

hoja del mar

Número 105

Año X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JULIO 1974



**CONTAMINACION DE LAS COSTAS
DEL MEDITERRANEO**

CURSO SOBRE EL MAR LITORAL

**ESTEPONA: LA FLOTA DE BAJURA
ES RENTABLE**

**HACIA UN NUEVO REGIMEN
JURIDICO DEL MAR**

LA PINTURA DE PASCUAL PALACIOS

Palacios

LA MAR Y SUS SELLOS



El día 3 de julio se pone a la venta y circulación una composición más, dedicada a la fauna española. Esta vez, todos los animales que figuran en los sellos, son reptiles, y por lo tanto, los valores y especies que figuran en estos sellos, son de una peseta, tortuga terrestre; 2 pesetas, camaleón; 5 pesetas salamandrina; 7 pesetas, lagarto verde y 15 pesetas, víbora de latas. Al igual que las otras series aparecidas desde el año 1971 y referentes a la fauna y la flora nacionales, son sellos en huecograbado y a todo color, con el fin de reproducir el animal o planta correspondiente tal como es. De cada sello se ha hecho una tirada de 7.000.000 de ejemplares.

La segunda serie de julio, aparece el día 17, es decir, la fecha anterior al XXXVIII aniversario del comienzo del Alzamiento Nacional y es el tercer grupo dedicado a uniformes militares. Hasta ahora, en los grupos anteriores sólo habían figurado uniformes de Infantería y Caballería, pero como los de este tercer grupo, ya pertenecen al siglo XVIII, ya existe la Artillería, como tal Arma, y por lo tanto empiezan a aparecer uniformes de artilleros. La serie, también en huecograbado multicolor, para reproducir con meticulosa exactitud los uniformes, hasta en su más pequeño detalle, es de este tenor: una peseta húsar de la muerte (1705);



2 pesetas, oficial de Artillería (1710); 3 pesetas, tambor del Regimiento de Granada (1734); 7 pesetas, portagolón de Dragones de Numancia, y 8 pesetas, alférez abanderado del Regimiento de Zamora (1739). Tirada, para cada unidad: 8.000.000 de piezas.

En tercer lugar ha de decirse que en el próximo mes de agosto no habrá ninguna emisión de sellos.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

GROENLANDIA: Segundo centenario de la Real Cámara de Comercio; serie de dos sellos, y en el de una corona figura un buque ballenero y dos embarcaciones de esquíes.

REPUBLICA DE GUINEA: Explotación de los yacimientos de bauxita de Boké; serie cuyo valor de cuatro sylis muestra el puerto de embarque del mineral en donde está un buque minero.

LIBERIA: Centenario de la Unión Postal Universal; emisión de seis unidades, figurando en la de dos centavos un «clipper» y un buque de pasaje y carga moderno.

NAURU: 175 aniversario del descubrimiento de la isla por el capitán Fearn; grupo de seis piezas, y de ellas interesan éstas: 7 centavos, el buque de carga y pasaje «Elgamoiya»; 35 centavos, el capitán Fearn y su buque el «Hunter»; y 50 centavos, el buque «Hunter».

MONGOLIA: Para el primer centenario de la Unión Postal hay un conjunto de siete signos postales, todos ellos de 50 mung, y en uno figura un buque junto con un avión.

ISLAS SALOMON: Bajo el nombre de Historia de la navegación hay cuatro sellos de 4, 9, 15 y 45 centavos, con diversos barcos. Por cierto, en el último de los nominales mencionados está la lancha torpedera que mandó John F. Kennedy durante la segunda guerra mundial con la graduación de teniente de Navío, y que se perdió en un combate contra unidades japonesas.

FRANCIA: XXX aniversario del desembarco en Normandía, valor 45 céntimos. En primer plano, las tropas de la primera ola de desembarco, y en segundo, los buques de las diversas flotas.

POLINESIA FRANCESA: En agrupación de tipo general con un total de seis efectos, uno de ellos el de 6 francos CFP, muestra unas canoas indígenas dedicadas a la pesca, y el de 15 francos CFP, una fragata, que bien puede ser una de las dos que, al mando de Dumond d'Urville, hizo un viaje por el Pacífico en la segunda mitad del siglo XVIII.

REPUBLICA DEL NIGER: Centenario del nacimiento de Guillermo Marconi; pieza de 50 francos CFA, con la efigie de esta personalidad, que llegó al grado de contraalmirante en la Marina italiana.

POLONIA: Barcos de vela. 1 zloty, el «Kormisla Morska» (1568); 1,50 zloty, el «Dal» (1934); 2,70 zloty, el «Opty» (1969); 4 zloty, el «Dar Pomorza» (1972); y 4,90 zloty, el «Polonez» (1973).

SUECIA: Grupo dedicado a propaganda de la costa Occidental, a base de una tira con cinco nominales todos de 65 öre y entre los cuales están estos motivos: regatas de baidros, el faro de Vinga (cuyo alcance en

los días claros llega a 34 kilómetros), escena de pesca, el pueblo de pescadores de Mollösund.

BARBADOS: Buques de pesca típicos de esta isla del mar Caribe, con nominales de 15, 35, 50 centavos y un dólar zona Caribe. Hay además una hoja bloque que recoge estos cuatro signos del correo.

MALDIVAS: Centenario de la Unión Postal Universal; serie en la cual el 2,50 rupias, lleva como motivos a un buque de vapor de ruedas y al «Queen Elizabeth II».

NIEU: Para el segundo centenario del descubrimiento de esta isla por el capitán de Navío Cook en su viaje alrededor del mundo, hay una emisión de 2, 3, 8 y 20 centavos de dólar australiano, figurando en todos ellos

Filatelia, que se celebrará en el Palacio de Cristal de la Feria del Campo, de Madrid.

Ya hay hecha la lista de los Jurados, la cual, como gran novedad en relación con anteriores exposiciones internacionales de sellos, está en que en los mismos van a figurar un gran número de personalidades hispanoamericanas.

El primer número de los boletines a publicar ya está hecho y el mismo contiene los reglamentos por los cuales ha de regirse esta exposición.



EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE JULIO

en su mitad izquierda la efigie de este marino, y en la mitad derecha distintos temas.

