ARTE SEMIPELAGICO DE GRAN ABERTURA

1: Flotadores. Diámetro, 15 centímetros. Flotabilidad, 750 gramos. Número total, 30. 2: Cabo de polipropileno. Diámetro, 16 milímetros. Longitud, 33 metros. 3: Mordaza. 4: Lastres, 25 trozos de cadena de un metro por un kilo. 10 trozos en las bandas. Cinco trozos en el cuadrado. 5: Peso de 10 kilos, situado a dos metros por delante de cada banda inferior. 6: Cable de arrastre. 7: Puertas. 8: Cable de acero de 12 milímetros de diámetro (brazo de 60 metros). 9: Cable de acero de 10 milímetros de diámetro (superior) (tirante de 40 metros). 10: Cable de acero de 12 milímetros de diámetro (inferior). Largo total de la red, 46,20 metros. A: Ala superior. B: Ala inferior. C: Gran espaldar. D: Pequeño espaldar. E: Vientre. F: Paño superior. G: Paño inferior. H: Larguero superior. I: Larguero inferior. J: Zopo. K: Mirinaque. Para las profundidades superiores a los 150 metros, la longitud del brazo debe ser aumentada.

(Viene de la página anterior)

polifenilo, coulene y vinilon). Estas fibras son utilizadas también mezcladas con lana y algodón en la confección de prendas de vestir para los pescadores.

Entre las propiedades más interesantes de las fibras sintéticas figuran la velocidad de inmersión, resistencia a la rotura y al roce, a la luz solar, al agua de mar.

El nylon es muy utilizado en los artes de enmalle. El perlon es más usado en la fabricación de redes de arrastre, fijas y de cerco. El terylene es un nuevo poliéster de gran resistencia a la tracción, que no se pudre, sufre bien la acción solar y ofrece bastante resistencia al desgaste cuando está mojado.

Como los artes pueden dividirse en tres grupos, según el esfuerzo a que se somete el material, se ha intentado buscar las fibras más convenientes para cada caso.

Para redes de enmalle finas son más adecuados los hilos de poliamida de una sola hebra o de varios filamentos, ya sea de este material o de poliésteres.

Para redes de deriva se recomiendan estos mismos hilos, así como también los de polivinilo.

Los artes sujetos a grandes esfuerzos, artes de arrastre, tendrán mejor resultado utilizando hilos de hebras de poliamida (perlon y nylon) trenzadas que poseen gran elasticidad, resistencia y tensión al roce.

En las pesquerías del Japón va aumentando la popularidad de las redes sin nudos. Entre las diversas ventajas de este procedimiento de fabricación de redes figura el hecho de que las mallas no se deforman con la tensión, y por la ausencia de nudos, además, se utiliza menos material, con la consiguiente economía de peso y volumen.

La pesca balear, y en general la del Mediterráneo, ligada a una producción no muy alta de nuestras pesquerías, es de una rutina casi crónica y ha evolucionado muy poco. Se vive de espaldas a la evolución y modernización, salvo muy raras y honrosas excepciones.

Muchas embarcaciones, cambiando la vela por el motor, se mantienen iguales, con muy pocas innovaciones que faciliten la labor de nuestros hombres de mar. No fructifican muchas ideas por culpa de seres inadaptados a todo desarrollo o debido a detractores de estas mismas ideas.

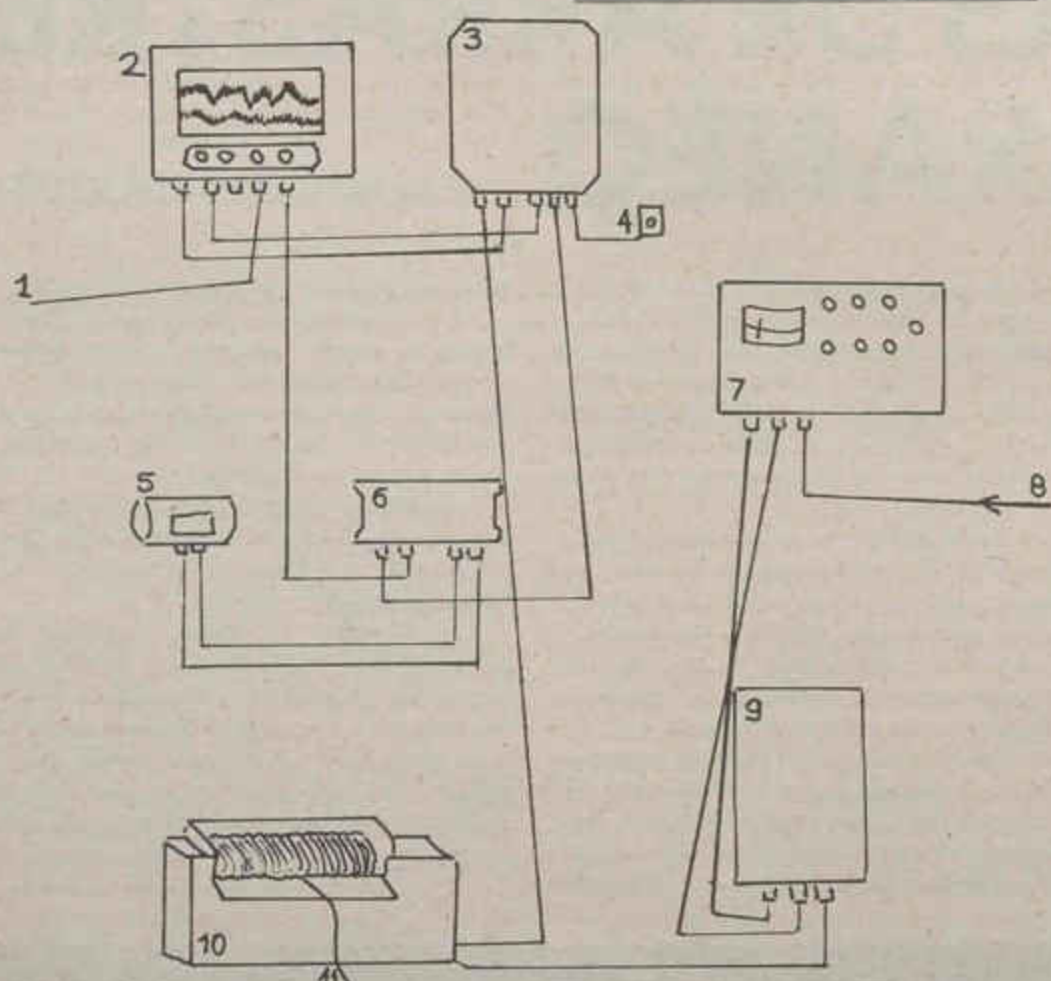
En la pesca de nuestra región, más bien se

piensa en negativo que en positivo, buscando soluciones en el fácil camino de las infraestructuras, en lugar de mejorar técnicas modificando sistemas.

No puede, ni debe, nuestra industria pesquera lanzarse a grandes cambios. Ni la producción de nuestras pesquerías —mucho menos en situación de sobreexplotación— ni el potencial de nuestras aguas admiten un gran desarrollo y una gran transformación en nuestra pesca ancestral. Pero sí podemos actualizar nuestra flota y nuestros artes, e introducir todas aquellas técnicas que hagan el trabajo más fácil y más rentable.

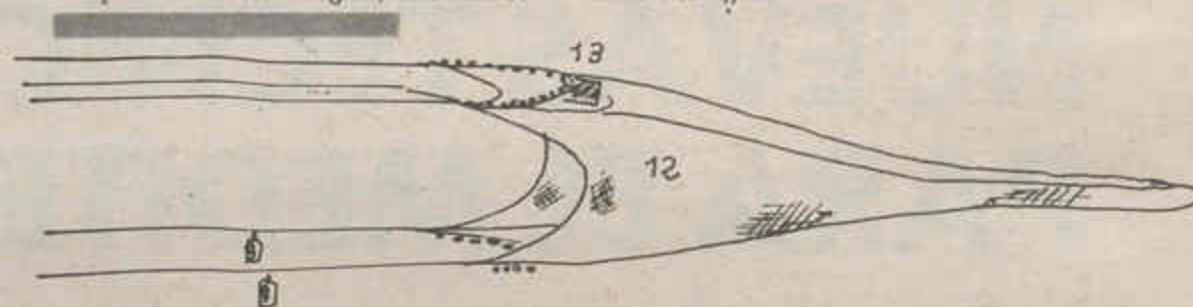
EL ARTE SEMIPELAGICO DE GRAN ABERTURA DEL I. S. T. P. M. (FRANCIA)

Este arte de arrastre, denominado de gran apertura por ser ésta su principal característica, reúne a la gran apertura vertical que puede alcanzar, por el especial diseño de las bandas desprovistas de "calones", la de poder ser utilizado como arte de arrastre semipelágico entre dos aguas.



EQUIPO COMPLETO DE NETZ-SONDER

1: Toma de 110 ó 220 voltios. 2: Receptor-registrador. 3: Generador de vibraciones. 4: Lámpara piloto. 5: Transformador. 6: Caja de empalme. 7: Caja de cambio de corriente. 8: Toma de 110 ó 220 voltios. 9: Caja de resistencias. 10: Tono eléctrico. 11: Cable del sondador.

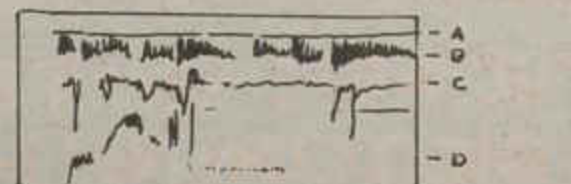


ARTE DE ARRASTRE DE CUATRO PAÑOS

13: Receptor-emisor. 14: Esquema del cable del Netz-Sonder. A: Manga protectora. B: Manga protectora. C: Rodela protectora. D: Capa aislante. E: Cable de alambre de acero.

ECOGRAMAS DE NETZ-SONDER

A: Relinga de flotadores. B: Manchas de peces. C: Relinga de plomos. D: Fondo del mar.



NUEVAS TECNICAS DE ARRASTRE



Alumnos de Biología trabajando a bordo de "El Pescador" en prácticas de biología pesquera.

Se ha discutido la efectividad de este arte como semipelágico para sustituir las clásicas "trainas" o "mamparras" con luz para la pesca de especies de peces pelágicos. La opinión de Mr. Bonnet —diseñador del arte— es que para el Mediterráneo (dado el tipo de embarcación de pequeño tonelaje), al no poder utilizar artes de grandes dimensiones, no es rentable su utilización como arte pelágico.

Muy interesante resulta, sin embargo, como arte de arrastre de fondo por su gran abertura vertical. Presentando normalmente una abertura mínima de cuatro metros, mientras que cualquier arte clásico de arrastre no supera una abertura máxima de un metro.

El modelo en el cual hemos efectuado pescas experimentales en Mallorca, Málaga y Cataluña está fabricado en nylon trenzado, con una longitud de 49 metros y con sólo 130 kilos de peso.

Características de la red.

Para un arte de una longitud de 49 metros, que es el que hemos utilizado en las pescas experimentales, las características son las siguientes:

Relinga superior.—De 28,20 metros de cable forrado de 10 milímetros (más tres milímetros de forro).

Relinga inferior.—De 35,20 metros de cable forrado de 12 milímetros (más 10 milímetros de forro).

Relinga lateral.—De polipropileno o nylon de 12 milímetros de diámetro.

CARACTERISTICAS DEL APAREJO DE ARRASTRE (Ver figura)

Una de las características más interesantes del arte semipelágico es la ausencia de "calones" en las bandas. Del extremo de las bandas salen dos malletas de cable de acero de 10 milímetros de diámetro, con una longitud de 40 metros cada una. Son estas dos malletas en triángulo las que consiguen la gran abertura vertical del arte.

Continúa después la malleta normal (variable en longitud según la profundidad de trabajo), pero igualmente en cable de acero de 12 milímetros en este caso.

La longitud inicial de 60 metros será variable para cada tipo de fondo y de arrastre.

Puertas.—Cuando se utilice como arte de arrastre de fondo pueden ser del mismo tipo que las usadas en los artes clásicos de arrastre mediterráneo. Cuando se quiera utilizar como arte semipelágico, no pueden exceder de 130 kilos.

Flotadores.—Se utilizan 30 flotadores de aluminio con una fuerza ascensional de 750 gramos cada uno. Su diámetro es de 13 centímetros.

Lastres.—Se utilizan 25 cadenas de un metro de largo para un peso de un kilo. Estas cadenas van sujetas a la relinga inferior, distribuidas sobre el cable de acero forrado. Pueden utilizarse sueltas, formando bucles o enrolladas sobre la relinga. Se usan sueltas cuando el fondo es "sucio", ya que así el arte va "saltando" sobre el fondo. Se utilizan enrolladas cuando el fondo de arrastre es "limpio".

Cables de arrastre.—No presentan ninguna característica especial. Las longitudes serán las mismas que para un arte de arrastre clásico, según la profundidad. Variará solamente el utilizado como arte semipelágico, dependiendo de la velocidad del barco, ya que el levantamiento del arte sobre el fondo para pescar entre dos aguas o simplemente levantado se puede conseguir bien sea aumentando la velocidad de arrastre del barco o acortando la longitud del cable de arrastre.

Muy útil resulta el sistema de "pies de gallo" utilizado por los pesqueros franceses del Mediterráneo para el reglaje del ángulo de trabajo de las puertas. Las puertas francesas tienen en el "pie de gallo" una pieza metalizada, rígida, y otra de cadena. Cambiando el número de eslabones se variará el ángulo de las puertas, dándoles mayor o menor abertura, según interese.



Don Miguel Massuti, oceanógrafo-jefe del Equipo de Investigación Pesquera del Laboratorio de Baleares del Instituto Español de Oceanografía, a bordo de "El Pescador".

MANIOBRAS DE PESCA

La diferencia fundamental, en cuanto a maniobra de pesca se refiere, entre los pesqueros franceses y los españoles de similar tonelaje, estriba en la colocación de los pescantes en el barco. Estos van situados en las aletas, a babor y estribor, bastante atrasados, así como la utilización de un rodillo metálico a lo ancho de toda la popa.

Como consecuencia de ello, mientras que en los pesqueros franceses el virado del arte se hace en marcha y por popa, con lo cual el arte permanece siempre en posición correcta, en los pesqueros españoles se hace a barco parado y por una banda.

Maniobrando el virado del arte por la popa, y con los pescantes laterales, tanto el cable de arrastre como las malletas van enrollándose en los carretes de la maquinilla, facilitando esta mecanización la labor que se puede efectuar más rápidamente y con menos hombres.

Creemos que la gran utilidad de este arte y su interés en aplicarlo a nuestra flota estriba en que siendo un arte eficaz —especialmente para peces y crustáceos que viven a cierta altura sobre el fondo (merluza, caramél, calamares, etcétera)—, es a la vez, por su selectividad, mucho menos dañino que los artes clásicos actualmente en uso.

EL NETZ-SONDER PARA LA DETECCION Y CONTROL DE PESCA PELAGICA

Hemos indicado ya anteriormente que dadas las características de la pesca local en el Mediterráneo, la pesca de peces pelágicos mediante artes de arrastre pelágico no ofrece garantías de rentabilidad para barcos de poco tonelaje.

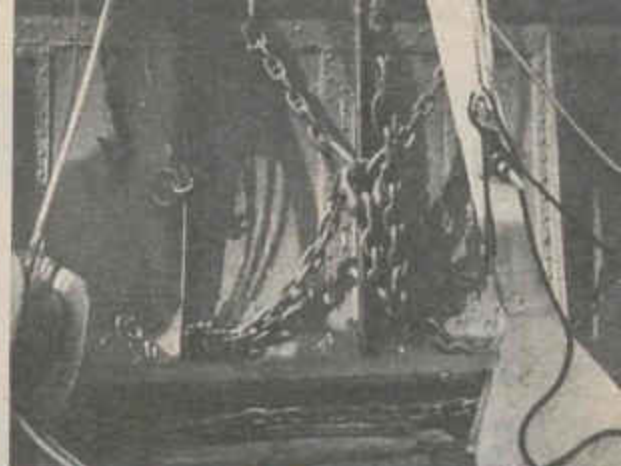
De todas maneras, por el interés que presenta dentro del plan de modernización de la flota y sistemas de pesca, es importante conocer el esquema de un equipo completo de Netz-Sonder ("sondador de la red").

Este aparato consiste en un emisor-receptor situado en la relinga de flotadores que va marcando en todo momento un ecograma donde figuran: la relinga de flotadores, la relinga de plomos y el fondo. Con lo cual podremos controlar durante toda la operación de pesca la abertura vertical de la red de arrastre, la altura a la cual está situada sobre el fondo y el pescado que en cada momento está entrando en la red.

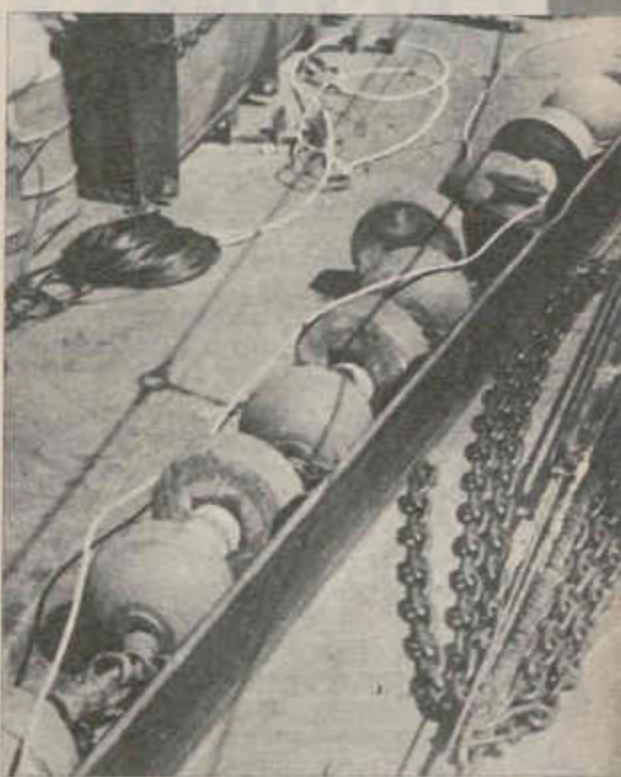
Cuando el sondador normal o el asdic o basdic indiquen a una cierta altura sobre el fondo un eco de pescado interesante (un banco importante de peces pelágicos), se podrá levantar el arte mediante la maniobra ya indicada de aumentar la velocidad del barco o reduciendo la longitud del cable de arrastre, y de esta manera situar el arte a la altura conveniente respecto a la situación de la marca detectada por el sondador. En el momento de pasar sobre la marca podremos observar a través de la gráfica del Netz-Sonder si lo hemos capturado o no, ya que entre las dos bandas del ecograma que indican los flotadores y los plomos de la red aparecerá la marca del banco atrapado. Igualmente se puede operar en sentido contrario, es decir, haciendo descender el arte, disminuyendo la velocidad o largando más cable de arrastre.

Este sistema de pesca es muy útil en mares muy ricos en bancos de peces pelágicos, pero puede utilizarse igualmente para la pesca de arrastre de fondo, sobre el fondo.

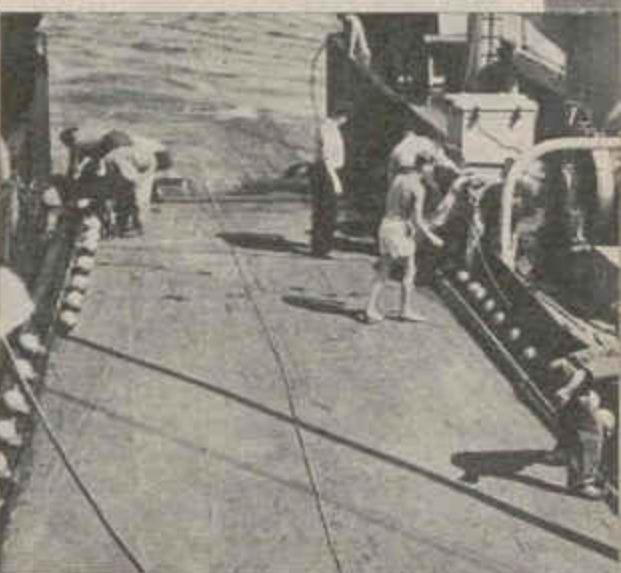
El sistema Netz-Sonder indicado en la figura corresponde al sistema alemán con cable; los japoneses han ideado un sistema con la eliminación del cable, mediante un sistema de concepción diferente. ■ M. M.



Puerta metálica especial para pescas pelágicas y semipelágicas de arrastre.



Relinga inferior de un gran "trawl" pelágico alemán.



Pesca de arrastre por popa mediante rampa. Pueden observarse a ambos lados de la rampa las relingas de flotadores, y por el centro de la misma el cable de Netz-Sonder.



Una buena captura con arte semipelágico japonés en aguas del golfo de Guinea.

NO HAY CORRELACION ENTRE NUEVAS EMBARCACIONES Y DESGUACES

ALICANTE (Especial para "Hoja del Mar").—El Sindicato Provincial de la Pesca de Alicante fue sede de una tensa reunión del Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo, a la que asistieron sobre unos sesenta representantes sindicales de los organismos pesqueros del litoral, entre vocales natos y asesores.

Presidieron, junto con don José Masip Cosín, presidente del Comité Técnico y secretario de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, don Tomás Baudes Ruso, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca; doctor don Juan José López Gómez, biólogo del Instituto de Investigaciones Pesqueras, y don Antonio Juan Juan, patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Alicante.

Los encontrados criterios sobre la mejor normativa para una regulación del esfuerzo de pesca y evitar que un masivo sobreesfuerzo agote los caladeros dieron lugar a una serie de intervenciones en las que participaron gran número de asistentes de todas las provincias marítimas, prolongándose la sesión hasta primeras horas de la tarde.

Se efectuó a modo de recapitulación de los más importantes puntos tratados en reuniones anteriores en relación con el esfuerzo de pesca, y tras laboriosas intervenciones, se llegó a la elaboración de tres puntos:

- Necesidad de limitar el excesivo esfuerzo de pesca en el Mediterráneo, ya que se siguen construyendo embarcaciones cada vez de mayor potencia y se estima no hay correlación con los desguaces.

- Rogar se suspenda la aplicación de la Circular 10/15/74, de fecha 16-III-74, sobre limitación de potencias pescando en determinadas zonas hasta disponer de una

mayor experiencia, a lo que se opone Baleares.

- Conceder a la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo y a su Comité Técnico una mayor fuerza de acción.

Clausuró la reunión el señor delegado provincial de Sindicatos de Alicante, don Gabriel Castro Villalba, quien, con la experiencia de los problemas pesqueros en la provincia, felicitó a los reunidos por las conclusiones a que se había llegado tras los debates habidos, animando a seguir por el camino del entendimiento en la discusión de las partes interesadas, soluciones que en el fondo interesan a todos.

Al objeto de exponer ante la Administración los resultados de la reunión, se acordó constituir una comisión integrada por los presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca del litoral mediterráneo, presidida por don José Masip Cosín, y visitar en Madrid al director general de Pesca Marítima.

Esta visita se llevó a cabo al día siguiente. Previamente, los comisionados sindicales saludaron a don Agustín de Bárcena y Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, en su despacho oficial, exponiéndole los problemas y conclusiones de la reunión en Alicante. Después, en la Subsecretaría de la Marina Mercante, la comisión designada fue recibida por el director general de Pesca Marítima, don Jaime Manuel y Piniés, efectuando una exposición de las conclusiones adoptadas, siendo invitados los representantes de las provincias más directamente afectadas a una reconsideración de los problemas, al objeto de llegar a un acuerdo completo, lo que así se hizo, hasta tanto se celebre la próxima reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo. ■ LUIS MILLAN ROCA.

BUSQUEDA DE ZONAS DE PESCA PARA LA FLOTA SUR

PALMA DE MALLORCA.—Con el fin de hallar óptimas zonas de pesca, que permitan a la flota del Sur de España abandonar las aguas conflictivas norteafricanas, está realizando viajes de investigación el "Pescador", buque experimental construido por la Federa-

ción Balear de Cofradías de Pesca y el Instituto Español de Oceanografía.

La misión actual del buque, que trabaja por cuenta del citado Instituto, es confirmar la existencia de óptimas zonas de pesca en el golfo de Mazarrón y en el mar de Alborán.

EL BUQUE HIDROGRAFICO "POLLUX", EN ALMERIA

ALMERIA.—Se encuentra en aguas almerienses el buque hidrográfico "Pollux", de la Armada española, que durante cinco semanas realizará una campaña geofísica de exploración de la plataforma continental en colaboración con la Empresa Nacional Adaro, de investigaciones mineras, y la Geological Survey, del Departamento del Interior de los Estados Unidos.

Los trabajos se llevarán a cabo entre Torrox y Aguilas, si bien con base central en Almería.

El "Pollux" pertenece a la Comisión Hidro-

gráfica del Mediterráneo, que actualmente tiene encomendados los levantamientos hidrográficos de Baleares y delta del Ebro. El buque, que desplaza 370 toneladas, con una potencia de 720 HP., alcanza una velocidad de once nudos y está equipado con toda clase de aparatos modernos de la máxima precisión.

Su dotación está compuesta por 39 marineros especializados, seis suboficiales y cuatro oficiales, figurando como jefe de la Comisión Hidrográfica el capitán de Navío don Vicente Gandaris Amillategui, ingeniero hidrográfico.

EL PATRON DEL "EVARISTO Y PAQUITA" SALVO LA VIDA DE UN TRIPULANTE

ALMERIA (De nuestro correspondiente).—El día 20 de abril del corriente año, el pesquero denominado "Evaristo y Paquita" salió de Garrucha hacia Caladizo, y a las siete de la mañana, es decir, en plena oscuridad, se produjo el hecho que motiva esta crónica.

Es uno de tantos incidentes a los que da lugar el ejercicio de la pesca. Para los dos protagonistas no tiene, pasados unos días, la menor importancia. Cuando se le pregunta al patrón por qué lo hizo, sólo contestaba que cumplió con su deber.

José María González Giménez iba calando el arte de arrastre y al tratar de quitar una coca que se había hecho en la mallela, ésta le enganchó los pies y lo sacó fuera del barco al mismo tiempo que le enredaba otra vuelta en el cuello. Tuvo la serenidad suficiente para, aprovechando que aún el cable no estaba tenso, quitarse esa última vuelta, y la gran suerte de que al caer al agua, con el peso del arte, la mallela le arrancara las botas y pudiera salir a flote.

El patrón, José Gea Cervantes, que se percató de lo sucedido, ordenó marcha atrás, y cuando José María salió a flote, le tiró un cabo para tratar que lo cogiera, pero el esfuerzo y la emoción habían hecho perder el conocimiento a éste, que empezó a hundirse. Entonces, José Gea, sin titubear un instante, se lanzó al agua, con todas las ropas, botas y chubasquero, y consiguió rescatar el cuerpo que se hundía, subirlo a bordo, hacerle la respiración artificial y lograr salvar una vida.

Hemos dicho y repetimos que es un hecho más de los que ocasiona la pesca, y si lo destacamos ahora es para que todo el mundo tenga conocimiento de la valentía, de la abnegación, del espíritu de sacrificio y de las dotes de mando que concurren en José Gea Cervantes.

En plena oscuridad percibió el incidente y ordenó marcha atrás; cuando vio que su compañero se hundía, se lanzó al agua, con riesgo inminente de su propia vida, lo que demuestra las otras cualidades citadas. ■ EGUZABAL.

DE LA SOLIDARI

Estas dos fotografías son un claro ejemplo de solidaridad y servicio.

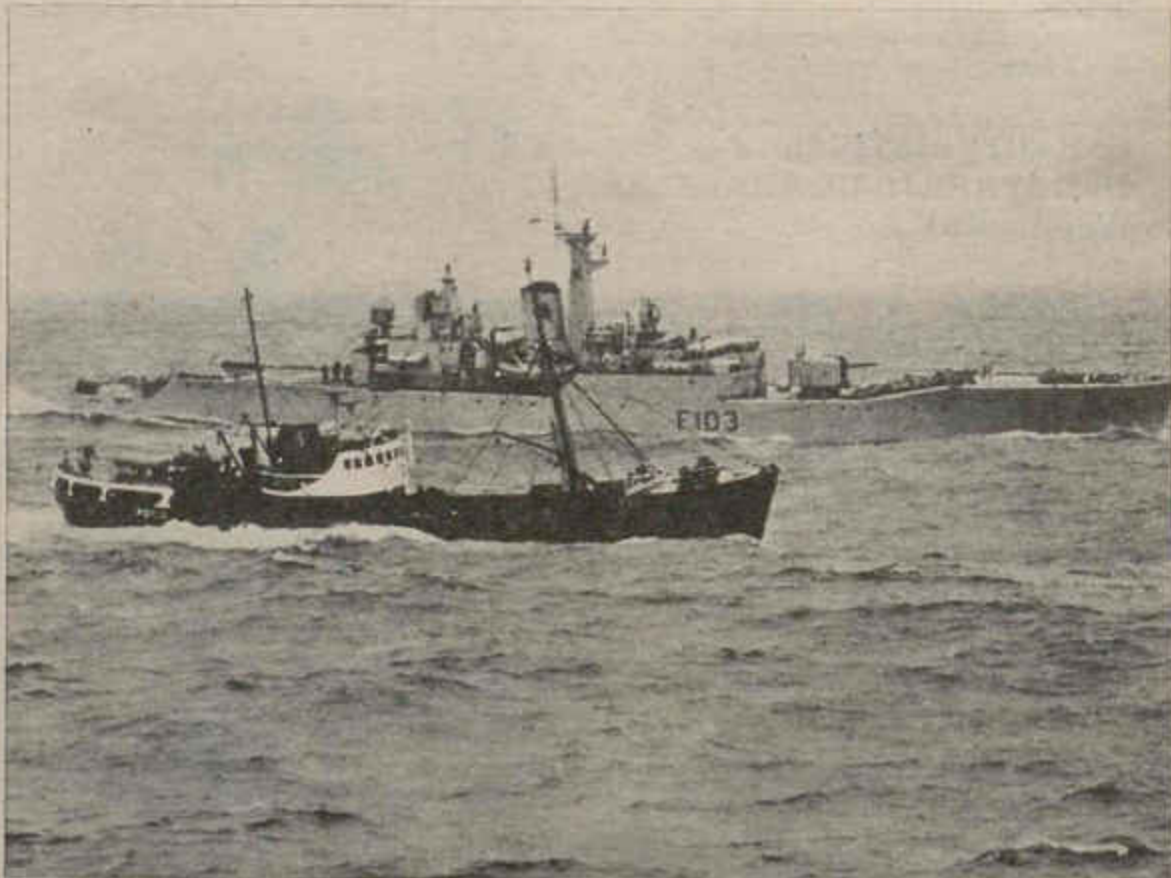
La historia es sencilla: dos pesqueros, el "St. Amant" y el "Saafa"

se encontraban faenando cerca de las islas Feroes.

Por allí patrullaba la fragata de la Marina Real Inglesa "Lowestoft".

Los pesqueros tuvieron problemas.

A uno se le había enredado una parte de la red en la hélice, y al otro se le quemó el cable del cabrestante.



UN ESLABON MAS EN LA COOPERACION ESPAÑA-SENEGAL:

SENAVITAIL

HUELVA (De nuestro corresponsal).—En cuanto conocimos la existencia de este proyecto de Sociedad Anónima Senavitail, presentado por el Ministerio senegalés de Desarrollo Rural e Hidráulico (Dirección General de Pesca), nos pusimos en contacto con el grupo de armadores de buques congeladores marisqueros; como se sabe, uno de los principales lugares donde esta flota faena es el litoral de la República senegalesa, siendo el puerto de Dakar su puerto-base.

Hablamos sobre el tema con el señor Maiza, su presidente, y con el señor Nardiz; a lo largo de una agradable conversación nos han facilitado cuantos datos hemos solicitado, desenvolviéndose la charla de la forma siguiente:

—¿Cómo comenzó la pesca del marisco en el Senegal?

—Hará unos ocho años que los buques españoles faenan en aquellas aguas; como es lógico, esta iniciativa surgió ante el empobrecimiento marisquero de nuestro litoral.

"El Alpino", un barco clásico transformado, fue la primera embarcación que faenó en aquel litoral. Se descubrió un tipo de gamba desconocida en el mundo, que ni los franceses, americanos, ni japoneses habían pescado,

aun llevando allí bastante tiempo; la causa era que esta gamba estaba a ciento cincuenta brazos de profundidad.

—¿Cómo comenzaron las relaciones bilaterales con el Senegal?

—A iniciativa de los armadores de Huelva, que solicitaron su apoyo a las autoridades españolas, ofrecido ampliamente; se invitó a las Ferias Colombrinas al señor Malick Dia, director general de Pesca de aquella República, acudiendo también el embajador español en el Senegal y otras autoridades españolas.

"Este fue el primer contacto, que, aparte de las amistades personales que engendró, significó el camino de un entendimiento futuro. De aquí surgió la posibilidad de un convenio de pesca entre ambos países. Este se firmó el día

uno de junio de mil novecientos setenta y dos, en él se otorgaban derechos de pesca a barcos españoles; como contrapartida se facilitaba el acceso de personal senegalés a nuestros barcos, se concedían becas de estudios en España a jóvenes senegaleses; junto a otras aportaciones del Estado español, figuraba la construcción de un almacén, en régimen de puerto franco, para pertrechos tanto de cara a buques de ambas como de otra nacionalidad. El estudio de la puesta en práctica de este almacén arrojó la necesidad de estructurarlo como sociedad anónima, y ésta es la proyectada Senavitail.

—¿Cuál es el objeto de esta sociedad?

—La importación y venta de productos de avituallamiento para los buques de pesca en el puerto de Dakar.