MISCELANEA GENERAL

Damos hoy noticias de las actividades de las distintas comisiones que están trabajando con el fin de tener a punto para el mes de abril próximo la Exposición Mundial de

Se han convocado concursos de carteles y de artículos filatélicos para promocionar la exposición. Y también ya se están repartiendo las viñetas de propaganda, habiendo por ahora dos tipos y pronto un tercero, que será autoadhesivo.

En relación con esta gran muestra filatélica, todo aquel interesado en datos relacionados para acudir a la misma, deberá dirigir toda la correspondencia a estas señas: señor comisario de la Exposición Filatélica España '75. Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre. Apartado oficial. Madrid. ■ LUIS MARIA LORENTE.

UN RUEGO A LOS FILATELISTAS

Para poder conocer cuántos hombres de la mar son filatelistas, rogamos a los interesados 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 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



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. Dublín: John de Courcy Ireland. 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 Harguindey.

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

«FALTA FIRME VOLUNTAD DE ACABAR CON LAS INFRACCIONES EN LA PESCA»

■ «NO HAY MOTIVO PARA EL RETRASO DE REMISION A LAS CORTES DEL PROYECTO DE LEY DE PESCA DE 1971»

ENTREVISTA CON DON ALBERTO JARABO PAYA, PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I. S. M. EN VALENCIA Y PROCURADOR EN CORTES, SOBRE SU RUEGO AL GOBIERNO.



VALENCIA (De nuestro corresponsal).—El día 8 de mayo, el presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia y procurador en Cortes por esta provincia, presentó al presidente de las Cortes Españolas un ruego al Gobierno, sobre el envío a las mismas del proyecto de Ley de Pesca de 1971.

En el citado ruego, don Alberto Jarabo Paya realiza las siguientes peticiones: Que, como único medio eficaz de salvaguardar la riqueza piscícola, se obligue a todos con rigor a salvaguardar las normas existentes en la actualidad en materia de pesca, y que para ello se dote a las Comandancias de Marina de los medios suficientes. En el caso de que estas dificultades sean invencibles, ruega que se recabe la ayuda de los particulares, y que en último extremo se solicite la colaboración, para este servicio, de la Guardia Civil.

Asimismo, en el citado documento el señor Jarabo Paya realiza un análisis de la situación y forma de faenar de la flota pesquera en la provincia marítima de Valencia, exponiendo cuáles son a, su juicio, los defectos que a la hora de faenar se cometen y cuáles son las posibles soluciones.

Ante la importancia del tema, que creemos no sólo se da en Valencia, sino en todas las provincias marítimas del Mediterráneo, hemos entrevistado a don Alberto Jarabo Paya.

—Señor Jarabo, usted, en su ruego al Gobierno del día ocho de mayo de mil novecientos setenta y cuatro, examina detenidamente la situación de la flota pesquera y cómo faena ésta en aguas de la provincia marítima de Valencia. ¿Esta situación, que podríamos calificar de anárquica, se produce en el resto de las provincias marítimas españolas o sólo en aguas del Mediterráneo?

—Quisiera puntualizar este planteamiento porque no es que yo haya hecho un análisis general de la actuación de la flota pesquera de nuestra zona, sino que pongo de manifiesto una serie de fallos a mi juicio importantes y reveladores de una cierta irresponsabilidad, imprevisión de cara al futuro. En cuanto al otro extremo de su pregunta, pienso que quizá estos defectos, que son generales en toda nuestra costa, quizá en Valencia, por una serie de condicionamientos y características propias, se agudizan y cobran una especial importancia. En definitiva, creo que en otras provin-

cias no se dan con tanta frecuencia e intensidad las irregularidades que aquí se producen.

—Se dice, y usted así lo expresa en su ruego al Gobierno, que es una cuestión de vigilancia de la flota, y sobre todo de falta de medios de las Comandancias de Marina para efectuar esa vigilancia. ¿Con qué medios se cuenta en Valencia para realizarla?

—Tengo entendido que no hay más que una lancha para toda esta zona de costa, con una antigüedad de veinticinco o treinta años, y, por supuesto, sin ninguna condición de rapidez, facilidad de desplazamiento, modernidad o dotación suficiente.

—La fórmula de vedas, no de fondos, sino de dejar de salir al mar durante un cierto período de tiempo, ¿no podría paliar un poco la situación?

—Sí, pienso que esto es otro de los medios útiles y positivos para permitir un desarrollo normal de las especies marinas.

—En todo caso, ¿no podría realizarse esa vigilancia ya en tierra al examinar el pescado capturado e imponer multas a quienes vendiesen pescado que se cría a poca profundidad?

—Sin duda alguna, y para mí el tema fundamentalmente se basa en el hecho de que se capturen peces que son alevines. No hace ni siquiera falta un conocimiento técnico para ver que las capturas están hechas a una proximidad de la costa que es totalmente irrazonable...

—Y en cuanto al control de las artes también se podrían realizar revisiones...

—Sí, sin duda.

—Entonces, ¿qué faltan? ¿Medios humanos?

—No; yo lo que creo que falta, y lo digo con toda sinceridad y honradez, es una firme voluntad de finalizar con este tipo de infracciones.

—¿A qué es debido el retraso de la revisión a las Cortes del anteproyecto de Ley de Pesca de mil novecientos setenta y uno, para su discusión, aprobación y entrada en vigor?

—Esta es una pregunta que yo mismo me he hecho muchas veces y que no comprendo, ya que no hay ninguna razón ni ningún motivo.

—¿Conoce usted este anteproyecto?

—Sí, lo he leído en su totalidad.

—¿Y cómo soluciona estos problemas?

—Bueno, como cualquier Ley, no da soluciones concretas, aunque establece una serie de directrices y orientaciones que marcan una línea concreta de

actuación al poner de manifiesto la gran importancia que el tema tiene en todos sus aspectos, ya que, en definitiva, nos estamos jugando un poco el porvenir en cuanto a nuestra riqueza piscícola. En este sentido, el anteproyecto establece una serie de prevenciones, sanciones, normas y líneas de actuación, poniéndose de relieve la importancia de la acuicultura, es decir, del cultivo del mar.