—¿Y su estatuto?

—Es una sociedad anónima con diecinueve millones CFA de capital social, con la participación senegalesa del cincuenta y uno por ciento; los nueve millones seiscientos noventa mil CFA correspondientes a su aportación serán suplidos por parte española bajo la firma de un préstamo sin interés y amortizable sobre los beneficios de la sociedad, no pudiendo exceder tal amortización del veinte por ciento de los beneficios a repartir.

La sociedad deberá localizar y construir sus locales en Dakar. En el proyecto figura la necesidad de que un técnico español colabore en:

- 1.º El inventario de los materiales que la sociedad va a comercializar.
- 2.º Determinar su estructura.
- 3.º Buscar el emplazamiento más indicado.

Este técnico se mantendrá en la sociedad durante los dos primeros años de su funcionamiento.

Los socios españoles deberán buscar la fuente de financiación necesaria para la construcción y compra de los equipos de la sociedad, estableciéndose la misma necesidad en cuanto a la formación de los "stocks".

—¿Qué derivaciones tendrá Senavitail?

—Ofrece la posibilidad de que toda la industria de efectos navales española: cables, redes, fontanería naval, etcétera, obtenga un nuevo mercado extranjero en que vender sus productos, y un mercado interesante por la cantidad de barcos que paran en Dakar; este mercado hoy en día está en manos del comercio francés.

"Otra finalidad es la consignación de los grupos, los nuestros en la actualidad están consignados a compañías francesas e italianas; el que lo haga esta sociedad implicará un mayor control por parte española, con la importancia que ello representa.

Independientemente de estas relaciones amigables de colaboración surgen ramificaciones en todos los sentidos; así observamos cómo la República del Senegal ha encargado a astilleros españoles 40 barcos arrastreros, de hielo, recientemente.

Otra consecuencia importante derivada es la de obtener la unión de los armadores. Así aparecen ya unidos 43 empresarios de Huelva a los que recientemente se ha unido también el grupo de atuneros con flota nueva y la totalidad de sus armadores.

Ante el extranjero es muy importante aparecer unidos y no de forma individual, como ha ocurrido tradicionalmente, y es importante porque las autoridades de cualquier país, que no están dispuestas a tratar con aquel o este armador aislado, sí lo están a conversar con

una única persona que represente a todos. Así surgió Marisqueros Asociados, Sociedad Anónima. Se estructuró como sociedad anónima y no como cooperativa por la necesidad de esa personalidad jurídica referida, que no sólo es importante de cara al exterior, sino también de cara a nuestras propias autoridades.

Así, en una reunión en la Dirección General de Pesca el 5 de abril del presente año se ha elogiado esta forma de actuar y de organizarse.

—¿Cuál es el momento actual de esta industria?

—Las cuestiones de tipo internacional se precipitan; la actuación, por tanto, debe ser veloz e intensa. Sabemos que la Administración (Ministerio de Asuntos Exteriores y otros Departamentos en colaboración) está preparando el futuro de la pesca española en aguas internacionales. Ahora bien, es de todos conocido que las relaciones con otros países comienza primeramente a nivel empresarial, ya que éste ve las posibilidades de actuación en aquellas o en esta zona marítima (pudiendo la Administración colaborar previamente mediante una investigación pesquera).

Vemos cómo, por ejemplo, se demanda la necesidad de una ampliación de los servicios de la Dirección General de Pesca, cuyos hombres son tan eficientes como suficientes, conociendo el agobio de trabajo que sobre ellos pesa. Es de esperar que se apruebe el proyecto presentado al Gobierno sobre la reestructuración y ampliación de la citada Dirección General de Pesca.

—¿De cara al futuro, en qué condiciones se encuentra el sector?

—La audacia del armador español, que es la que ha originado la explosión de esta industria, ahora se nos vuelve en contra. Se han superado todas las marcas de expansión razonables. A la vista de los resultados obtenidos, los buques de pesca se han visto aumentados en una proporción que ya no es racional. No se ha pensado ni siquiera en qué países se puede pescar y en el número de naves que sobre una zona determinada permiten un buen rendimiento; si a esto le unimos que las capturas totales han disminuido (así, en el setenta y dos se pescó más que en el setenta y tres), comprenderemos que el panorama es de total saturación, consecuencia de no pensar que este aumento en la construcción de congeladores iba a ser realizada por la mayoría de los armadores, sin percatarse del volumen total de dicho aumento y sus inmediatas repercusiones. Es una prueba más de la necesidad de una planificación con amplia base.

—Parece que nuestra técnica es demandada en el exterior, ¿no es así?

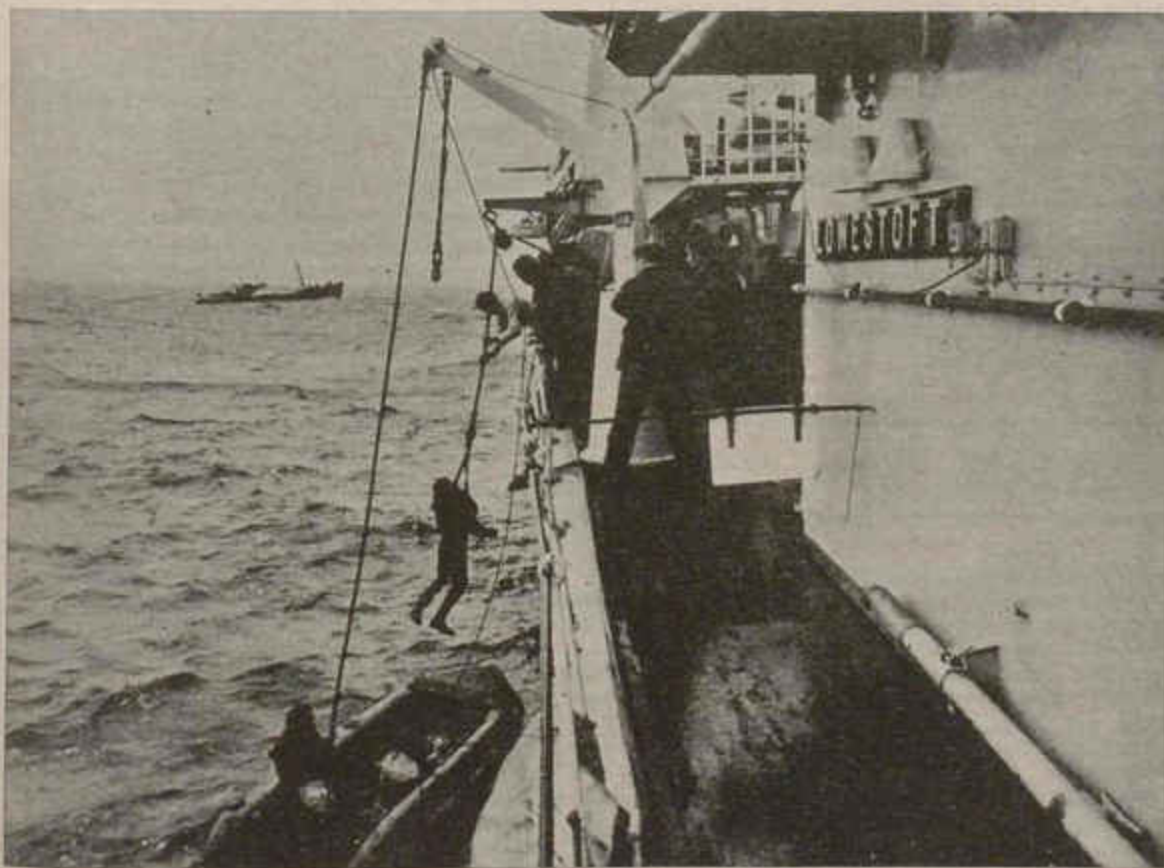
—Efectivamente, mas, no obstante, no debemos considerar como técnica sólo la construcción de barcos, ya que si ésta es importante, lo fundamental es nuestra técnica de dirección y nuestro personal especializado.

Existen anécdotas curiosas sobre barcos comprados en España por países extranjeros, y que tras la captura del pescado, en el momento de la venta, lo ofrecían congelado en bloques de veinte kilos, pero con todas las especies mezcladas... Resultado: la rápida venta de dichos barcos. Hispanoamérica, por idioma y demás circunstancias, puede ser un campo de colaboración excelente entre la industria pesquera española y americana.

Desde aquí damos las gracias a los señores Maiza y Nardiz por la amabilidad e interés que han demostrado en todo momento para la realización de la presente entrevista. ■
J. CARLOS CHILLIDA.

DAD EN LA MAR

Ambos pidieron ayuda, y con presteza acudió la fragata. El trabajo tenía dificultad, mas ello no fue obstáculo; se envió una lancha con los técnicos precisos y en ocho horas se resolvieron los problemas. La agencia añade que aprovecharon el viaje para intercambiarse fruta y pescado fresco, es decir, que no comieron perfiles, sino peces, pero todos acabaron contentos. Solidaridad y servicio, como tiene que ser.



EN EL PUERTO DE TENERIFE SE HAN INVERTIDO 1.200 MILLONES

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 15.—El director general de Puertos y Señales Marítimas, don Sabas Marín García, antes de abandonar Tenerife con dirección a Las Palmas de Gran Canaria, declaró que, hasta el momento, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife se han invertido 1.200 millones de pesetas sin contar con los proyectos que pronto se sacarán a subasta este mismo año, así como tampoco el aumento por la revisión de precios y proyectos hoy en ejecución, que serán del orden de los 300 millones de pesetas.

El señor Marín García dijo que antes de un mes se anunciará la subasta de la ampliación de la primera fase de la dársena pesquera, en la que se creará la lonja, de vital importancia para la ciudad, y que a finales de este año comenzarán las obras de construcción del muelle de contenedores, con una inversión de 90 millones de pesetas. Las obras —añadió— han de ejecutarse en un plazo de dieciocho meses.

En el muelle de Ribera, del puerto de esta capital, se construirá la estación marítima por un importe de 10 millones de pesetas.

Refiriéndose al muelle de los Cristianos, al Sur de Tenerife, dijo el señor Marín García que está a punto de entrar

★ DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS

en servicio, como el de San Sebastián de la Gomera, a falta ambos de adaptación de una rampa que precisen los dos buques "ferry" que, a partir de junio, harán el servicio entre ambas islas.

En cuanto al puerto de Santa Cruz de la Palma, anunció que las obras que se vienen haciendo en la ampliación del muelle estarán terminadas en el próximo diciembre. El presupuesto de esta obra ha superado los 200 millones de pesetas.

Terminó diciendo que, aunque el puerto industrial a crear en el Sur de Tenerife, dentro del término municipal de Granadilla, no es tema de la Dirección General de Puertos, se va a pedir una concesión de todas maneras a dicha Dirección General, que él aprobará, ya que por parte de su Departamento no hay la menor pega al desarrollo económico de Tenerife.

EL PUERTO DE LAS PALMAS CONTARA CON EL MEJOR MUELLE DE CONTENEDORES

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—"El puerto de La Luz y Las Palmas, dentro de cuatro años, verá duplicada su línea de atraque y superficie". Así se expresó en su reciente visita a esta isla el director general de Puertos y Señales Marítimas, don Sabas Marín García, quien vino acompañado del jefe de la sección de Planificación, don José Antonio Barthelemy González, para inspeccionar los puertos de la provincia. Con tal motivo tuvo lugar en el edificio de la Junta del Puerto, el pasado 16 de mayo, una rueda de prensa, donde el director general dio cuenta detallada de las obras en marcha, de los proyectos que se preparan y también de las que están próximas a ser subastadas. En este sentido resaltó que la inversión del Ministerio de Obras Públicas para los puertos de la provincia de Las Palmas dentro del actual Plan de Desarrollo asciende a 2.300 millones de pesetas, de los cuales dos mil millones corresponden al puerto de La Luz. Así destacó que el próximo día 17 de junio se cierra el plazo para la presentación de ofertas por parte de las compañías constructoras para la adjudicación de la primera fase de las obras de infraestructura de la dársena exterior, proyecto que comprende la prolongación del actual espigón en unos

700 metros más, así como la construcción de dos contradiques que partirán del actual dique del Generalísimo con el fin de formar una bahía abrigada, así como también la construcción de dos puestos de atraque o pantalanes para el amarre de supertanques de 300.000 toneladas de peso muerto.

También hizo resaltar el señor Marín a lo largo de su entrevista con los medios informativos que se va a acometer este mismo año la construcción de un complejo de muelles para pasajeros en el antiguo muelle de Santa Catalina, obra de la cual está muy necesitada el puerto al carecer en estos momentos de unos atraques idóneos para transbordadores y buques de turismo, así como para las unidades que cubren las líneas interinsulares y los servicios de soberanía con la Península. Igualmente destacó en su conferencia de prensa que el nuevo muelle de contenedores que se piensa poner en servicio oficialmente para el mes de julio, será, una vez debidamente terminado, el mejor de España, incluso por encima de Barcelona, que lo inauguró recientemente el Príncipe de España. Este muelle está en la zona de ribera de la nueva dársena exterior y tiene cerca de un kilómetro de línea de atraque en dos alineaciones, así como una superficie para la terminal de contenedores, que una vez pavimentada, se acerca a los trescientos mil metros cuadrados.

Sobre las obras en la isla de Lanzarote señaló que está en marcha la ampliación del muelle pesquero o bahía de Naos, encontrándose en información pública para su próxima subasta la ampliación en 300 metros más de la línea de atraque en el muelle de Los Mármoles. También anunció que la Dirección General se propone financiar en parte, junto con el Cabildo Insular y Ayuntamientos, las obras necesarias de un colector para colaborar a la limpieza de las aguas del puerto, hoy bastante contaminadas. Igualmente ratificó el deseo, vista la necesidad, de construir un tinglado en el citado muelle de Los Mármoles para la colocación de mercancías.

En cuanto a la isla de Fuerteventura, dijo que, muy a pesar suyo, no se puede acometer la ampliación de la línea de atraque del muelle de Puerto del Rosario, ya que habrá que esperar al próximo Plan de Desarrollo por falta de dinero. No obstante, sí destacó que han sido adjudicadas las obras para la ampliación de parte de la superficie del citado muelle que hace falta para la colocación de mercancías.

En definitiva, que la visita del señor Marín García ha supuesto una toma de contacto muy interesante con la realidad de los puertos de la provincia, ya que se ha llevado una idea clara de nuestras necesidades, sirviendo su presencia aquí para acelerar algunos proyectos que estaban dentro del carácter de urgencia, como era la construcción de un muelle para pasajeros en el puerto de Las Palmas de una forma fundamental. ■ JUAN F. FONTE,

NO SE CONFIRMA QUE DOS MARINEROS DESAPARECIDOS HACE VEINTIDOS AÑOS HAYAN SIDO LOCALIZADOS EN AFRICA

ARRECIFE DE LANZAROTE (Especial para "Hoja del Mar").—A raíz del temporal desencadenado el día 19 de septiembre del año 1952, desaparecieron en el distrito de Güera (A. O. E.), con sus respectivas tripulaciones, los balandros pertenecientes al puerto de Arrecife denominados "San Antonio" y "Joven Carmela".

Ocho hombres formaban la totalidad de aquellas tripulaciones, según consta en las certificaciones de defunción expedidas al efecto y en las aportadas por la autoridad de Marina acreditativas de la desaparición de tales barcos, figurando todos estos documentos contenidos en los expedientes formalizados en su día en esta Delegación insular, y que sirvieron de base para el reconocimiento por parte de nuestro organismo de pensiones y otros beneficios a favor de los familiares de estos hombres que, como en tantas otras ocasiones, dejaron sumidos a los suyos en una

tremenda amargura, compartida por la totalidad de las "gentes del mar" de Lanzarote.

¿Por qué estamos refiriéndonos ahora a un hecho acaecido hace ya veintidós años? Veamos: En el diario "La Provincia" del día 1 de los corrientes, su corresponsal en Lanzarote publicó unas manifestaciones que le fueron hechas por doña Andrea Martín García, vecina de Arrecife, en el sentido de que una señora de Yaiza, al parecer de su confianza, le aseguró haber oído por radio que cuando varios españoles rodaban una película en Africa encontraron a dos pescadores lanzaroteños de Femés viviendo en una "jaima" mora.

Efectivamente, dos de aquellos tripulantes desaparecidos, concretamente don José Martín González y don Sebastián Martín García, eran de Femés, tratándose precisamente del padre y un hermano de doña Andrea Martín, por lo que se comprende la ansiedad de esta señora en querer divulgar aquella "noticia"

con el fin de ver si de esta manera le llegaban referencias que le permitieran conocer la veracidad o no de la misma.

Por nuestra parte hemos hecho cuantas averiguaciones han sido posibles, y hemos de manifestar que nada existe que pueda hacer pensar que la noticia oída por radio por la señora de Yaiza (no se sabe ni por qué emisora) pueda estar relacionada con la supervivencia de unos tripulantes desaparecidos con sus embarcaciones en el año 1952, según quedó entonces debidamente acreditado, comprendiéndolo así los familiares de los mismos, con quienes cambiamos impresiones.

Pensamos, por lo tanto, que todo ha sido debido a un simple rumor, de los que tan a menudo se producen sobre los hechos acaecidos en el misterioso mar, como empeñados en mantener esperanzas en unos seres que no pueden o no se resignan a perderlas. ■ ALONSO GONZALEZ CORUJO.

PASO UNA FLOTA BALLENERA RUSA

De regreso del Antártico y camino de Odessa volvió a pasar este año por el puerto de La Luz la flota ballenera rusa. La misma venía encabezada por el buque-factoría "Yury Dolgoruky", el cual estaba acompañado de 13 "catchers" más. Por espacio de cinco días estuvieron en nuestro puerto, lo cual permitió a todos sus tripulantes, hombres y mujeres, realizar sus compras, especialmente ropas,

para sus hogares en Rusia. Se calcula que durante su estancia este millar de tripulantes dejaron en tierra unos cinco millones de pesetas.

EL REMOLCADOR "FORTUNATE", AL DESGUACE

Por espacio de veinticinco años estuvo prestando sus servicios en el puerto de La Luz el remolcador "Fortunate", de la firma Cory Hermanos. El mismo fue construido en Inglaterra en

PUERTO DE LA LUZ

1943 y llevó el primer nombre de "Empire Griffin", colaborando de una forma activa en el desembarco de Normandía y en la construcción del puerto artificial de Arromanches. A partir de 1949 llegó al puerto de Las Palmas, donde ha venido prestando sus servicios de una forma ininterrumpida, siendo en la actualidad uno de los pocos remolcadores que aún quedan con má-

quina de vapor. Al incorporarse recientemente nuevos remolcadores para el servicio del puerto de La Luz que fueron construidos en los astilleros de Enrique Lorenzo, en Vigo, caso del "Nublo", "Arucas" y "Gran Canaria", el "Fortunate" fue dado de baja, habiendo sido remolcado por el "Vulcano" hasta el puerto de Cádiz, donde será desguazado.

BAJA EL TRAFICO DE BUQUES RUSOS A HACER COMBUSTIBLE

Desde hace unos tres meses, el movimiento de buques rusos por el puerto de Las Palmas, especialmente mercantes a hacer combustible, ha experimentado una sensible baja. En los medios portuarios se comenta que ello está motivado al haber elegido el puerto de Ceuta para hacer el consumo, ya que han alquilado unos depósitos con dicho motivo.

TERMINO LA ZAFRA DE EXPORTACION DEL TOMATE

También con la llegada del mes de mayo se nota la ausencia de los buques que venían a cargar el tomate y las hortalizas con destino al mercado del Reino Unido y el continente europeo. Esto acontece todos los años, donde, como es natural, repercute en el propio tráfico, ya que semanalmente suelen ser unas diez unidades las que vienen por semana a cargar el preciado producto. ■ F. FONTE.

**CRONICA
DE
ALEMANIA**

**Cobran hasta 1.000 marcos
por facilitar embarque**

HAY QUE ACABAR CON LOS INTERMEDIARIOS CLANDESTINOS

BONN (De nuestro corresponsal).—Un compatriota ha tenido que abandonar su barco y regresar a España por temor a las amenazas y presiones que venía padeciendo por haberse enfrentado valientemente a los "mafiosos", que así llaman desde Hamburgo a Bremen a los didecados a colocar a nuestros marinos en los barcos, previo pago de 500, 600 y hasta 1.000 marcos. Su organización se va perfeccionando de tal manera que va a llegar el día en que no haya marinero ni maquinista español que embarque sin haber satisfecho la "protección".

Si de estos beneficios participan enroladores o patrones alemanes de buques de bandera cambiante o de los llamados armadores "negros", es fácilmente presumible; si no, ¿qué clase de varita mágica poseen estos "ma..." —perdón, "mafiosos"— para conseguir los embarques? Todos sabemos de dónde salen las entradas de reventa de los toros.

No hace tanto existían pensiones o establecimientos análogos, donde había que permanecer ocho o quince días para ser recomendados, pero por lo menos había donde dormir y comer y siempre se cambiaban impresiones sobre la categoría y seriedad de la compañía. Además no se cerraba el camino al que por sus propios medios había encontrado su camarote.

El OTV, Sindicato marino alemán, dio y aun buen palo a los armadores libres, como se denominaba a aquellos que por no estar encuadrados en ninguna patronal no respetaban tarifas, pero aún quedaron una docena, llamados hoy "negros", que embarcan indonesios o coreanos y siguen navegando. Otros navios cambian de bandera como el camaleón de color. El desbarajuste es total y el marino, desconcertado y en tierra, se ve obligado a mantener "ma..." —perdón de nuevo—, "mafiosos".

La apertura del canal de Suez no mejora en nada la situación de marinos en esta nación, toda vez que, de momento, por el alto tonelaje de los buques alemanes, a muy pocos les resulta navegable.

No mejorará tampoco esta situación para los marinos la resolución del Gobierno alemán de 22-VIII-73 sobre la construcción de barcos en este país, que concede la subvención de 538,4 millones de marcos a los astilleros, más un crédito por la misma cantidad con la primordial condición de que se destinen a una mejor y más moderna racionalización de los sistemas de producción; trabajos de investigación técnica y pocos, pero más ventajosos contratos, reduciendo al 60 por 100 la exportación durante cuatro años, que había sido calculada para 1976-79 en 16.000 millones de marcos, y que queda, por tanto, en 9.600 millones. Esta medida supone un número menor de barcos terminados con destino a otras naciones y en razón directa son menos los marinos que, a lo mejor, en el primer viaje, tenían ocasión de enrolarse.

Todo esto ayuda a esa gentuza a seguir "parasitando". Añadimos la poca atención que se viene prestando al marino español en esta nación por parte de aquellos a quienes corresponde.

En otro artículo ya denuncié la triste paradoja de que la Cartilla de Navegación no sea canjeable, ni reconocida en Alemania, y, sin embargo, el carnet de conducir sí.

Y ahora los "ma..." —¡y dale con los puntitos!—, los "mafiosos"... ¡Con lo fácil que sería acabar con ellos! ¡Y arreglar lo de la Cartilla de Navegación!

En fin, mientras llegue ese momento, que ha de llegar, contad siempre con nosotros contra esos pólipos y contra cualquier otra clase de "chupópteros", ya que para esa estamos. ■ ANGEL.

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

Teléfono 23 56 04 (5 líneas) • Telex: 76012 FCISA

FRICOISA

frio comercial e industrial. s. a.

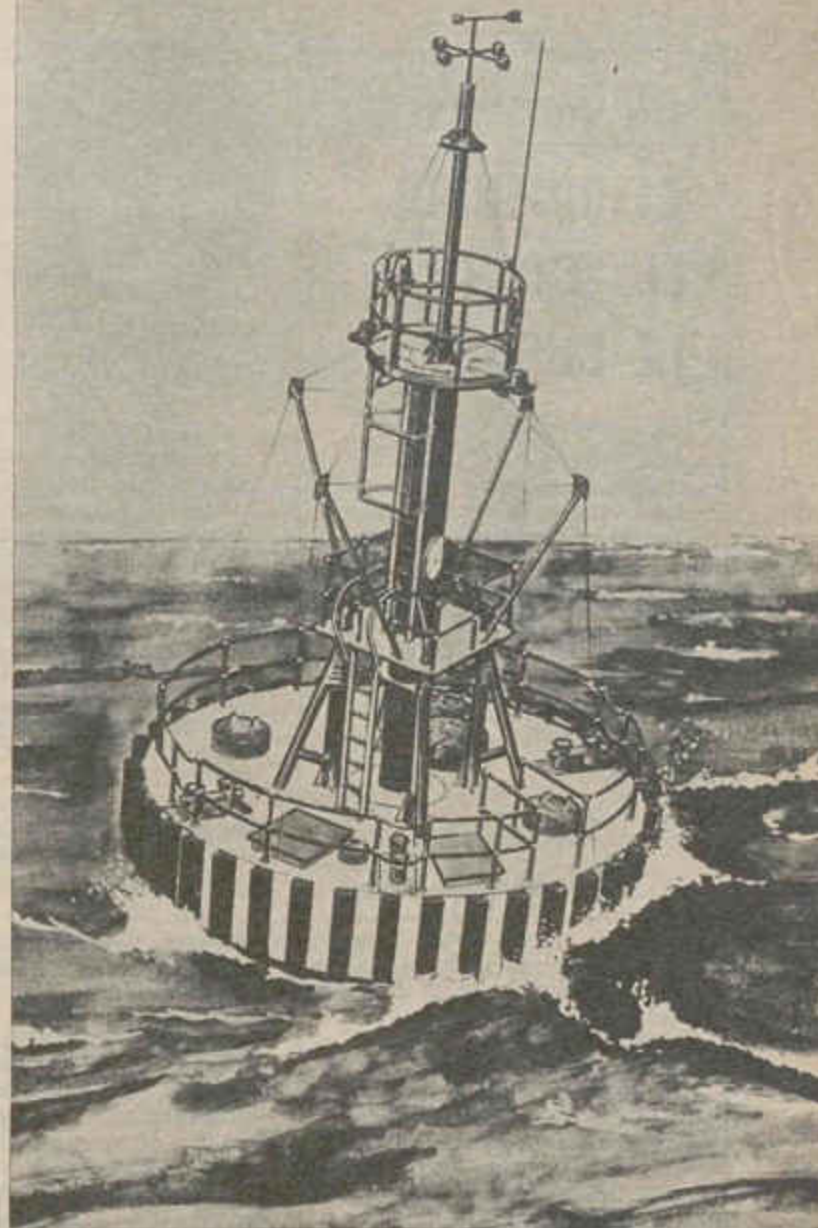
Friedrich

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

BOYA OCEANOGRAFICA Y METEOROLOGICA

El grupo Seatek, formado por las compañías británicas Hawker Siddely Dynamics, EMI Electronics y R. & H. Green and Silley Weir ha recibido un contrato para el diseño, construcción, puesta en funcionamiento y mantenimiento de una boya análoga a la utilizada por el Departamento de Comercio e Industria para la observación oceanográfica y meteorológica. La boya, cuyo diámetro mide 7,62 metros será la primera de gran tamaño proyectada enteramente en Gran Bretaña. El prototipo se basa en un diseño del Instituto de Ciencias Oceanográficas, y será situado, en principio, frente al montículo Smith, en el litoral de Norfolk. La boya irá dotada de sensores para la observación de parámetros meteorológicos y del estado de la mar, y los datos serán transmitidos al Ministerio de Agricultura y al Laboratorio Piscícola de Lowestoft. En el sistema telemétrico, EMI Electronics empleará el sistema de formación de señales a multifrecuencia (Piccolo), diseñado por el servicio Radiotelegráfico del Cuerpo Diplomático. Esta boya tiene como función principal servir de plataforma para la experimentación de dispositivos sensores avanzados y representa la contribución del Reino Unido a la propuesta red europea de boyas de observación.



PREMIO PARA EL "BINO-COMPASS"



El «Bino-compass» —un pequeño dispositivo que sólo pesa 100 gramos y que transforma unos binoculares marinos de 50 mm. en un compás de demarcación para grandes distancias, de gran precisión— ha sido galardonado con uno de los premios adjudicados en 1974 por el Consejo de Diseño de Gran Bretaña en la sección de artículos de consumo. Este dispositivo identifica y determina con precisión la posición de objetos, incluso con mal tiempo y durante la noche. Con un pequeño visor, que aumenta en un 2,5 la escala, también puede emplearse individualmente como compás manual de demarcación. El «Bino-compass» se acopla a los binoculares mediante un collarín ajustable y el visor se coloca delante del lente derecho oscureciendo sólo parte del mismo. La escala se ve en infinito, superpuesta sobre y en el mismo foco que el campo visual. Una escala bicolor de marcación recíproca tiene divisiones de medio grado. La escala puede iluminarse con un dispositivo de iluminación en miniatura, para facilitar una baja o alta intensidad luminosa.

Un Jurado especial decide la adjudicación de los premios del Consejo de Diseño, otorgados anualmente, teniendo su cuenta la excelencia del propio diseño y otros factores adicionales como seguridad, sencillez de uso, calidad del producto con respecto a su coste y estética.

LA MAYOR CONCHA MARINA

COPENHAGUE.—Sten Jakobsen y un estudiante muestran la longitud que tiene la concha marina encontrada hace ya veinte años por el profesor A. Rosenkranz en Groenlandia y que se considera la mayor del mundo. No fue exhibida hasta ahora, ya que el monte donde se hallaba incrustada hubo que cortarlo en cien trozos, extraer de ellos las partículas de concha y remontarla finalmente. Ahora se puede contemplar en el museo Mineralógico de la capital danesa.



SIN VICTIMAS SE INCENDIO EL "COSTA DE CUBA"

LA CORUÑA, 15.—El bacaladero «Costa de Cuba», de base en el puerto de La Coruña, se ha incendiado la pasada madrugada en aguas de Terranova. La totalidad de la tripulación ha podido ponerse a salvo y fue recogida por el buque pareja «Costa Canadiense», que la llevó a Saint-Pierre. Este mismo bacaladero volvió al lugar del siniestro y está tratando de remolcar al «Costa de Cuba» hacia el mismo puerto de Saint-Pierre.

Noticias llegadas a La Coruña, indican que los daños en el «Costa de Cuba» son cuantiosos, ya que se cree que tan sólo podrá ser recuperado en el casco del buque.

Parece ser que en el momento de producirse el incendio, en las bodegas del «Costa de Cuba» había unas cuatrocientas toneladas de bacalao, capturadas desde el mes de enero último, fecha en que habían salido del puerto coruñés.

La tripulación del buque, que se encuentra sin novedad, regresará a España por vía aérea.

CRONICA
DE
TERRANOVA

UN FACTORIA RUSO LIBERO DE LOS HIELOS A DOS BACALADEROS ESPAÑOLES

SAINT JOHN'S (De nuestro corresponsal).—En el presente mes se ha normalizado la entrada de buques en puerto, habiendo sido quince las parejas y tres los bacaladeros entrados a carbonada normal de aprovisionamiento.

Se han trasladado de bancos de pesca hacia el Norte, Labrador, donde se ha dado bien el pescado, para unos sí y para otros no, como ocurre siempre; pero precisamente el pescado se encuentra siempre debajo de los campos de hielo, haciendo más difícil las faenas de pesca.

Los bacaladeros se meten adonde está el pescado para conseguirlo a pesar de todos los peligros que supone los campos de hielo, icebergs y bancadas. La pareja «San Fermín» y «7 de Julio», después de seis horas de querer salir de una encerrona de los hielos, se quedó atrapado, bloqueado. Pidieron socorro al rompehielos, porque además tuvieron una avería en la máquina del segundo barco y se encontraban a la merced y corriente de aquéllos. Llegó una factoría rusa a sacarles y lo consiguió después de muchas horas de espera a reparar la avería, transbordo para darles el código de banderas —que no po-

seía esta pareja—, y así les sacaron, con toda felicidad. Esto ocurrió del 15 al 16 de mayo, en la situación 49° 05' Oeste y 48° 10' Norte, aproximadamente.

El Hogar del Marino Español, en esta ciudad, va tomando forma interiormente y pronto se abrirán sus puertas para todos los servicios previstos anteriormente. Prácticamente está terminado el segundo piso y al primero se le espera acabar la semana entrante, pudiendo ya funcionar y atender a la flota, tanto el servicio médico, telefónico, etcétera.

A causa de la huelga del Cuerpo de Correos en todo Canadá hemos sido afectados no sólo los habitantes de San Juan, sino todos los barcos

que entraron en puerto, porque no pudieron recibir la correspondencia ni enviar la suya. La ilusión de todo marino, cuando llega a un puerto, es leer las cartas de sus seres queridos, saber cómo continúa su familia, y en esta ocasión, ha sido triste, pero ha sido realidad que todos nos hemos quedado sin ninguna carta. Incluso las enviadas desde Saint Pierre, solicitadas por los barcos entrados aquí, no pudieron llegar. Tan sólo han llegado las traídas personalmente por el señor Lourido. Gracias a Dios la huelga terminó después de quince días de paro; ahora quedan miles y miles de cartas retrasadas a entregar, y en breve se normalizará el servicio postal. ■ F. TORRES.

EL "QUEEN ELIZABETH II", A REVISION

SOUTHAMPTON.—El transatlántico británico «Queen Elizabeth II», de cuyas averías dimos noticia en la anterior edición de HOJA DEL MAR, es remolcado hacia el dique seco, en Southampton, donde va a ser reparado, sometido a limpieza y revisión con vistas a la próxima temporada de servicio en el Atlántico.