—En este anteproyecto de Ley, ¿se tiene de algún modo en cuenta la formación, a nivel del pescador, de modo que se le conciencie sobre la escasez de recursos del mar y su explotación racional?

—Si no concretamente, sí está dentro del espíritu de la Ley, y además este es un factor realmente importante, ya que, en definitiva, la actuación de los hombres debe responder a una conciencia y una forma de pensar.

—¿Cómo se han resuelto estos problemas en otros países del Mediterráneo?

—En otros países hay una normativa más completa, más extensa, más precisa y detallada. Creo que también en este terreno concreto de acción, hay una legislación más avanzada, una exigencia más rigurosa y un control más exacto.

—Las normas actualmente vigentes sobre vedas, fondos, artes, cupos de caballaje por embarcaciones en puerto, etcétera, de cumplirse, ¿serían suficientes para solucionar el problema?

—Considerado desde un punto de vista elemental, quizá sí, ya que no es que no existen normas legales que regulen la pesca en nuestros mares, sino que no se cumplen, y que además es necesario que reiteradamente y repetidamente se actúe en este doble aspecto del problema; por una parte, la concienciación de los interesados, y por otra el recuerdo por parte de la Administración de una serie de obligaciones que rigurosamente hay que cumplir. En otro caso pienso, de verdad, que vamos al desastre.

—Por último. ¿En qué medida el conflicto de pesca con Marruecos ha venido a incrementar el problema, al tener que faenar en aguas españolas embarcaciones que lo hacían antes en la costa africana?

—Indudablemente, agudiza el problema. Estamos como antes ante la ley de la oferta y la demanda. Lógicamente, al quedar reducido el campo de acción de nuestra flota, debemos cuidar mucho más nuestras costas. ■ U. F.

LA FORD Y EL PUERTO DE VALENCIA

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Quizá uno de los motivos por los que Ford decidió instalar su factoría de coches en Valencia, además de muchos otros, como clima, mano de obra, infraestructura y facilidad de un determinado tipo de industria para su abastecimiento, etcétera, fuese un puerto adecuado para la exportación de sus vehículos.

Lo que en un determinado momento, cuando aún no estaba decidida su localización en Valencia, parecía casi un asunto de trámite, se complicó de tal manera, que ha sido necesario casi un año de laboriosas negociaciones, en las que incluso autoridades del puerto de Valencia han visitado otros puertos europeos donde Ford tiene concedidos terrenos. Fue el ministro de Obras Públicas quien en su visita al puerto de Valencia el pasado 29 de abril anunció en una rueda de prensa con los informadores valencianos que la localización de la compañía en nuestro puerto era ya una realidad, que se había llegado a una solución en la que estaban de acuerdo las dos partes.

LA SOLUCION

Ford emplea para transportar sus vehículos el tipo de buque «roll-on-off», de carga por popa mediante rampas. Sólo había en nuestro puerto un lugar sin conceder y que fuese idóneo para el atraque de estos buques: la confluencia del nuevo muelle Sur con el Turia, disponiéndose allí de bastante terreno para aparcamiento, ya que este muelle cuenta en total con cerca de 110.000 metros cuadrados. Pero el citado muelle, que fue inaugurado hace un año, aproximadamente, y que se encuentra ahora en fase de consolidación, fue concebido para mover un total de dos millones de toneladas de graneles al año, siendo éste un tráfico de gran importancia en nuestro puerto y que crece día a día. El lugar, pese a ser idóneo, fue, pues, desestimado, ya que traería, además, otras complicaciones de tipo transporte por carretera y tráfico.

La solución que ahora se ha dado es la siguiente: Para 1977, la compañía podrá disponer del transversal de Levante totalmente, pudiendo atracar sus buques en su parte exterior perfectamente, en la confluencia de este transversal con el muelle del mismo nombre. Asimismo, y para aparcamiento, se le habilitarán cuando sean necesarios otros terrenos en lo que actualmente es el Tiro de Pichón.

El total de superficie que Ford tendrá concedida en 1979, cuando sus factorías se encuentren en plena producción, será: 26.300 metros cuadrados en la zona del Tiro de Pichón y 25.400 metros cuadrados en la zona del transversal de Levante, lo que suma un total de 51.700 metros cuadrados.

En cuanto a línea de atraque, la compañía dispondrá de 127 metros en la parte exterior del transversal, de siete metros de calado, y de 180 metros, aproximadamente, con el mismo calado, en la parte interior.

En cuanto a las necesidades de Ford en contenedores se está, al parecer, en negociaciones con la entidad valenciana que tiene concedida la terminal de este tipo de transporte en nuestro puerto, y aunque hasta el momento no se sepa nada en concreto de estas negociaciones, parece ser que será la compañía valenciana la que se encargue de los contenedores de Ford.

La cantidad de superficie que el puerto concederá a la compañía no llega, pues, a las necesidades que ésta dijo que tendría, en un principio, en 1979, y que eran cerca de los 80.000 metros

cuadrados. Pero, al parecer, esta cifra fue calculada según las concesiones que Ford tiene en el puerto de Bremen.

AFECTADOS

Esta localización de Ford en nuestro puerto va a afectar a varias entidades que disfrutaban en estos momentos de determinadas concesiones en él. La primera de ellas es una compañía valenciana que trabaja en el transversal. Una línea regular de buques «roll-on-off» con Baleares, a la que, naturalmente, habrá que buscar una nueva localización. También tendrá que desaparecer, lógicamente, el aparcamiento de camiones TIR, que se encuentra junto a la lonja de pescado, y que necesitan una estación adecuada en otro punto de nuestra provincia que no sea el puerto, donde lo único que hacen es ocupar superficie y congestionar el tráfico.

Por último, se verá afectada también por la localización de Ford la Sociedad Deportiva de Tiro de Pichón.

LA INVERSION

Indudablemente, para acondicionar toda la zona se necesitará realizar una determinada inversión, que, aunque no es comparable al costo de otras infraestructuras que Ford necesita en nuestra provincia, sí supone una cierta cantidad de dinero que no está muy claro aún quién, a la hora de la verdad, pagará, aunque parece ser que será la Junta del Puerto quien cargue con los gastos. De confirmarse estos rumores, sería algo que lamentaríamos, ya que si una determinada compañía está interesada en una determinada superficie, debe ser ella quien la acondicione y nunca los fondos de la Junta, por mucho interés local que haya en todo el asunto.