Inmediatamente iniciará la primera de sus travesías quincenales.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.º
Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA
Apartado 2053

Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

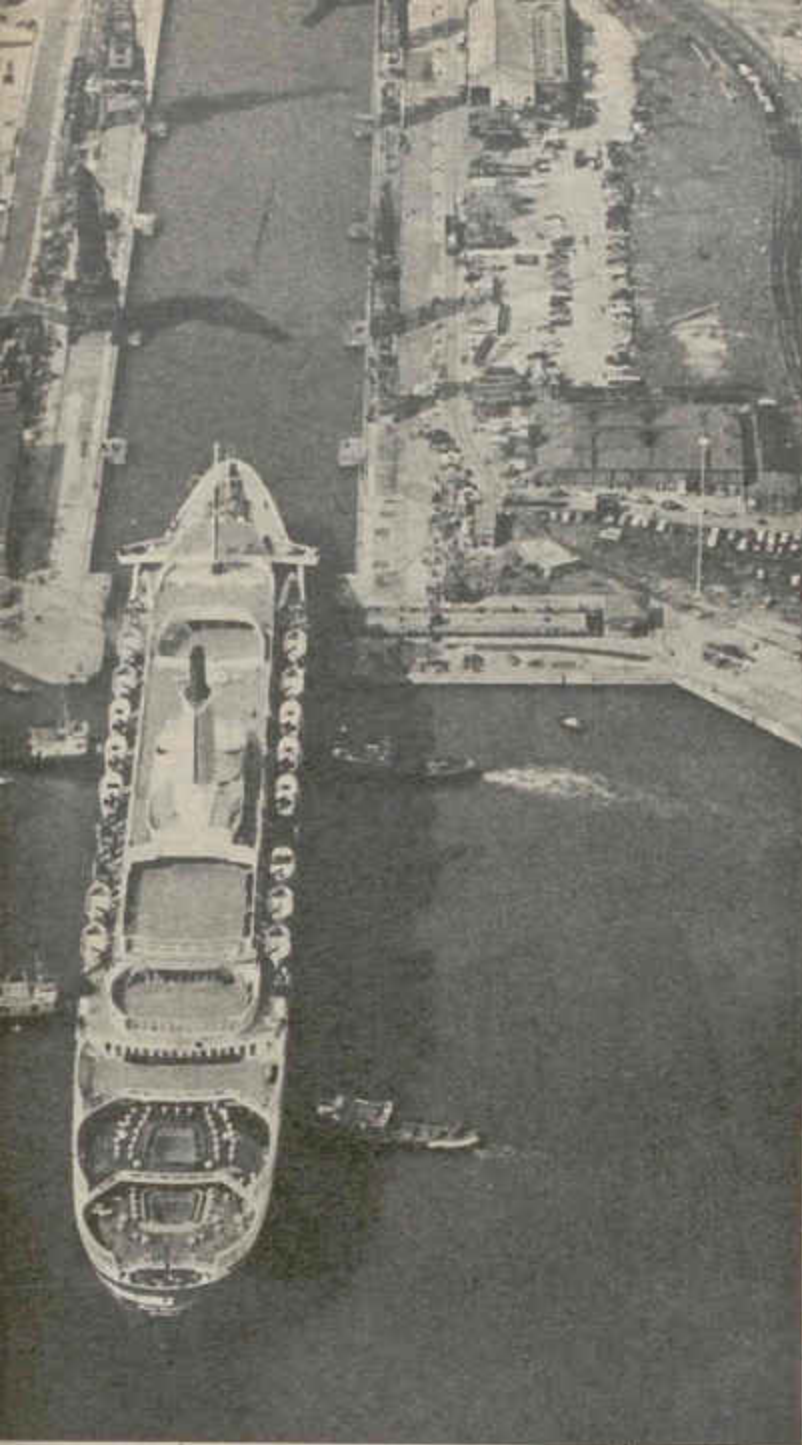
PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C.

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16



CRONICA DE ESTADOS UNIDOS

Han comenzado los trabajos de limpieza del Canal de Suez, cuyo tráfico permaneció interrumpido desde la guerra de 1967, ocasionando cuantiosos gastos a numerosos países. El pago que en mayores fletes han tenido que pagar al seguir otras rutas, se calcula en unos diez mil millones de pesetas.



DIEZ MIL MILLONES DE PERDIDAS POR EL CIERRE DE SUEZ

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—El mundo es "ansi", que diría Baroja: fueron las bombas americanas las que hundieron, en 1967, los barcos en el canal de Suez, dejándolo inutilizado, y son ingenieros americanos, asistiendo a los egipcios, los que ahora están limpiándolo, entre otras cosas, con un crédito de 250 millones de dólares, puesto a disposición en el programa de ayuda exterior del Gobierno USA. Pero no es de esto de lo que queremos hablar en esta crónica, sino del informe que acaba de hacer público la Conferencia de Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo, sobre las consecuencias del cierre de ese canal. En números redondos, el mundo ha pagado diez mil millones de dólares en mayores fletes, reducción del comercio y otros gastos por el cierre de dicha vía de agua durante estos siete años. Eso, aparte de traer considerables dificultades para una serie de puertos, a la cabeza de los cuales se encuentran, en un extremo, Aden, y en el otro Trieste.

El cambio de ruta ha venido a representar un sobrecargo para los buques de línea de 250 millones de dólares anuales, mientras que los barcos de carga han debido de pagar alrededor de 125 millones. Hay que añadir a eso las pérdidas de las exportaciones del Sudeste asiático, que irían a través del canal, y que el informe referido estima subieron a 175 millones de dólares anuales. Una dislocación similar han sufrido las naciones del Este africano, con pérdidas exportadoras del orden de los 125 millones de dólares anuales.

Mucho más difícil es estimar las pérdidas sufridas por los puertos en dicha ruta, pero de todas formas pueden hacerse cálculos. Como es lógico, los principales perdedores han sido los del mar Rojo y Egipto, siguiéndoles los del Mediterráneo oriental y medio, mientras, siguiendo con el informe, los principales beneficiados fueron los de África del Sur, y "en menor cuantía, los de Kenia y los de las islas Canarias".

Tal vez a ninguno afectó tan duramente el cierre como a Aden, en el Yemen del Sur, que vio descender en un 80 por 100 los buques que atracaban a sus muelles. Su volumen total de negocios, con estadías y ventas de petróleo para repostar, descendió sólo entre 1966 y 1968 de 60 a 6 millones de dólares. Le sigue en pérdidas Djibouti, en el golfo de Aden, que vio descender sus ingresos en un 50 por 100, mientras Port Sudán, en el país del mismo nombre, los vio en un 38.

Tanto los astilleros como los puertos griegos acusan también importantes descensos de ingresos, los primeros por muchos menos buques que entran a reparar y limpiar fondos, los segundos por menos barcos atracados. Y Trieste, en el fondo del saco del mar Adriático, que en cierto sentido venía siendo, y aún es, algo así como el puerto de toda la Europa subcentral, ha sufrido un bajón del 32,5 por 100 en su tráfico con el Oriente Medio.

No creo haga falta decirles que todos estos países esperan como agua de mayo la puesta en funciona-

miento del canal de Suez. No va a ser, sin embargo, ni tan rápida ni tan barata como en principio parecía. Quiere aprovecharse la ocasión no sólo para limpiarlo de obstáculos, sino también para ampliarlo, aunque los petroleros gigantes nunca podrán pasar por él, y eso es un alivio para las Canarias, que seguirán recibiendo. La entera operación, que incluye la reconstrucción de las ciudades en sus orillas, se estima en unos costos de seis mil millones de dólares. El Gobierno de El Cairo dice que por lo menos el canal puede estar de nuevo en servicio en un año. Si no hay otra guerra en el Oriente Medio, claro. ■ JOSE M. CARRASCAL.

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

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

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E
Telex (Madrid): 27589 CROS E
Telex (Sevilla): 72021 TAYC E
Telex (Huelva): 75536 TAYC E

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

VAPORES

«Sac Madrid»	6.964 Tons. p. m.
«Sac Barcelona»	6.991 » »
«Sac Tarragona»	6.364 » »
«Sac Badalona»	5.206 » »
«Sac Alicante»	4.109 » »

MOTONAVES

«Sac Santander»	5.525 Tons. p. m.
«Sac Sevilla»	15.589 » »
«Sac Huelva»	5.513 » »

AGENCIAS

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

JOSÉ SIBÓN PANTOJA

ARMADOR DE BUQUES DE
PESCA

EXPORTADOR DE PESCADO

Muelle Pesquero

Caseta 10

Tel. 23 36 30

CADIZ

A BORDO DEL "ARKLOW DAWN"

● LOS ESPAÑOLES CAPTURARON, EN AGUAS IRLANDESES, 13.943 TONELADAS DE PESCADO (DATOS DE 1973).

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—Este corresponsal hizo en abril, por invitación del Maritime Institute of Ireland, un viaje sobre uno de los más modernos buques de cabotaje irlandeses. El buque fue el Arklow Dawn construido hace algunos meses en Noruega. El armador es Arklow Shipping Limited.

Arklow, pequeño puerto situado a unos 60 kilómetros al Sur de Dublín, donde se halla el astillero marítimo para yates y buques de pesca más célebres del país —el de John Tyrrell and Sons— es el único pequeño puerto irlandés donde sigue floreciendo una flota de buques de cabotaje, y tiene el ambiente más marinero de todos los pueblos de nuestra costa. Al principio del siglo poseía una espléndida flota de goletas a vela, convertida más tarde al motor. Contribuyó excepcionalmente durante la guerra de 1939 con sus goletas motorizadas a la provisión de materiales esenciales para la supervivencia de una pequeña nación neutral, y después de la guerra reemplazó las goletas con buques de cobotaje siempre más grandes y modernos, siendo el Arklow Dawn y el buque hermano Murell los primeros de más de mil toneladas.

Embarqué en Galway, capital de la provincia de Connacht, al Oeste, puerto principal de la Edad Media para el comercio directo, entonces floreciente, entre España e Irlanda; cerca, en efecto, del punto más favorecido por los turistas que visitan esta ciudad, el famosísimo Arco Español, la única que permanece de las ancestrales puertas de la ciudad, por la cual entraban siempre los comerciantes españoles después de amarrar sus barcos en el viejo pueblo.

El puerto moderno presentaba una vista animada, llena de esperanza para el porvenir de una región de nuestro país que sufría largo período de pobreza antes del descubrimiento de riquezas minerales algunos kilómetros y del renacimiento de la industria de pesca en la costa occidental. Había allí barcos irlandeses, daneses, holandeses, ingleses y alemanes.

Pasó el Arklow Dawn por el Estrecho entre las islas Blasket, antaño pobladas de pescadores que utilizaban el conocido "currach", bote a remos tradicional, ahora desde una década desiertas, y el Condado de Kerry. Debajo del buque estaban esparcidos los restos del galeón Santa María de la Rosa, de la Gran Armada de Felipe II de España, perdido allí a causa de las furiosas tempestades del otoño de 1588. La corriente es muy fuerte en este lugar, hay siempre oleaje, y casi siempre sopla con bastante fuerza el suroeste. Es posible que otro barco de la Armada se hubiese perdido casi en el mismo lugar, pero hasta ahora las

investigaciones, difícilísimas a causa de las condiciones climatológicas, que se iniciaron durante los años 60 y todavía muy lejos de concluir, han descubierto solamente restos de la Santa María de la Rosa. No muy lejos de las mismas islas el gran almirante y navegante Recalde, que conoció la costa habiendo participado en una expedición de 1580 contra los ingleses en esta parte de Irlanda, logró salvar su galeón.

Más al Sur de las Blasket se encuentran los parajes donde pescan sobre todo los españoles desde hace más de cuatro siglos.

El Anuario de la Industria Irlandesa de Pesca Marítima aparecido hace dos semanas, muestra que en las aguas al Sur de Irlanda se pescaron en 1971, 213, 480 toneladas, de las cuales cogieron los pescadores españoles 13.943, hallándose en tercer lugar después de los rusos con 91.528 y los franceses con 71.911, y un poco delante de los holandeses (13.276) y los polacos (12.134). En estas aguas, en aquel año capturaron los pescadores irlandeses 7.719 toneladas.

A lo largo de la costa occidental pescaron los españoles 5.480 toneladas (también en tercer lugar), a lo largo de la costa septentrional 1.677 toneladas (undécimo lugar), y los pescadores españoles vienen raramente a la mar de Irlanda, donde cogieron solamente 134 toneladas.

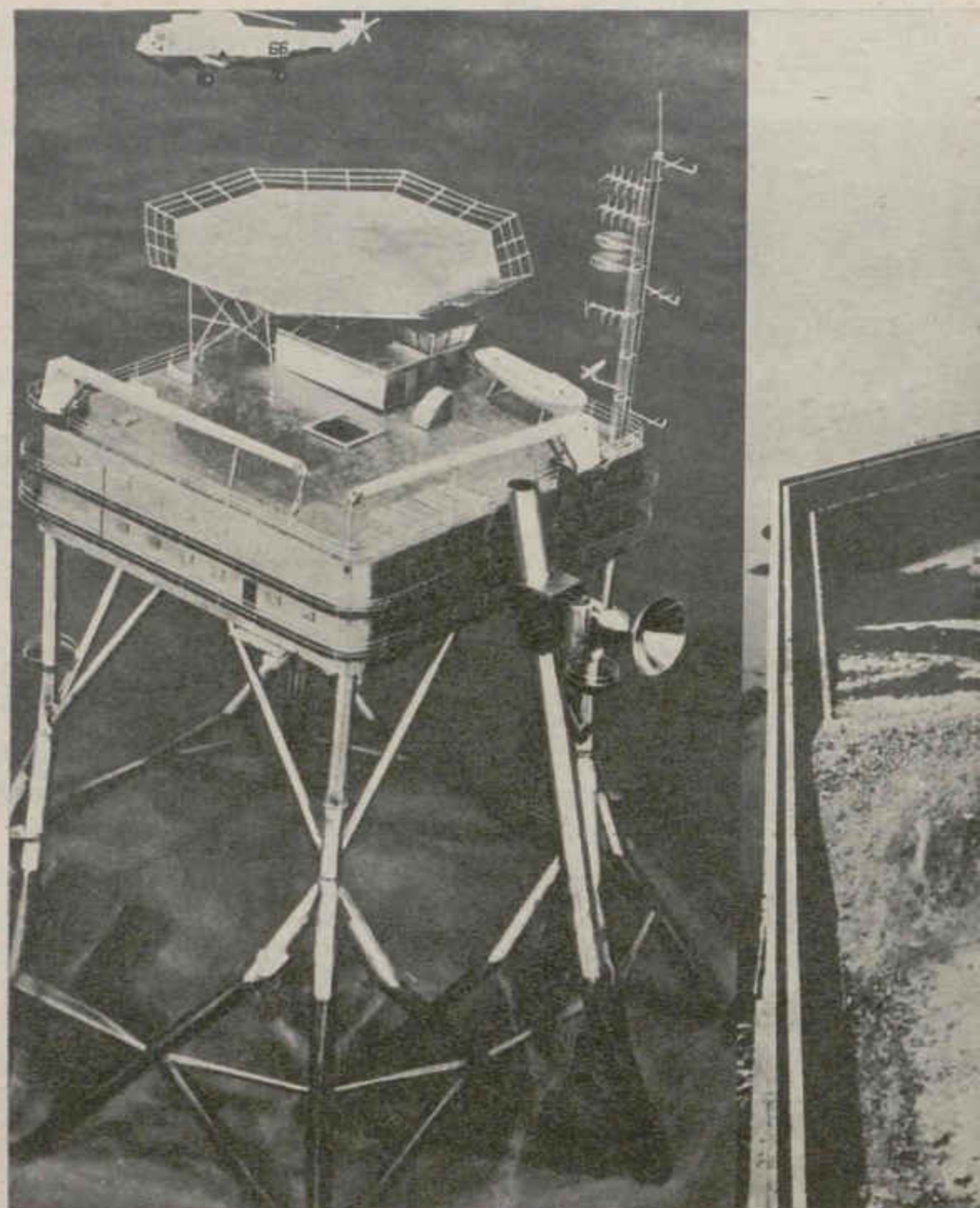
En el mismo Anuario se lee que en 1972 las exportaciones irlandesas de productos derivados de la pesca en España alcanzaron el valor de 238.000 libras esterlinas, contra 157.000 en 1971 y 95.000 en 1970.

Se comentó durante mi viaje el número de marineros españoles que navegaban sobre buques de cabotaje holandeses y alemanes, y en cada puerto irlandés o inglés los capitanes holandeses y alemanes hablaban de la destreza y de los conocimientos profesionales de estos marineros ibéricos.

Durante una semana del pasado mes solamente un barco español llegó al puerto de Dublín o zarpó de éste con rumbo a España, con leche irlandesa en polvo para las islas Canarias.

Aquel barco no fue ni español ni irlandés, y es claro que, al contrario del período medieval, ahora la mayor parte del comercio entre los países se hace por medio de barcos extranjeros.

Hemos visto, después de un abril de sol, una semana al principio de mayo llena de lluvias y tempestades, al fin de la cual la lancha de socorro del pequeño puerto de Donaghadee, mar de Irlanda, salvó a la vida de nueve pescadores escoceses en peligro de naufragar, y logró remolcar su barco al mismo Donaghadee. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



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.

UNA ISLA ARTIFICIAL METEOROLÓGICA

Va a ser construida una isla artificial para meteorólogos (en la foto de la izquierda vemos su maqueta), a unas cuarenta millas al Nordeste de Heligoland (foto de la derecha), en el Mar del Norte. En ella trabajarán científicos que además de vigilar el tiempo ob-

FABRICA DE HIELO SANTA MARIA DEL MAR DE LA COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES DE ALMERIA

PUERTO PESQUERO

Teléfonos:

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



ICIAL PARA OLOGOS

servarán la contaminación
marítima. Los cientos de
hornigón, de 12.000 tonela-
das, han quedado ya ancla-
dos con una subestructura
de tubos de acero a una pro-
fundidad de treinta metros.
Ni los temporales más vio-
lentos pondrán en peligro la
isla. (FOTOFIEL.)

VENEZUELA: LIMITACIONES A LA PESCA

CARACAS, 21.—La pesca de arrastre sólo se
permitirá a partir de ocho millas de la costa,
de acuerdo con las nuevas disposiciones adop-
tadas por la Oficina Nacional de Pesca.

Los lugares donde quedará prohibida la
pesca son: lago de Maracaibo y golfete de
Coro, en la zona occidental del país, así como
todo un sector que abarcan las islas de Marga-
rita y de los Testigos, hasta la península de
Paria, en la zona oriental de Venezuela.

En esa misma zona hay un régimen espe-
cial para el golfo de Paria, donde se podrá
realizar la pesca de arrastre, a partir de las
dos millas de la costa, desde punta de Cam-
paña hasta punta del Bombeador, en la región
Norte del Delta del Orinoco.

Por otra parte, en una zona cercana a las
mencionadas, en un lugar denominado Punta
Playa, se podrá practicar la pesca, a partir
de cinco millas de la costa, en tareas que de-
berán efectuar únicamente pescadores venezo-
lanos.

Esta última disposición elimina a los pes-
cadores de Trinidad y Tobago, que en años re-
cientes han venido operando en el área.

EL LIBRO EN LA MAR

PRIMERO, VIAJES; DES- PUES, NOVELA; POR UL- TIMO, INVESTIGACION

El mar ha sido siempre en la literatura una infinita fuente
de sugerencias, un amplísimo campo de posibilidades. En un
principio, las narraciones del mar eran, por lo general, historias
de viajes muchas veces rumbo a lo desconocido. Los «Viajes»
de Marco Polo y el descubrimiento de América son un ejemplo
evidente de ello. Sin embargo, el primer viaje de Colón no
tuvo un cronista fidedigno en cuanto a la parte marinera de
la narración se refiere. Mejores cronistas tuvieron, después,
los viajes de Magallanes y Elcano, por no citar a otros.

La novela sobre el mar fue un género
poco cultivado. El tema requería una es-
pecialización que era demasiado arriesgada
en una época en la que viajar en barco
ofrecía muchas dificultades y pocas como-
didades. Por otra parte, los aventureros
enamorados del mar no poseían los co-
nocimientos necesarios ni la cultura sufi-
ciente para escribir unas Memorias. Quizá
por ello resulta tan inapreciable el diario
del capitán Cook. Claro que si no se con-
taba con experiencia dilatada, bastaban al-
gún conocimiento somero y mucha ima-
ginación para escribir del mar y de las
posibles aventuras que en él se producían.
Emilio Salgari fue un innovador del gé-
nero de aventuras y narraciones en las
que abundaban los elementos más clásicos
del mismo: los piratas. Y con ellos las is-
las tropicales, las rutas de los barcos car-
gados de oro, el amor y el sacrificio y
toda una secuela de tópicos que consti-
tuirían el entorno principal de aquellas de-
liciosas novelas.

Julio Verne, que resultó un precursor,
puso sus conocimientos de geógrafo al ser-
vicio de la novelística del mar. Tres obras
principales marcaron una pauta en la épo-
ca. Nos referimos a «Veinte mil leguas de
viaje submarino», muchas veces llevada
al cine e incluso al teatro; «La isla misteriosa»
y «Los hijos del capitán Grant», las
tres prototipos de narraciones noveladas,
en donde se habla de vientos, mareas, la-
titudes, corrientes e icebergs. Julio Verne
cultivó este género, de aventuras en el mar
con una altura singular y en sus historias
creó tipos de rara personalidad: el capitán
Nemo, el profesor Paganel, Ayrton, etc.
Una de sus historias más logradas es la
novela «Dos años de vacaciones», en la
que se narran las aventuras de un grupo
de muchachos que, para su infortunio, se
ven como únicos pasajeros en un barco
a la deriva, al que tienen que gobernar y
con el que logran, por fin, arribar a una
isla desierta y llena de peligros.

En la novela del mar se pueden citar
tres ejemplos, modelos más bien de narra-
ción de este tipo, cada una en su estilo,
que han alcanzado fama internacional. Nos
referimos a «Moby Dick», de Melville; «Ro-
binson Crusoe», de Daniel Defoe y «La
isla del tesoro», de Stevenson. En ellas se
conjugan todos los ingredientes imprescin-
dibles para dotarlas de indudable interés.

Dijimos antes que la narrativa del mar
era, por encima de todo, una exposición
de viajes y exploraciones. Realmente, los
grandes viajeros fueron los descubridores
y conquistadores, y alrededor de sus figu-
ras legendarias se ha centralizado toda una
novelística, en la que la imaginación tiene
un importante papel. Recordemos algunos
títulos con los que, solamente con nombrar-
los, nos hacemos idea de su temática y,
naturalmente, de su interés: «Viaje a la
India», de Bonsels; «Viaje del capitán Cook
alrededor del mundo», de Hawysworth;

«Viaje alrededor del mundo de la corbeta
"Nautilus"», de Martín Olivares; «La aven-
tura del "Numancia"», de Jiménez-Landi, y
del mismo autor «La vuelta al mundo de
Francis Drake»; «Leyendas del Caribe», de R.
Morales; «Viajes», de Marco Polo, «Naufragios»,
de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, etc.

Si se nos pidiera una especie de clasi-
ficación de la novelística del mar, nos
atreveríamos a ello haciendo una división
por épocas: la de los descubrimientos; la
del siglo XIX y la actual. Cada una de
estas tres épocas —no quiere decir que
se concreten a determinados años, sino
que tienen una liberalidad de límites—,
posee cada una de sus características
esenciales, esto es innegable. Quizá la me-
nos sólida sea la del siglo XIX o principios
del XX, pero no cabe duda que fue la que
creó la novela del mar de tipo más espec-
tacular. Los «Viajes de Alonso de Ojeda»,
por ejemplo, son importantes desde el
punto de vista histórico, como documento,
pero requieren lectores adecuados. La no-
vela de Salgari, de Julio Verne, de Steven-
son, de Melville, etc., es un tipo de no-
vela que ha popularizado el mar desde un
enfoque colorista, emocional y de fácil as-
similación. Sobre la narrativa marinera actual
hablaremos a su tiempo.

Cada país con tradición marinera tiene
sus escritores propios sobre temas de mar.
Es una literatura costumbrista, en la que
intervienen las leyendas y los modos de
ser y de actuar de los grandes protagonis-
tas —marineros, pescadores— que varía
de unas latitudes a otras, aunque estén
unidos por el denominador común del mar.
En España, país de gran tradición marine-
ra, con muchos kilómetros de costa, tene-
mos buenos escritores sobre temas de
mar y su cita sería prolija. Haremos una
mención a José María de Pereda, que con
su novela «Sotileza» plasmó las inquietu-
des de los pescadores, y el más prolífico
en temas marineros de nuestros literatos,
Pío Baroja, gran parte de cuya obra está
dedicada a ellos.

No pretendemos con estas líneas, ni
podríamos, hacer una síntesis de todo lo
que se ha escrito sobre el mar, ni, mucho
menos, dar referencia de todos los auto-
res que se han dedicado a tratar sobre
ello. Sería inacabable. Por lo tanto reco-
nocemos de antemano que se nos quedan
en el tintero muchas obras y muchos
autores que han escrito, y bien, sobre el
mar y y sus grandes protagonistas. No po-
demos olvidar «El viejo y el mar», por
ejemplo, ni «El primero de a bordo», pero
es que ambas novelas, cada una en su
estilo, y muchas más, que nos vienen a
la memoria, entran de lleno en la división
que, por épocas, hemos hecho de la no-
velística marinera.

Na cabe duda que sería interesante ha-
cer una gran exposición del libro en el
mar con una selección de temas: viajes,
descubrimientos, aventuras, catástrofes,

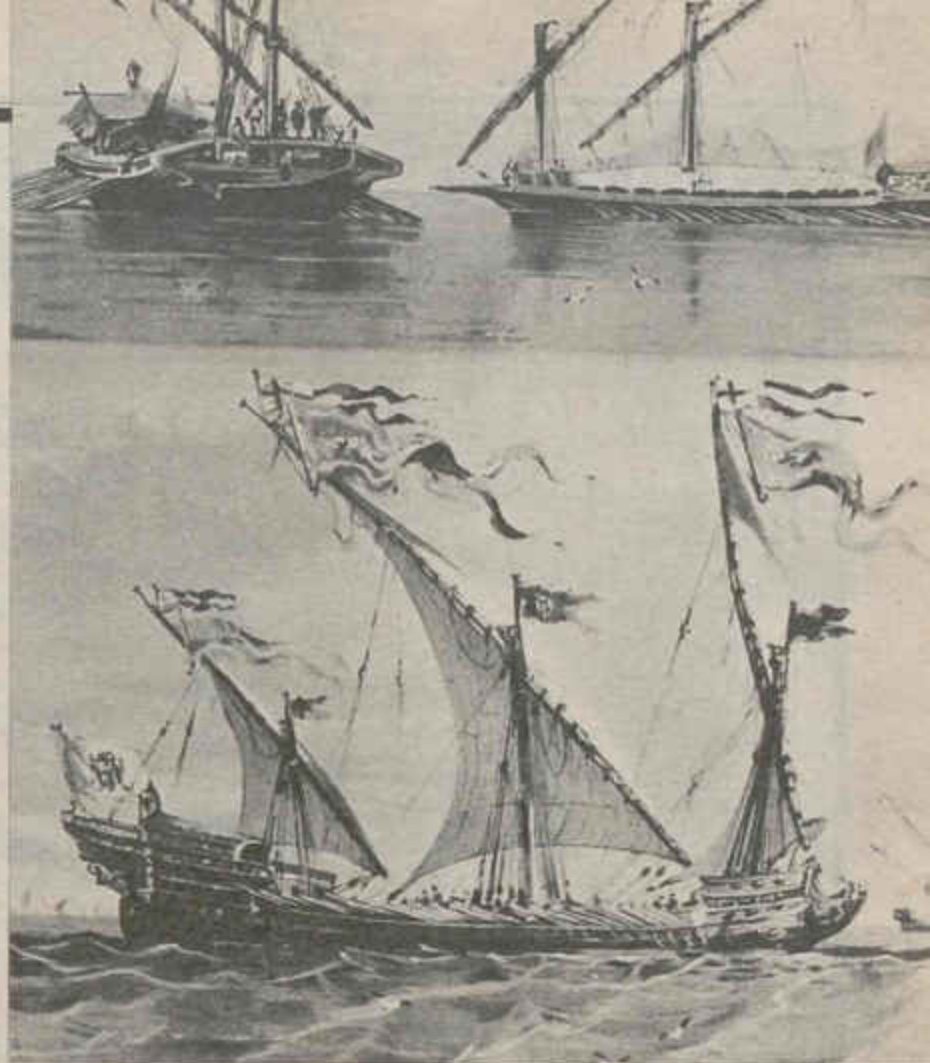
ciencia, investigación, guerras, biografías,
fauna y flora, biología, historia, geogra-
fía, técnica, entre otros. En ellas podrí-
amos reconocer cuántos escritores de
renombre, cuántos científicos y cuántos
profesionales del mar han dejado constan-
cia, con sus notas, de la gran importancia
y el extraordinario significado que tiene el
mar en las letras.

UNA OJEADA A LA ACTUALIDAD

Habíamos dejado para lo último la úl-
tima división que, un tanto caprichosamen-
te, hemos hecho sobre las épocas de la
literatura del mar. En la actualidad existe
una gran preocupación sobre el mar como
elemento clave para investigar. El mar se
estudia desde un punto de vista más par-
ticular que antes. La novela, por lo menos
el tipo de novela que popularizó la aven-
tura en el mar, ha desaparecido prácti-
camente. Hoy se analiza el mar desde di-
versos ángulos: desde productor de rique-
za hasta sus aspectos legales. Entre todo
lo que se encuentra en las bibliotecas apa-
rece, de vez en cuando, un volumen de
aventuras, que nos da la impresión de algo
trasmuchado y arcaico. Sin embargo, en
nuestra búsqueda encontramos mucho ma-
terial, y bueno, además. Se escribe del mar
bastante más de lo que se puede suponer
y los temas son variadísimos y de un in-
terés evidente, lo que quiere decir que el
mar sigue siendo una inagotable fuente de
inspiración, con el aliciente de que casi
todo lo que ahora se escribe tiene una
tendencia informativa, una razón científi-
ca, una idea investigadora, que llega a
crear en nosotros una indudable curio-
sidad por saber.

Pero mucho más que lo que podamos
decir queda demostrado con las referen-
cias de algunas obras, tomadas al azar
de diversos catálogos que nos fueron fa-
cilitados por conocidas editoriales. Vea-
mos los títulos: «El mundo submarino y el
Derecho», «Plancton de las compañías
oceanográficas», «Vida del mar», «El Me-
diterráneo», «El mundo de los mares»,
«Mediterráneo y atlantismo», «Océano, at-
mósfera y geomagnetismo», «El mar en
el Universo», «El descubrimiento del mun-
do submarino», «Plataforma submarina», «El
océano», «La exploración del fondo del
mar», «Operación oceanográfica», «La con-
quista de las profundidades», «El mar»,
«Campañas antárticas», «Meteorología náu-
tica», «El mar y su profundidad», «El mar,
mundo maravilloso», «Glosario de términos
mareográficos», «El mar en las religiones
primitivas», «La corriente de las Malvi-
nas», «Las corrientes vagabundas»...

Entre los autores de estos escritos cita-
remos a Balech, Alfin Delgado, Poole, Ste-
vens, Martínez-Hidalgo, Alberto del Campo,
Thomsen, Vallnux, Villaplana, y tantos otros
que no hacemos mención. ■ JOSE LUIS
AGUADO.



Las galeras y galeazas del siglo XVI, los cómitres, los
esclavos, los cristianos apresados por el turco, los conde-
nados, etcétera, fueron otros tantos motivos argumen-
tales de la novela marinera.

HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO



LAS SIRENAS

POR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, que no creía en la existencia de las sirenas.

—Pues un marino debe conocer a fondo todas las cosas pertenecientes a la mar —me decía Caracola, mientras se peinaba los largos y rubios cabellos, sentada en una roca próxima al acantilado—. Incluso las sirenas.

Después de ocho años y medio de navegar por los diversos mares, acomodado ya a la difícil vida de los barcos, un marino llega a despreocuparse por todo lo que no sean las sobordos, del mar, la bitácora y las marejadas.

—Las sirenas son seres fantásticos. No existen.

—¿Ah, sí? ¿Sabes tú acaso que la primera mención que se hace de ellas se remonta a los tiempos de Alejandro Magno? El Rey Gaza acudió personalmente, al frente de todo su pueblo, a contemplar una sirena llorando en la playa.

—Sería muy hermosa —deduje.

—No. Resultó ser una foca, según aclararon algunos historiadores posteriormente. Cuando está separada de sus crías emite unos quejidos semejantes al llanto humano.

—Difícil me parece encontrar una foca en el Mediterráneo. ¿No sería alguna turista escandinava algo feilla?

—Pero Plinio mencionó el caso de los barcos que acudían a cierto paraje del Adriático, atraídos por extraños cantos de mujer, y se estrellaban contra las rocas.

—Teniendo en cuenta que en aquellos tiempos las navegaciones duraban mucho más y no habiendo radio entonces a bordo, se comprende tanto interés por oír algunas estremecidas canciones.

—En el siglo dieciséis, los pescadores de Islandia estuvieron a punto de capturar un barbudo sireno. Se escapó, después de burlarse de ellos sacándoles la lengua. Así consta en las crónicas marinerías de la época.

—¿Qué poca educación tienen los sirenos! —comenté, por decir algo, abrumado por mi tremenda ignorancia histórica.

—En el año mil ochocientos setenta y cinco, el Gobierno de Dinamarca creó una comisión especial encargada de determinar si las sirenas existían realmente. En el caso de decidirse su inexistencia, hubiera quedado terminantemente prohibido por la ley mencionadas sirenas. Pero descubrieron una, nadando en la superficie de las olas del mar del Norte.

—¡Bah! No vieron ninguna. Lo inventaron sólo para evitar que la gente siguiera hablando de ellas.

—He dicho en Dinamarca.