¿PROBLEMAS FUTUROS?

Se ha conseguido, pues, una solución óptima para la compañía, y, de momento, también para la Dirección del Puerto, aunque con el tiempo, lo que ahora es una solución se puede transformar en algunos problemas de congestión y tráfico, sobre todo en la Aduana.

Si tenemos en cuenta que la terminal de contenedores está proyectada en el muelle de Levante y que en estos momentos se mueven en Valencia cerca de 19.000 contenedores al año, incrementándose este tipo de tráfico como lo viene haciendo hasta ahora, y manteniéndose el ritmo normal de cargas y descargas en el muelle de Levante, más un barco diario de Ford, cuando la compañía esté a plena producción, la congestión de tráfico que se puede esperar en la zona de la lonja del pescado y la puerta de la Aduana será tremenda, y más aún encontrándose un aparcamiento Ford junto a la Sección de Trabajos Portuarios y los Docks Comerciales de nuestro puerto, aunque parece que hay gestiones para que estas dos entidades salgan de donde están ahora.

Por estas razones sería óptimo el que se construyese una salida especial para Ford en su aparcamiento del Tiro de Pichón, consiguiendo no congestionar la zona más, a determinadas horas, de lo que está en la actualidad.

Aparte de esto, que es un problema interior del puerto, nos encontraremos, cuando Ford tenga que mover cientos de coches a diario, con el problema que ya está planteado de la insuficiencia y congestión de los accesos al puerto. ■ V. FAYOS.

trafrume lines

NAVIEROS
CONSIGNATARIOS
OPERADORES PORTUARIOS
FLETAMENTOS
ADUANAS

FLOTA

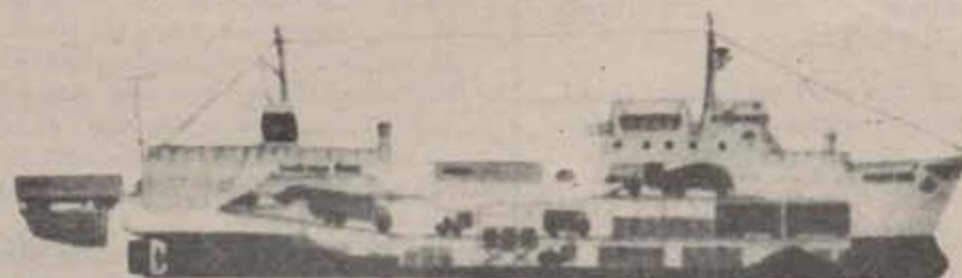
m.n. «BAYREN»	1.200 T.	Vent.
» «GLACIAR BLANCO»	1.750	» Frig.
» «GLACIAR AZUL»	1.750	» »
» «GLACIAR VERDE»	2.000	» »
» «GLACIAR GRIS»	2.000	» »
» «GLACIAR ROJO»	2.000	» »
» «GLACIAR NEGRO»	2.000	» »
» «ROLON PLATA»	1.000	» Ro-Ro
» «ROLON ORO»	1.000	» »

LINEAS REGULARES:

- REINO UNIDO. Destinos:
DOVER-LONDRES-DUBLIN-PRESTON
- CONTINENTE. Destinos:
HAMBURGO-ROTTERDAM-AMBERES
- BRASIL. Destinos:
RIO DE JANEIRO-SANTOS-SALVADOR

SERVICIOS ROLL-ON/ROLL-OFF:

- BALEARES (diario). Destino:
PALMA DE MALLORCA-IBIZA-MAHON
- ORIENTE MEDIO (quincenal).
FAMAGUSTA-BEYRUT
(en tránsito a BAGDAG-AMMAN-KUWAIT-DOHA [QATAR]-DUBAI-TEHERAN, etc.)



VALENCIA-11
TRAFRUME LINES, S. A.

Avenida Manuel Soto Ingeniero, 15
Teléfono 23 39 39
Telegramas: TRAFRUMELINES
Telex: 62742-62642

MADRID-3
TRAFRUME LINES, S. A.

Boix y Morer, 15
Teléfono 233 31 02
Telegramas: TRAFRUME

EL PROBLEMA DE LA AUSENCIA

Señor director: Como asiduo lector que soy de la "Hoja del Mar", me atrevo a escribir ésta para que, a poder ser, la inserte en la sección "Cartas al director".

Aunque tengo muchos y variados temas que esbozar, hoy creo que es interesante sacar a relucir este que tanto nos atañe: Desde hace muchos años, los problemas del marino se resumen a los apartados siguientes:

- a) La alimentación e higiene.
- b) La remuneración.
- c) Los malos tiempos.
- d) La ausencia.

El primer apartado creo que se ha superado. Yo diría que en la Marina Mercante, plenamente; el escorbuto ha desaparecido, la comida es aceptable, así como los servicios sanitarios, etc., etc.

En cuanto al apartado b), es más bien deficiente si se tiene en cuenta la riqueza que crea el transporte marítimo y la dureza de la profesión.

Por lo que se refiere al apartado c), los malos tiempos, creo que también se superó este gran inconveniente debido a la mucha y buena información meteorológica que a nivel internacional poseemos, a una flota más modernizada y de mayor tonelaje, así como al perfeccionamiento de la técnica puesta al servicio de los buques.

Pero nos queda el apartado d), que en mi opinión no sólo es deficiente, sino que no se ha hecho nada por superarlo.

Todos los marinos estábamos convencidos de que con la nueva reglamentación se le diese un pequeño empuje dirigido a superar este inconveniente. ¿Acaso no se dan cuenta nuestros respetables representantes que el marino es un hombre perfectamente equi-

librado, que trabaja en y para una empresa como otro ser cualquiera, que tiene ideas, inquietudes y familia? ¿Acaso no ven que salimos de nuestra guardia y tenemos que continuar en el buque, que no podemos educar a nuestros hijos personalmente, que nuestras esposas tienen que hacer de padres y madres? En resumen, ¿es que no podemos ser personas normales, poseer una familia y sentir el calor de hogar más a menudo?

Veo que se sigue la teoría de la famosa frase que dice: "Hay tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los navegantes".