—Da igual. Basta que se prohíba una cosa en cualquier parte del mundo para que se convierta en lo más importante. Si las sirenas tuvieran existencia real, nadie las haría el menor caso, porque no hay ninguna prohibición con respecto a ellas. De todas maneras, su cola de pescado les quita todo interés.

—¡Terco, ignorante e incrédulo marino, que reduce el mar a la estrella Polar y las cigalas! —protestó Caracola.

—¡Cuentos! ¡Simples cuentos de los marineros viejos, dispuestos a inventar cualquier fábula con tal de distraer a su auditorio en las largas navegaciones de altura! —protesté yo.

—Muy bien. ¿Sabes lo que te digo? —estalló ella, indignada—. ¡Que te vayas al cuerno!

Y con un brusco movimiento de su cola de brillantes escamas, saltó al agua y se alejó nadando mar adentro.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, indiferente a las invenciones fantásticas de los lobos de mar aburridos, que ni creía en la existencia de las sirenas, ni mucho menos estaba dispuesto a entablar discusiones sobre este asunto con ellas mismas. ■ EL AGREGADO VITINOWSKY.

EMPRESAS PESQUERAS

(Viene de la pág. 6)

del pescado desembarcado, lo que repercute sensiblemente en las ventas y en los precios.

Lograr los mayores rendimientos es lo que constituye los objetivos más importantes de aquellos que intervienen en una misma empresa.

Está claro que cuanto más pequeña sea una empresa serán mayores sus dificultades. Las empresas de más envergadura están compuestas frecuentemente por «empresas múltiples» y las necesidades de capital suelen ser satisfechas por acumulación de cantidades relativamente pequeñas recogidas en un fondo central.

En algunas regiones pesqueras se puede ver que el equipo de capital procede de fuentes diversas, formando la empresa una propiedad en parte individual y en parte colectiva de los bienes en conjunto. La aportación de cada uno puede ser evaluada en términos de dinero efectivo, pero con más frecuencia se hace en unidades materiales de medida, como son el número de redes, líneas o ángulos, número de acciones, etcétera. Así, los cambios en el valor del dinero no afectan a la proporción que cada participante obtiene de la empresa común.

Cuando las fases primaria y secundaria están separadas por una venta, con traspaso material de los productos desembarcados, la identificación de la empresa primaria es mucho más sencilla. Pero aun cuando la línea de demarcación pueda borrarse o difuminarse, el concepto de la empresa pesquera deberá estar únicamente relacionado al producto de las fases primarias, incluyendo aquellos elementos de elaboración simple del pescado que se ejecute a bordo del barco.

La fase secundaria no puede decirse que realmente haya comenzado sino después de realizada la venta de los productos en el muelle, o en el caso de no realizarse ninguna venta efectiva, hasta el momento que los productos salen del control de quienes intervienen directamente en la fase primaria.

En consecuencia, una empresa pesquera puede definirse como «una combinación de factores que actúan como una unidad pesquera, dedicados directamente a la captura de peces y a su transporte a tierra; pero cuando la cantidad de elaboración practicada a bordo excede de aquellas manipulaciones elementales necesarias para preservar la calidad y tenga el efecto de alterar sensiblemente la forma, configuración o apariencia del pescado, tales empresas se denominarán empresas pesqueras compuestas, reconociéndose así el hecho de que la actividad no está circunscrita a la fase primaria».

Considerando ha quedado definida lo que es una empresa pesquera, pasaremos a tratar de exponer muy sucintamente los problemas existentes en la actualidad, así como la necesidad y posible forma de solucionarlos.

Sabemos que las capturas anuales en el mundo de peces y crustáceos rebasaron en 1972 los 65 millones de toneladas. También sabemos que los expertos mundiales (FAO) han evaluado las capturas potenciales en más de cien millones de toneladas al año.

En la plataforma submarina de nuestro litoral y los mares circundantes apenas tenemos caladeros de pesca de fondo, lo que obliga a nuestra flota pesquera a grandes desplazamientos si queremos mantener una producción nacional alta. La captura de peces pelágicos costeros es muy escasa, y cada día nuestras flotas tienen que ir más lejos. La sardina tiene escasas variantes, así como unos períodos de diez años, aproximadamente, en que se aleja casi por completo de la costa, para regresar a ella por un tiempo de otros diez años, poco más o menos. Los crustáceos se capturan en los sitios tradicionales de las desembocaduras de los ríos Guadalquivir y Ebro.

Asombra tanto el elevado volumen, en cantidad y valor, de las importaciones cuanto el bajo precio declarado en las licencias, precio que contrasta con las elevadas cotizaciones al consumidor, beneficiándose el importador que maneja la oferta de acuerdo con las capturas subastadas por los barcos españoles.

La subasta tradicional tiene justificación y permite un libre juego de la oferta y la demanda. Pero las importaciones, por ser operaciones cerradas, por lo que se conoce su valor en origen y todos los gastos complementarios, resulta absurdo, en general, permitir el juego de una subasta, sino que

los importadores regulan su presencia operativa desde los almacenes frigoríficos según la abundancia o escasez.

Sería más justo obligar a los importadores a vender a precio de importación, con un amplio margen, más los costos de transporte, etcétera, en vez de operar sin restricciones.

En cuanto a peces de fondo se refiere, parece ser que se podría llegar a ciertos incrementos, al menos en teoría, armando más y mejores barcos y descubriendo nuevos caladeros, aunque resulte muy problemático, ya que es posible con más redes aumentar las capturas en algunas zonas aún poco explotadas, por un tiempo limitado, no pudiéndose precisar éste, ya que es imposible conocer el comportamiento de las reservas.

Actualmente se están llevando a cabo investigaciones muy importantes para el rastreo a mayores profundidades, parece ser que con éxito, concediéndose también mucha importancia al desarrollo de la acuicultura.

Existen grandes reservas repartidas por los siete mares, pero habrá que esperar el desarrollo de la tecnología y la ciencia para poder establecer conclusiones concretas.

Es necesario crear y definir en España una política pesquera mundial, porque hasta ahora, aunque parezca mentira, en las convenciones internacionales hemos ido siempre a remolque de las circunstancias.

Por si era poco, la determinación por unos cuantos países de la extensión de sus aguas jurisdiccionales ha venido a complicar aún más los problemas de la pesca, que no pueden limitarse al polémico problema de extensión de aguas, que es sólo circunstancial, lo que se debe solucionar por medio de fórmulas aceptables en la próxima Conferencia del Mar en Caracas.

España es el tercer productor de peces de Europa. En consecuencia, es de imperiosa necesidad tener una preocupación constante, haciendo un permanente análisis de lo que está ocurriendo en el mundo, en cuanto a la pesca se refiere, para prevenir y tomar las medidas pertinentes.

La flota pesquera europea captura unos diez millones de toneladas en aguas europeas. La flota española pesca, fuera de la citada zona, el 90 por 100 de sus capturas, cuando parece lógico debería hacerlo en las pequerías europeas.

Las importaciones de productos de la mar no enlatados, en el primer semestre de 1973, alcanzaron la cifra total de: 102.653.766 kilos, alcanzando un valor de 3.321.770.623 pesetas.

Debido al insuficiente volumen de captura de nuestra flota pesquera, cuya situación se está agravando por momentos, se importan en grandes cantidades todo tipo de calidades, sin que paralelamente se persiga un aumento de la producción nacional pesquera, debido, sin duda, a los intermediarios, que perciben pingües beneficios y que no han creado nada pesquero en el país, contribuyendo indirectamente a que no aumenten ni se fomenten las inversiones en el sector pesquero nacional.

En la organización del Mercado Común se han establecido unos «premios de garantía». Para fijarlos se hace un estudio de los presupuestos de cada tipo de barco, llegando a la conclusión que para que dichos barcos pudieran ir a pescar era necesario garantizarles unos ingresos mínimos para una determinada y concreta rentabilidad. Para ello sería necesario establecer controles oficiales en las lonjas.

La reorganización de la industria de la pesca no podrá llevarse a cabo sin el montaje de una estructura rectora que viva, analice y legisle constantemente, sin solución de continuidad, los problemas de la industria pesquera. Está previsto en el Anteproyecto de la Ley de Ordenación de la Pesca la creación de un órgano asesor llamado Consejo Superior de Pesca Marítima, para informar y asesorar en todas cuantas cuestiones estén relacionadas directa o indirectamente con la pesca marítima, estando previsto que la flota pesquera esté representada por un 75 por 100 del total de los vocales, lo que a primera vista parece garantizar un buen resultado, si se consigue que vayan los más capacitados, cosa que será de la incumbencia de la Organización Sindical, que tendrá que celebrar elecciones específicas para dichos cargos, sin que se puedan tener en cuenta nombramientos anteriores ni invocar resultados de otras elecciones.

EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE JUNIO

Para terminar, podemos decir que, mientras que las investigaciones que se están llevando a cabo para pescas a mayores profundidades no terminen, va a ser muy difícil ampliar la cifra de 65/70 millones de toneladas al año.

Se puede asegurar que no se resolvería con un aumento de la flota que trabaja de manera indiscriminada sobre las mismas zonas.

Es conveniente efectuar algún reajuste a determinada especialidad y promover en España el desarrollo de la pesca pelágica, y en el Norte de Europa.

La extensión de aguas territoriales va a restringir más las posibilidades de nuestra flota pesquera.

Es necesaria la ordenación de una estructura profesional básica, para que los órganos rectores tengan a mano los imprescindibles resortes informativos para poder lograr mantener al día una estadística seria de todos cuantos elementos forman parte, directa o indirectamente, de los problemas de la pesca que puedan ser útiles para los diálogos internacionales. Es preciso vencer la enorme resistencia que tienen los dirigentes de las industrias a dar una auténtica y completa información.

Es preciso atender debidamente los problemas sociales y humanos de las dotaciones, creando las Casas del Mar que sean necesarias, clubs, dispensarios, bibliotecas, etcétera, en los lugares adecuados.

Por otra parte, los elevados márgenes comerciales del pescado al consumidor no significan otra cosa que una gran desorganización, por lo que se hace necesario un mayor equilibrio en los ingresos y una mínima rentabilidad que podría conseguirse mediante subvenciones oficiales, que permitieran unos precios de «garantía».

Pero para la consecución de algo positivo y duradero es necesario e imprescindible el exacto cumplimiento de los convenios establecidos, o que se establezcan, desterrando para siempre la tradicional picaresca, cumpliendo exacta y honestamente las normas establecidas, actuando siempre guiados por el espíritu de cooperación que, estad seguros, redundará en beneficio de todos, ya que si lo hacéis así, defenderéis la riqueza piscícola, que es vuestra riqueza básica, sin la cual sobrarían las industrias pesqueras y los pescadores.

No quiero despedirme sin daros las gracias por vuestra asistencia y rogaros, al mismo tiempo, que no os dejéis engañar por falsas promesas o verdades a medias, que son las mayores mentiras propagadas por advenedizos, que con la pretensión de ayudar, sirviéndose de malos compañeros que en muchos de los casos están fichados por la Policía, y no precisamente por sus virtudes, os aconsejan torcidamente, provocando, en ocasiones, situaciones desagradables que, como ciudadanos que son, tienen la obligación de evitar o por lo menos de no provocar; por lo que os pido hagáis examen de conciencia para poder colaborar sin desmayo, con honestidad y perseverancia, para que, cada uno aportando su granito de arena, se puedan resolver, con la ayuda de Dios y nuestro esfuerzo e inteligencia, todos los problemas que hoy tenemos y aquellos que se nos puedan presentar en el futuro, que serán muchos, no lo dudéis, pero con buena fe, estrecha cooperación y lealtad, no hay problema humano que no se pueda resolver.

Sean mis últimas palabras para dedicar un respetuoso recuerdo y admiración a la persona que durante toda su larga vida fue ejemplo de caballerosidad, lealtad y perseverancia en el trabajo, honesto y desinteresado, guiado única y exclusivamente a tratar de conseguir el bienestar de la comunidad a que pertenecía, el capitán general de la Armada, excelentísimo señor don Luis Carrero Blanco. El almirante, estoy seguro, sabía que para caminar hay mil veredas, pero la razón sólo tiene un camino: el que siguió él durante su dilatada vida. ¡Imitemos su ejemplo!

BIBLIOGRAFIA

INDUSTRIA DE LA PESCA (Necesidad de su organización). Conferencia pronunciada por el Capitán de Navío don Luis Ferragut Pou, en Lope, Abril de 1973.

INVESTIGACION SOBRE COSTOS Y BENEFICIOS EN LAS INDUSTRIAS PESQUERAS PRIMARIAS. Folleto editado por la ONU, redactado por A. E. Ovenden.

LA PESCA EN EL MUNDO, por don Angel Fernández. «Información Comercial Española», número 478. Junio de 1973.

SON dos las emisiones que ha dispuesto su entrada en servicio el Ministerio de Hacienda, por medio de las oportunas Ordenes a lo largo del mes de junio.

La primera, con fecha de emisión el día 4, consta de un solo sello de cinco pesetas y se refiere al primer centenario de la Academia Española de Bellas Artes de Roma, siendo su dibujo de tipo alegórico, con estampación en huecogrado multicolor y tirada de 8.000.000 de ejemplares.

La segunda, que entra en servicio el día 25, lleva la denominación de Roma-Hispania, aunque en un principio se pensaba haberla llamado, con la correspondiente lógica, La huella de Roma en España. También en principio se pensó fuera una serie únicamente de tipo artístico, pero luego se ha variado de criterio y queda con los motivos que más adelante se mencionarán. La razón de la aparición de esta serie es por cumplirse en este año el bimilenario de la construcción del acueducto de Segovia, es decir, una de las obras más extraordinarias realizadas por los romanos no sólo en España, sino en el mundo que dominaron. Se da a esta emisión todo el prestigio que merece, y por ello va estampada en calcografía bicolor, siendo la tirada para cada una de las ocho tasas que la componen la de 10.000.000 de unidades, con lo cual, a fin de dar la máxima difusión, se ha aumentado en dos millones la cifra normal de todo sello español de tipo conmemorativo.

Los valores y temas figurados en cada uno de estos sellos son: Una peseta, acueducto de Segovia; 2 pesetas, puente de Alcántara; 3 pesetas, el poeta y escritor Marco Valerio Marcial; 4 pesetas, arco de Bará; 5 pesetas, teatro de Mérida; 7 pesetas, el orador y famoso teólogo Osio; 8 pesetas, curia de Talavera la Vieja; y 9 pesetas, Emperador Trajano.

Ha habido que inventar los dibujos para hacer los sellos de Marcial y Osio; en cambio, los restantes están tomados del natural, habiéndose buscado las mejores perspectivas posibles, y así, el puente de Alcántara se muestra en toda su amplitud y algo más, con el fin de que figuraran el arco triunfal que está en su centro y el templo que hay en una de las colinas próximas a la ribera del río Tajo. En cuanto a la efígie del gran Emperador Trajano, se reproduce de un busto existente en el museo de las ruinas de Itálica; por cierto, escultura realizada en un mármol de ligero color ambarrino y, por lo tanto, de gran belleza.

Esta serie podía haber sido más amplia, al igual que se hicieron otras de tipo monográfico, tales como la de la Marina, Rosario, Toros, etc., pero se ha mantenido el criterio de limitarla únicamente a los ocho sellos mencionados.

Finalmente, junto a estos sellos aparecen, también en el mes de junio, dos nuevos enteros postales: en el de 1,50 pesetas figura una vista de la plaza de la Reina, en Valencia, y en el sello impreso las torres de Serrano; el de 5 pesetas lleva una panorámica de la cuesta de la Aldana de Cáceres y en el sello se muestra el llamado arco romano del Cristo.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

AFARS E ISSAS: Tercer trofeo de pesca submarina en el mar Rojo, valor de 200 francos CFA y para uso en la correspondencia por vía aérea.

REPUBLICA DE TOGO: Emisión de tipo turístico, de 30, 40, 90 y 100 francos CFA, en donde figuran distintas vistas con el puerto mineralero de Kpeme, y en él un carguero, embarcaciones indígenas, etcétera.

JERSEY: Serie conmemorativa del primer centenario de la Unión Postal Universal, formada por cuatro valores, en donde el de 20 peniques muestra al buque «Aquila», construido en 1874 y que durante muchos años realizó el servicio de correo marítimo entre Jersey y Gran Bretaña.

CIUDAD DEL VATICANO: Para el Año Internacional del Libro hay un trío de 25, 50 y 90 liras, figurando en el primero el Arca de Noé. Los dibujos de estos sellos son el resultado de un concurso internacional en el cual solamente podían participar estudiantes.

UNION SOVIETICA: En grupo dedicado a la obra del pintor I. K. Aivazovski, en los



precios de 10 y 16 kopeks, se reproducen respectivamente los óleos titulados «Tempestad en la mar» y «Naufragio», naturalmente a sus propios colores.

AITUTAKI: El 11 de abril de 1789 descubría esta isla el famoso capitán de navío Bligh, de la Real Marina Británica, fama que alcanzó por el episodio de la rebelión de la «Bounty», buque de su mando. Tal descubrimiento significa una serie de este tenor: 1 centavo, William Bligh, 1 centavo, la «Bounty»; 5 centavos, Bligh y su buque; 5 centavos, Aitutaki en 1856; 8 centavos, James Cook y su buque, el «Resolution»; 8 centavos, Carta marina de Aitutaki.

GILBERT Y ELLICE: Primer centenario de la Unión Postal Universal, conmemorado con cuatro piezas, figurando en la de 4 centavos una embarcación indígena, y en la de 10 centavos, una goleta, cuyo nombre es el «Kiakia».

FRANCIA: Sello de 90 céntimos relativo a la Sociedad de Salvamentos en la Mar, figurando en el dibujo una de las más recientes embarcaciones entradas en servicio. Con ocasión del primer día de emisión de este sello se empleó en el Museo de la Marina de París un matasellos especial, y la indicada Sociedad de Salvamentos en la Mar editó una tarjeta postal y un sobre especial, con dibujos relacionados con las actividades de tal entidad, así como una plaqueta con



tirada limitada y numerada, recordatoria de la aparición del sello.

MISCELANEA GENERAL

Al iniciar hoy esta sección filatélica dedicada a la mar hemos de indicar que deseamos poner en marcha varios proyectos que tenemos, relacionados con cuantos lectores de esta revista están interesados en el coleccionismo de los sellos.

Por lo expuesto y como primera medida, para poder conocer cuántos hombres de la mar son filatelistas, les rogamos nos devuelvan debidamente cumplimentada la ficha que a continuación insertamos, debiendo dirigirse la correspondencia a: HOJA DEL MAR (Sección filatélica). Instituto Social de la Marina. Calle de Génova, 24. Madrid-4.

DATOS DEL COLECCIONISTA

SECCION «LA MAR Y SUS SELLOS» DE «HOJA DEL MAR»

APELLIDOS NOMBRE
DOMICILIO CIUDAD
COLECCIONA LOS SIGUIENTES PAISES O TEMAS
PROFESION EDAD

Vda. de

Francisco
Pérez Vilela

INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA
CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n. (Barriada de Puntales)

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

CADIZ

UNOS DIAS EN LUANDA Y ESCALA EN FREETOWN

A BORDO DE «LA RIOJA» (De nuestro corresponsal).—La gran amplitud del río Congo a partir de Boma y sus fuertes corrientes permiten llegar a su desembocadura en un par de horas escasas, y una vez desembarcado el práctico, el viaje hasta Luanda se hace en una singladura sin llegar siquiera a perder de vista la costa.

Luanda es una gran capital, pero su puerto está totalmente desfasado, desproporcionado al tráfico marítimo que tiene, tanto en su extensión como en los medios para operaciones de carga y descarga y utillaje que posee. Esto proporciona a los barcos largas esperas para atracar y enormes molestias para descargar. La carga, en cambio, no es tan engorrosa, pues al ser puerto importador, principalmente de café, los medios son aptos y sencillos y las grúas perfectamente capaces, mientras que la diversidad de mercancías que llegan necesitan de otras clases de utillajes y grúas pesadas, sobre todo.

Cinco días esperamos en compañía de otros barcos en una bella «restinga». Cinco días tranquilos y ociosos dedicados al descanso y a las «escapadas» a la ciudad en una lancha que los consignatarios ponen a nuestra disposición. Finalmente, nos metieron en el único sitio libre que había, que fue en el muelle de la estación marítima, sabiendo que a la mañana siguiente tendríamos que cambiar de lugar por la llegada del correo que enlaza la metrópoli con la provincia, así que ese día descargamos solamente pequeñas cajas de maquinaria y algunos sacos de asbesto y de resina sintética.

A las seis de la mañana, efectivamente, tuvimos maniobra, fue sencilla y corta, y una vez en el muelle comercial empezaron inmediatamente las operaciones de descarga y carga.

Para aprovechar tiempo, hay que procurar que trabajen el mayor número de «manos» (en nuestros términos se llama «mano» a una cuadrilla de estibadores de tierra) a la vez, y se debe procurar, por tanto, tener dispuestas el mayor número de bodegas. Esto supone trabajar antes de llegar a puerto sobre un plano de carga improvisado con la carga que se supone o, en el mejor de los casos, con la aproximada dada por telex o telegrama. Plano que luego hay que ir acomodando a la carga real, a su naturaleza y a su volumen. De esta manera, en nuestro barco se descargaba, y, a la vez, en las bodegas libres se cargaba.

Teníamos que dejar en Luanda casi toda la maquinaria, y había cajas especialmente pesadas. La máxima potencia de las grúas era de cinco toneladas; a lo sumo entre dos podían levantar diez toneladas y, siendo las cajas transportadas de maquinaria considerablemente más pesadas, tuvimos que echar mano de la pluma real del barco, capaz de levantar 25 toneladas, pero muy lenta, tanto de preparar como de actuar, y que requiere mucho esfuerzo y pericia en su manejo, a la vez que inutiliza otra bodega para el trabajo, por necesitar para su movimiento de maquinillas anexas. A pesar de ser por



parte de los estibadores de tierra todas las operaciones de descarga, no quisieron hacerse cargo del manejo de la pluma real, y mucho menos de desembarcar la caja de cubierta de 20 toneladas, así que los marineros del barco, con el contramaestre a la cabeza, tuvieron que encargarse de ello. La verdadera dificultad estuvo en la caja de cubierta; había que sacarla estando el palo sin los obenques de estribor, de tal forma que todo el peso estaba apoyado en los de babor. Después de embargar los cables a la caja, se viró muy lentamente, procurando reducir el balance a cero, que hubiera podido ocasionar grandes destrozos; una vez izada a una altura conveniente, se largó el puntal hacia tierra, siempre muy despacio y con las máximas precauciones, y se mantuvo suspendida en el aire hasta que colocaron un vagón en el sitio justo en que iba a quedar, comenzando a arriar en ese momento. Se necesitó una muchedumbre de estibadores para colocarla bien, y una vez puesta sobre el vagón, hubo hasta aplausos y una efusiva felicitación a los marineros por su competencia, que en realidad fue mucha y necesaria.

En Luanda tuve conocimiento de la presencia allí del Instituto Social de la Marina, por un quiste sebáceo que me brotó en la cara. Hasta entonces, la tripulación del barco con necesidad de asistencia médica en este puerto era atendida por los consignatarios, pero en mi caso no pudieron localizarme un dermatólogo, y como yo exigiese de ellos una solución, pues me era francamente molesto estar en esas condiciones, me mandaron a lo que ellos llamaban el «médico español», encontrándome, sin esperarlo en absoluto, con toda una sede del Instituto. Su parte social está a cargo de María José (una chica estupenda, con quien pronto trabamos amistad mi mujer y yo), y su parte médica por un doctor español que trabaja con su mujer, también española y enfermera de profesión. El local estaba atiborrado de marineros de las flotas pesqueras españolas que por allí faenan, bien jugando en la sala de juegos u oyendo música o bien leyendo en la biblioteca, y algunos, por su-

puesto, en la antesala del médico, pues en este tipo de vida, en la pesca, son muy frecuentes las enfermedades y accidentes de toda índole.

Me solucionaron en un momento mi caso con una pequeña operación y con visitas diarias hasta el día de nuestra partida, para efectuar una cura; no quedó nada del quiste que tanto me molestaba. A partir de entonces, todos los que a bordo tenían necesidad de asistencia médica eran mandados allí, pues, según me explicaron, también trabajan con especialistas portugueses, abarcando en conjunto casi todas las ramas de la Medicina, dando de esta forma una asistencia completa a los marinos.

Luanda es una ciudad completamente europeizada, grande, limpia, cuidada y muy bonita; tiene unas playas fabulosas y sitios muy acogedores para el forastero. Siendo muy semejante a las ciudades españolas, poco más hay que contar de ella. Aquí cargamos, como ya dije al principio, café, y una vez el buque arranchado y listo salimos para Lobito, también en Angola, un poco más al sur.

Al llegar a Lobito fondeamos en una «restinga» muy semejante a la de Luanda donde, poco después de echar el ancla y recibir a las autoridades, tuvimos la visita de los oficiales del «Indico», un barco en la misma línea que el nuestro y de la misma compañía. Nos contaron el hecho curioso de haber embarcado cuatro polízones negros en Lagos y sus trámites y peripecias infructuosas para dejarlos en cualquier otro puerto, pero nadie se los quiere coger, así que tendrán que hacer el viaje redondo a Italia y España y volver a dejarlos nuevamente en Lagos. Uno de los cuatro es, por lo visto, un especialista, lleva varios años viajando por todo el mundo de la misma forma, con los correspondientes períodos de presidio en Nigeria.

Aquí en seguida nos atracaron. Este es el principal puerto de carga de la línea de África y cargamos cobre en lingotes, pasta de papel, sisal y café.

El cobre es una carga que se estiba muy bien, pero que requiere mucho tiempo, ya

que los lingotes deben quedar completamente inmovilizados en la bodega. Esto, y la espera del sisal, que todavía no había sido despachado, nos retuvieron cinco días en este puerto.

El primer día, a un marinero que estuvo trabajando todo el día con la cabeza al descubierto, le dio una insolación con unos fuertes dolores de cabeza y una temperatura alta, y yo, que soy el oficial encargado de estas cosas, tuve, por medio del consignatario, que buscar un médico a las dos de la madrugada, que ya de paso puso en tratamiento a otros dos hombres que por la tarde habían tenido un cólico, y que pensaban ir al médico al día siguiente. Este fue un puerto aciago en acaecimientos de este tipo.

Con la carga a bordo nos fuimos de Lobito con rumbo a Freetown, capital de Sierra Leona. Durante el viaje, al marinero de la insolación le dio una nueva crisis, que tuvimos que atajar con los medios de a bordo, y ahora ya está completamente restablecido.

En Freetown sólo teníamos para cargar 500 toneladas de café para Cádiz, y eso supuso un día de carga y otro de espera fondeados. La cónsul de España en Sierra Leona, miss Jones, vino a bordo a hacernos una visita y nos invitó a asistir a una recepción en el palacio presidencial, pues llegamos el día en que se celebraba en el país la proclamación de la República. La ciudad es comparable en pobreza y suciedad a Lagos; durante el viaje al palacio pudimos observar los grandes buitres que tranquilamente campean por la ciudad, ante la indiferencia de sus habitantes y nuestra estupefacción, que no era poca.

La recepción era principalmente para los representantes extranjeros en el país, y el Presidente nos obsequió con unas danzas típicas negras, llenas de esplendor y colorido. Esta fue la única salida que hicimos en este puerto; a la vuelta, el buque estaba ya casi de salida y poco después estábamos en alta mar, con rumbo a Las Palmas de Gran Canaria, en la lejana España. ■ JAVIER AGUADO. Reportaje gráfico del autor.



EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 102

«Tiempos duros y mares procelosos
templán las almas, prueban el valor;
para desesperados o medrosos
ni mar ni vida son.
Lejos, donde la vista no alcanza,
la gloria, el puerto y el descanso están».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: AMOS ESCALANTE, «MARINA».)

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

DEFINICIONES

A) Rachas de viento fuertes y cortas.

68 38 118 45 13 128 87 78 148 18

B) Puntos de la superficie terrestre que tienen la misma temperatura media en invierno.

36 15 55 85 127 23 92 44 39 110 73

C) Camas que existen en los camarotes de los buques.

123 113 143 153 106 83 96

D) Que pertenecen o se refieren a la vez a la Luna y al Sol.

133 9 32 151 2 42 82 62 22 122 53

E) Fosforescencia de las aguas del mar.

79 152 163 52 142 129 108 99

F) Recinto en los canales navegables o a la entrada de las dársenas de flotación de los puertos marítimos, con objeto de impedir la existencia de un desnivel de aguas a uno y otro lado de las mismas (plural).

19 35 5 37 125 135 155 75

G) Ventarrón del Sudeste.

47 4 29 121 84 21 101 88 144

H) Dirijan un buque en su navegación de un punto a otro, y tam-

bién en su entrada y salida de alguna bahía, canal, puerto, etcétera.

97 69 137 164 124 117 20

I) Cabilla de metal o de madera colocada en la borda del bote, donde juega el remo con un estrobo (plural).

104 24 3 95 34 134 64 112 54

J) Parte sólida que se obtiene por filtración del agua formada por una porción de organismos vivos (plancton) y una fracción orgánica e inorgánica (tripton, leptopelo).

139 89 149 119 49 158

K) Establecimientos donde se efectúa la construcción y reparación de buques.

141 63 61 41 98 71 1 90 81 58

L) Olas que rompen en la playa.

80 115 40 51 161 11 31 102

M) Sitios elevados desde los que se descubre una gran porción de mar o de tierra.

67 16 10 70 138 100 77 150

N) En general, todo cabo o aparejo que sirve para contener la caída, resbalón o roce, y el balance u oscilación de cualquier cosa.

114 14 94 33 154 28 43 74

O) Recibe, da entrada.

7 131 126 162 105 59

P) Refiriéndose al viento, disminuir en intensidad, y a la mar, aminorar el volumen y velocidad de las olas.

140 157 109 132 120

Q) Uno de los nombres que se dan al bogavante en la costa vasca.

30 111 72 6 57 48 25 65 145 93

R) Parte del remo, a veces forrada de cuero o cáñamo, que apoya y roza sobre la horquilla o chumacera del bote.

56 46 76 6 146 12 26 66 136

S) Al revés, surco o marca dejada en el agua por un buque durante su marcha.

107 147 17 159 116 91

T) En los buques de madera, huecos que quedan entre bao y bao, y una tabla horizontal clavada en la cara inferior de éstos, con el canto arrimado a un mamparo o a la amurada.

60 160 50 86 27 103 130 156

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

AUXILIAR MARITIMA DEL
PUERTO DE BILBAO, S. A.
«AUMABISA»

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.
Dos remolcadores.
Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.º
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33 718
BILBAO



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS - CONSIGNATARIOS - FLETADORES
ESTIBADORES

FLOTA

"Horus" 92.000 pies cúbicos
"Lago Negro" 90.000 "

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



CAZADORES DE LEONES MARINOS

En épocas anteriores, los cazadores de focas o leones marinos, que ejercían su profesión frente a las costas de California, eran implacables buscadores de pieles, armados con rifles, lanzas y porras. Con sus sangrientas matanzas casi destruyeron los grandes rebaños que dieron su nombre a la bahía Seal, de California.

Hoy día, los leones marinos están protegidos por la ley, y la caza solo se permite de acuerdo con reglas muy severas y normas dictadas por el Departamento de Caza y Pesca de California. Se extienden muy pocas licencias cada año, y, como resultado de esto, las focas, lentamente, van recuperándose de la extinción casi completa, debido a la destrucción caprichosa de sus terrenos de cría. Wayne Dearden, de cuarenta y cinco años, tiene una licencia especial para capturar leones marinos con destino a los zoológicos, los acuarios marinos y los circos. Con seis cazadores hace dos viajes cada año a los terrenos

de cría de las islas Channel, en su barco de pesca, de veinticinco metros de eslora, «America». Puede volver con una docena de animales cada vez, cada uno de los cuales vale de 125 a 200 dólares. Pero la caza de focas es una operación difícil. Hagamos un viaje con Wayne Dearden.

Oculto entre las sombras, el «America» echa el ancla frente a la zona de cría, y los cazadores y la tripulación cargan en dos botes de motor el equipo y suministros, y se mueven silenciosamente adentrándose en la playa rocosa de la isla. Puede verse el rebaño de focas a la luz de la Luna, en un número tal vez de cen-

tenares, descansando en las rocas. La tarea de los cazadores consiste en rodear el rebaño y, a una señal hecha con la mano, avanzar por las rocas hacia las focas. Una vez que los animales son empujados tierra adentro, les resulta imposible escapar al mar.

Los cazadores forman un semicírculo delante del rebaño, cada uno de los hombres armado con una enorme red de nylon, sobre una estructura tubular de acero. Luego, por detrás, un hombre asusta al rebaño con gritos. La caza comienza, rápida y furiosa. Los hombres son derribados por los animales, airados, que les atacan gruñendo. Pueden alcanzar

una longitud de dos metros y medio y un peso de 450 kilos. Pero los cazadores son expertos en su trabajo y se las arreglan para echar sus pesadas redes a siete u ocho leones de mar, que son introducidos en jaulas de grueso alambre, dispuestas para ser transportadas flotando al «America». La operación de encerrar en las jaulas a las focas puede ser peligrosa. Dos cazadores fueron mordidos. Pero los animales capturados fueron tratados como animales favoritos, alimentándolos con peces pequeños.

¿Y cuál es su vida en cautiverio? Algunos serán vendidos a los circos. Otros serán entrenados para ser exhibidos en el mercado de pescado de Wayne Dearden. Si no se adaptan al cautiverio, los llevará al mar y los pondrá en libertad. Pero probablemente se adaptarán, comiendo hasta veinticinco kilos de anchoas y otros peces muertos de una sentada. ■
Fotos: RAY HAMILTON. (Camera Press, Agencia Zardoya, Exclusiva.)