Pues, señores, olvidenla de una vez, piensen que somos personas humanas, comunes a los demás hombres, y que el problema de la ausencia estará en vías de solucionarse cuando nuestra reglamentación diga que por lo menos disfrutamos dos meses al año de vacaciones, o lo que es igual, una cada cinco meses. Pero, señores, olvidarse de nosotros es algo que no acabo de comprender.

Mi abuelo materno fue un gran marino, así como toda su familia, pero de sus cinco hijos sólo uno lo fue. Mi abuelo paterno, pescador como toda su familia, todos sus hijos; pero yo soy el único nieto y espero que esta tradición termine en mí, puesto que no seré yo quien aliente a mi hijo a seguir esta ingrata profesión. Que conste que no es mi caso particular el que estoy esbozando, sino el de la generalidad. ¿Por qué una profesión como ésta, que pudiera ser perfectamente normal, no está normalizada? Hay que superar muchos defectos atrasados para que algún día, cuando nuestros hijos nos digan que desean ser marinos, les dejemos paso libre sin ponerles ningún veto. ■

M. J. F. ROUCO.

NOMBRAMIENTOS EN EL I. S. M.

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina han sido efectuados los siguientes nombramientos en el organismo: jefe de la Intervención, don Ignacio González y López de Torre; y en los servicios económicos, jefe de la sección de Patrimonio, don Ignacio Lázaro Rodríguez, y jefe de la sección de Contrataciones, don Ra-

món González González. Todos ellos son funcionarios del cuerpo técnico del ISM, que hasta la fecha desempeñaban los destinos siguientes: don Ignacio González, jefe de Patrimonio; don Ignacio Lázaro, jefe de Contrataciones, y don Ramón González, delegado provincial del organismo en Lugo.

MATARO CONTARA CON UN PUERTO DEPORTIVO-PESQUERO

El 22 de febrero de 1973 se constituyó legalmente la sociedad Puerto de Mataró, S. A., en la que participan diversas entidades ciudadanas. En agosto del mismo año se encargó a un grupo técnico un estudio de «viabilidad del Puerto de Mataró» y varios meses después se realizaron pruebas de bariometría, movimiento de arena y sondeos en unos siete mil puntos. En enero de este año —1974— se solicitó un proyecto definitivo, que el 4 de abril Puerto de Mataró, S. A., entregó gratuitamente al Ayuntamiento para que el puerto sea municipal.

CRITERIOS

En la elaboración del proyecto se han tenido en cuenta las experiencias de los principales puertos deportivos y pesqueros de Europa y América. Los criterios adoptados han sido de conservación, recuperación y consolidación de las playas en todo el término municipal, así como evitar que el puerto sea un añadido al casco urbano de forma incoherente y sí en cambio una continuación del mismo, a través de una planificación coordinadora de los aspectos urbanísticos previsibles.

El puerto tendría una longitud aproximada de 1.300 metros y ocuparía el tramo de costa que se incluye entre las calles Floridablanca y Rondas. Estaría dividido en varias zonas. Una destinada a puerto deportivo y motonáu-

tica, otra a embarcaciones de vela, una zona independiente —pesquera, una dársena para cruceros y embarcaciones turísticas y la parte de Poniente se destinaría a astilleros, talleres, diques, etcétera. Estas dársenas tendrían una capacidad para doscientas embarcaciones pesqueras, trescientas turísticas y mil seiscientas deportivas, de las cuales unas doscientas podrían colocarse en el almacén.

Con la construcción de cuatro espigones se lograría preservar la erosión a 2.300 metros de playa, que están en degradación actualmente, y se conseguiría 260.000 metros cuadrados de nueva formación.

El presupuesto de ejecución del proyecto está cifrado en mil millones de pesetas (676, obras principales; 126, obras de conducción; 206, obras accesorias). Presupuesto que podría aumentar en varios millones más, como consecuencia del actual encarecimiento de las tarifas de la construcción. Al no contarse con ninguna subvención, el proyecto deberá autofinanciarse a base de los alquileres de muebles, almacenes, restaurantes, etcétera.

No se ha fijado ningún plazo de ejecución, ya que todavía el proyecto ha de atravesar la lenta burocracia administrativa. Se especula que a finales de año podrían iniciarse las obras. Aunque es muy probable que, de realizarse, lo fueran en varias fases, de acuerdo con las disponibilidades económicas de cada momento.

ORGANIZADOS POR EL I. S. M.

CURSOS DE VERANO PARA HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR

- Se están impartiendo en Encebras, Mosteirón y Sanlúcar de Barrameda.

Como en años anteriores, el Instituto Social de la Marina, cumpliendo su programa de acción social en beneficio de los trabajadores del mar y de sus familias, ha organizado para este verano un amplio programa de cursos de Colonias de Verano. A dichos cursos asisten niños de todo nuestro litoral, y están dirigidos por per-

sonal especializado en estas materias.

CURSOS EN FUNCIONAMIENTO

Actualmente se están celebrando los siguientes cursos:

1.º En Encebras, Alicante, con sesenta niños asistentes. Participan siete monitores y al frente se encuentra la señorita Carmen

Yusty Bastarreche.

2.º En Mosteirón, Sada, La Coruña, asisten ochenta y un niños. Dirige el curso la señorita María Jesús Mancisidor Zarranaga, con nueve monitores.

3.º En El Picacho, Sanlúcar, Cádiz, asisten sesenta niños. Lo dirige la señorita María del Carmen García Morín, asistido por cinco monitores.

DOS CAPITANES DE ESPAÑA

MAGALLANES Y ELCANO



«Venerable Nao Victoria» — así la llama Argensola —, de la armada mandada por Magallanes, la única que quedó para terminar la benemérita hazaña cuando desde las islas del Maluco regresó mandada por Elcano a Sevilla, de donde había partido (1522). (Grabado de la portada del «Arte de navegar», de Lázaro Flores (1673).

EN una de las más grandiosas gestas marítimas que en el mundo han sido, se unen los nombres de dos capitanes de España: Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano. El primero se hace a la mar mandando cinco barcos, Elcano va a terminar la hazaña con tan sólo uno; hombres y naos van a ir quedando alrededor de la Tierra como trágicos girones; la «Victoria» parecía, por su nombre, estar predestinada para el heroico triunfo del retorno; con especies y... con gozosas noticias que suponían mayores ámbitos para la España Imperial. Magallanes ha nacido en Oporto; es muy valeroso y entendido, ya ha navegado y se ha batido por el Rey de Portugal — su primer señor —, en Asia y en África. Pero España, entonces, acoge bajo sus banderas a valientes capitanes procedentes de otros reinos

y los hace suyos; así vemos a Magallanes, cruzado su pecho con la Cruz de Santiago que le ha sido concedida, recibiendo solemnemente el estandarte puesto en sus manos en la marinera Triana, en la iglesia de Santa María de la Victoria, ya hecho el pleito homenaje según el Fuero de Castilla, convertido con ello en vasallo de su majestad el Emperador don Carlos Rey de España.

Sebastián Elcano es uno de esos capitanes vascos que — no hace mucho lo proclamaba el Príncipe de España — en cerrados trechos jalonan con trazos de epopeya nuestra historia patria. Ha «volcado» sus bienes en la mar mandando barcos de su propiedad, ha estado en la guerrera empresa de Cisneros contra Orán. Coincide con Magallanes en Sevilla, emporio de universalidad, con ansias de ultramar. Empieza el vasco no siendo de los principales, es maestre tan sólo de la nao «Concepción»; ya le llegará el momento de ser el primero en la lucha contra dilatadas distancias, furiosos temporales, enfermedades y las pasiones de los hombres y los combates. Le va a caer el honor de su origen a la noble Vasconia — española — la denomina con justicia monseñor Vizcarra en su libro sobre este tema — (2). La que ha constituido parte de la antigua Castilla, la que ha formado tantas veces en vanguardia en las lides de la Reconquista, forja de la unidad nacional; a golpe de lanza en las Navas y a golpe de proa en Sevilla, con hombres y naves de Cantabria. ¡Elcano!, ¡figura señeral!, andando el tiempo habría de morir por la Patria en el proceloso océano que llamaron Pacífico... Parece que estamos viendo la pétrea figura en Guetaria, su pueblo natal; parece que estamos sintiendo el soplo de su espíritu, entre el de los vientos, en el marinero encaje de arboladura, jarcias y velas del buque que hoy, con Guardias Marinas, lleva su nombre por todos los mares... ¡Marino que lees esto!, ¿no has encontrado ese barco en algún remoto lugar del mundo? ¡Qué emoción! Yo la he sentido a la inversa cuando, embarcado en el «Elcano» circunnavegando el globo, he divisado el flamear de nuestros colores en la popa de alguno de nuestros barcos mercantes un: ¡ahí está España!, ha venido al corazón.

Aunque no es objetivo de estas líneas el relato de la expedición Magallanes-Elcano, sí conviene recordarla en sus más recios trazos para mejor apreciar su mérito: Sevilla, agosto de 1519, la partida... Las Canarias... El contorno de América en busca del ansiado Paso del Sur... La sangrienta represión del golfo de San Julián... ¡El avistamiento del cabo de las Vírgenes!, el paso del estrecho — he tenido la ocasión de recordarlo cuatrocientos diez años después de la gesta, de apreciar a lo vivo sus dificultades —. Al fin el Pacífico; islotes... islas. Las Marianas, el archipiélago de San Lázaro — las Filipinas del reinado siguiente —, la muerte de Magallanes combatiendo en Mactán bajo la enseña de España (27 de abril de 1521). ¡Las islas de las Especies!, el tan discutido Maluco con nombres de ensueño: Tidoré, Timor... ¿de Portugal?, ¿de España? La inexactitud en la obtención de la coordenada «Longitud»

«Magallanes, señor, fue el primer hombre que abriendo este camino le dio nombre».

(Alonso de Ercilla, «La Araucana».)

«Con instrumento rotundo el imán y derrotero, un vascongado primero dio la vuelta a todo el mundo» (1).

(Flores, «Arte de navegar».)



Fernando de Magallanes, caballero de la Orden de Santiago, capitán del Rey de España, general de la expedición a que dio nombre. Descubrió el Canal de Todos los Santos — hoy estrecho de Magallanes —. Murió en Mactán, en las Filipinas, combatiendo valerosamente (1521).

Juan Sebastián Elcano. Capitán español que con el buque de su mando, la nao «Victoria», fue el primero en circunnavegar el mundo. En 1526 murió en el servicio de su Patria, en un nuevo viaje por el Pacífico.

hace difícil determinarlo. Quedan tan sólo dos barcos: La «Santiago» naufragó en la Patagonia, en la «San Antonio» se produjo el fallo humano de la deserción, la «Concepción» ha de ser quemada por su mal estado; hay que descargar la «Trinidad» por la misma razón y hacer mucha agua; sólo queda la «Victoria», mandada ya por Elcano. Después... lucha con la mar y con la enfermedad; hostilidad de los portugueses en mares que consideran suyos después de lo de Tordesillas... Pierden hombres y batel en cabo Verde... Llegada, al fin, a Sanlúcar y ya Sevilla! Recordemos el fervor de Elcano y sus hombres plasmado por Salaverria; entre ellos — muestra evangelizadora — hay cristianos del Maluco. Corre septiembre de 1522, ¡tres años de lucha heroica!

El Emperador ordena incoar procedimiento en averiguación de la conducta de Magallanes; Elcano le acusa, aunque declarándose culpable de haber tomado parte en la sublevación reprimida en San Julián. El monarca, magnánimo, perdona; aumenta los cuarteles del escudo de Elcano con productos de especiería tan caramente conseguidos. Sobre el yelmo de aquél una cimera formada por el globo terráqueo con una cartela, «Primus Circumdedit Me», dice la Tierra en ella.

Son los relatos extranjeros de la expedición una muestra de la injusticia que tan frecuentemente contra España se comete (3). Pigafeta, el relator italiano que con Elcano regresa, parecer ignorar a su capitán; para otros como Zweig no hay más mérito que el de Magallanes. Las intenciones son malas, pero no se dan cuenta los detractores de la noble España que, aun olvidando a Elcano, hacen el panegírico de uno de los capitanes de ella: Magallanes, que había renunciado públicamente a su nacionalidad primera y que era un súbdito más de nuestro Rey desde aquel pleito homenaje prestado según el Fuero de Castilla en aquella iglesia de Triana, cuando juró defender el Estandarte, cosa que cumplió y selló con su sangre y con su vida.

Las Marinas de España, de Guerra y Mercante, vienen cultivando el recuerdo de los dos valerosos capitanes que hoy nos ocupan, dando con frecuencia sus nombres a los buques de una y otra.

Nosotros sabemos bien quiénes son nuestros héroes — en este caso ambos — y lo que hicieron. Ello nos debe dar aliento para, con la ayuda de Dios, al que invocaban siempre al largar el aparejo, ordenándole en su Nombre, después o antes del solemne cañonazo de leva, trabajar firme para fundamentar la España del presente y del futuro que todos anhelamos. ■ CARLOS MARTINEZ VALVERDE.

(1) «Arte de navegar». Doctor Lázaro de Flores. Madrid 1673.

(2) «Vasconia española». Publicaciones Españolas. Madrid 1971.

(3) En Inglaterra, con toda falsedad, se tuvo como primer circunnavegante a Drake, que dio la vuelta al mundo cincuenta y ocho años después.



Buque escuela de guardias marinas español «Juan Sebastián Elcano», que viajó tras viaje recorre los mares de todo el mundo. Lo ha circunnavegado varias veces. (Grabado felicitación de Pascuas del buque en su viaje alrededor del mundo en 1935).

SU VIAJE DE PLACER O DE NEGOCIOS



AGENCIA DE VIAJES - GRUPO A - TITULO 224

Doctor J. J. Dómine, 9

Teléfonos 67 17 62 - 67 17 66 - 67 20 62

VALENCIA-PUERTO

Sangre, 9 (Pasaje)

Teléfonos 22 66 44-22 66 51-22 73 76-22 88 73

VALENCIA-2

Congresos y convenciones

Viajes a Forfait

Alquiler de autocares

Coches con y sin chófer

Reservas de Hoteles

Pasajes Aéreos y Marítimos

Billetes de Ferrocarril

AL MISMO PRECIO OFICIAL • EN SU PROPIO DOMICILIO • SIN RECARGO ALGUNO



Licinio de la Fuente regresó de Ginebra

NO HABRA RETORNO MASIVO DE EMIGRANTES

«A pesar de la difícil situación por la que atraviesa Europa, que obliga a muchos de sus países a restringir el empleo de mano de obra extranjera, no creo que exista inminente peligro de un retorno masivo de nuestros trabajadores en estos países, si bien, es de esperar una notable disminución de nuestra emigración», ha manifestado el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, a su llegada a Barajas, procedente de Ginebra, donde asistió a las tareas de la LIX Conferencia de Organización Internacional del Trabajo.

En unas breves declaraciones a los representantes de los medios informativos, el señor De la Fuente manifestó su satisfacción por los trabajos de la Conferencia, en especial en su auténtica vertiente, es decir, las comisiones de trabajo, en las que trataron temas como el del empleo y la formación profesional.

«En la otra vertiente de la Conferencia —añadió— se registró como siempre una gran politización de los asistentes, en especial por las luchas políticas que entablan cada año las organizaciones sindicales internacionales. En este sentido, hubo fuertes ataques a países como Israel y Chile, y también a Portugal, aunque sobre este último país las censuras han ido remitiendo con el paso de los días. En cuanto a España, esta Conferencia, quinta de las que yo vengo asistiendo, ha sido la más tranquila y no ha existido ninguna propuesta de resolución contra nuestro sistema».

Además de asistir a los trabajos de la Conferencia de la OIT, el señor De la Fuente aprovechó su estancia en Suiza para conocer de cerca la situación de los trabajadores españoles. «En este sentido —agregó— tengo que manifestar mi satisfacción por la buena situación en la que estos trabajadores se encuentran, al margen de las lógicas ganas que tienen todos ellos de regresar a España».

En cuanto a la posibilidad de un retorno masivo de nuestros emigrantes a causa de las restricciones impuestas por algunos países a la mano de obra extranjera, añadió el ministro que, al menos en el caso de Suiza, no cree posible esta posibilidad, y la ve difícil respecto a los demás países. «Pues si bien —dijo— la situación económica de Europa es difícil, la mano de obra española es muy apreciada, según he podido constatar directamente en los diversos centros de trabajo que he visitado».

Al ministro de Trabajo

AGRADECIMIENTO DE LOS TRABAJADORES DE LA MARINA MERCANTE

● Por las mejoras introducidas en la Ordenanza Laboral

El vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, a quien acompañaba el director general de Trabajo, don Rafael Martínez Emperador, recibió en su despacho oficial a dos comisiones de las Agrupaciones Nacionales de Obreros de Juntas de Puertos y de Empleados de las Empresas Consignatarias de Buques, presididos por el titular de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante, don Antonio Maqueda Noel.

Hicieron uso de la palabra el señor Maqueda y los presidentes de las Agrupaciones, señores González Creix e Irala Murúa, respectivamente, quienes expresaron a don Licinio de la Fuente su reconocimiento y gratitud por la reciente promulgación de las modificaciones introducidas en las Ordenanzas Laborales reguladoras de sus respectivos sectores que establecen importantes mejoras en las condiciones de trabajo.

Don Licinio de la Fuente agradeció la visita y mostró su satisfacción porque las dificultades que en su día se presentaron fuesen superadas, y finalmente cristalizaran en las modificaciones ya aprobadas y que han supuesto sensibles mejoras en las condiciones económicas y laborales de los trabajadores.

SOLIDARIDAD Y DONACION DE SANGRE

EL mundo del trabajo conoce como pocos del sentido de la solidaridad, la propia Seguridad Social es uno de los mejores ejemplos de ello. Pero es en el campo de la donación altruista de sangre donde el hombre puede desarrollar como en ningún otro ese sentido de solidaridad que debería ser espíritu motor de todos nuestros actos.

Las campañas se suceden, como es norma en la sociedad de consumo en que nos movemos; nada que alegar en contra, en cuanto tienen de recordatorio, pero de poco servirán si no van precedidas de un estado de conciencia, de una mentalización de obligación personal, moral. Los «slogans», síntesis de la idea, como «Un poco de tu sangre puede salvar una vida», servirán de poco si quien tiene que ser sujeto, protagonista, no ha llegado a un estado de predisposición previa, a

una concienciación de que su acto es algo que le enaltece ante los demás, y lo que es más importante, ante sí mismo.

Recientemente la noticia nos ha traído un caso singular, que se ha hecho público, pero que más de una vez es posible se haya producido. En la Residencia Carlos Haya de la Seguridad Social ingresó el trabajador de Sevillana de Electricidad don Francisco Bravo Bravo, que había sufrido un grave accidente laboral. La gravedad de sus lesiones hizo necesario transfusiones de sangre hasta un total de nueve botellas de 300 centímetros cúbicos cada una de ellas. Sin esta transfusión, el trabajador don Francisco Bravo hubiese muerto con toda seguridad. La sangre, procedente de otros seres humanos —único elemento productor válido de la misma— era donación altruista y una de las botellas tenía adherida una etiqueta en la que constaba que el donante malagueño había sido don Francisco Bravo Bravo.

Semanas atrás, la Hermandad de Donantes de Sangre de la Seguridad Social de Málaga había efectuado una de sus habituales y periódicas visitas a centros de trabajo, en los cuales los trabajadores acuden voluntariamente a donar una pequeña parte de su sangre.

Cualquier comentario queda pobre para expresar el verídico caso relatado. Mucho más si se piensa que cualquiera de nosotros puede ser paciente afectado, y perjudicado, si previamente no ha sido protagonista.

En nuestro país, donde las medallas, condecoraciones y títulos no siempre responden, desgraciadamente, a unos méritos reales, el concedido por el Consejo de Ministros a la Hermandad de Donantes de Sangre de la Seguridad Social, como Asociación de Utilidad Pública, es pobre expresión para valorar una de las más altas contribuciones al bien común, como expresión singular de la solidaridad humana. ■ JESUS UBIERNA GARCIA.

SERVICIOS DE INFORMACION Y ASISTENCIA A LOS EMIGRANTES

El Instituto Español de Emigración, como en años anteriores, ha montado varios servicios de información y asistencia en puestos fronterizos, estaciones y aeropuertos españoles, con motivo de la próxima llegada a nuestro país de los trabajadores españoles en Europa para pasar aquí sus vacaciones veraniegas.

Estos servicios funcionarán en Port-Boy, Behovia, estaciones de Madrid e Irún y en los aeropuertos de Barajas y Santiago de Compostela. Asimismo, en la Casa del Trabajador de Irún se

han montado servicios de alojamiento y comida para los emigrantes que viajan por carretera.

Durante el pasado año, el número de trabajadores que regresaron a España para pasar sus vacaciones de verano ascendió a cerca de cuatrocientos mil, según datos de los servicios de frontera. Para este año, aunque se ignora todavía el número exacto, se espera que sea superior al del pasado. Hasta el momento están previstos numerosos trenes especiales y setenta y nueve vuelos "charter" para los meses de julio y agosto.

TRIBUNALES

Por JESUS UBIERNA

EL SUICIDIO FUE ACCIDENTE LABORAL

• UN MARINERO SE TIRO POR LA VENTANA DE UN HOSPITAL

LA Sala Sexta del Supremo ha modificado una sentencia de la Magistratura de Trabajo de Vigo, que desestimó demanda de doña María de la Concepción Morales Martínez, en solicitud de que el suicidio de su marido fuese reconocido accidente laboral. La nueva sentencia declara que, efectivamente, el trabajador falleció por accidente de trabajo y condena a la Mutua Patronal número 8 a que abone a la viuda cinco mil pesetas en calidad de subsidio de defunción y una indemnización a tanto alzado equivalente al importe de nueve mensualidades de salario que percibía el fallecido y a que deposite en el fondo de garantía de accidentes de trabajo el capital que habrá de producir una renta equivalente a las pensiones que han de recibir la viuda y los hijos del trabajador.

Don Luis Iza Morales, casado con doña María de la Concepción y padre de tres hijos menores, el 25 de marzo de 1970 se embarcaba en el buque «María Stella» como maquinista jefe, en virtud del contrato suscrito con la Sociedad Anónima Eduardo Vieira, propietario del barco, que tiene cubierto el riesgo de accidentes de trabajo de su personal en la Mutua Patronal número 8.

En navegación, don Luis, el 5 de abril, sufrió un golpe en la cabeza y otro en el brazo

izquierdo, que no le dejaron secuelas ni le impidieron continuar trabajando normalmente. Pero al llegar el barco a Walvis Bay, de África del Sur, el 5 de junio siguiente, el trabajador se vio obligado a ver a un médico que le facilitó tabletas y un frasco de contenido no concretado. En la siguiente fecha, el maquinista tuvo que ser trasladado al hospital de la ciudad, y se arrojó por una ventana del establecimiento falleciendo instantáneamente.

Doña Concepción demandó a la mutua en solicitud de que fuese reconocido que su marido había fallecido por accidente de trabajo y que el Juzgado condenara a la aseguradora a depositar en el Fondo de Garantía de Accidentes de Trabajo el capital que habría de suponer para ella y para sus hijos las pensiones legales, peticiones que le fueron desestimadas.

Contra la sentencia de la Magistratura de Vigo recurrió doña María de la Concepción, defendida por don Rodrigo García-Conde y Huerta, abogado de los Servicios Jurídicos Sindicales, y de acuerdo con la tesis del letrado, el Supremo declara en su sentencia que el trabajador se vio obligado a ir al médico en África y tuvo que ser trasladado a un hospital por el estado en que se encontraba derivado del accidente que tuviera en el barco que fue determinante del triste final.

INDEMNIZACIONES A LOS EX TRABAJADORES DE CONFECCIONES GIBRALTAR Y REAPERTURA DE LA FABRICA

LA Magistratura de Trabajo de Cádiz ha dictado sentencia en el expediente 173/74, fijando las indemnizaciones para los ex trabajadores de la empresa Confecciones Gibraltar, Sociedad Anónima, por un importe próximo a los once millones de pesetas.

Como se recordará, al plantearse una crisis económica en la empresa, intervino activamente la Organización Sindical de Cádiz acompañando al Jurado de Empresa en cuantas gestiones se realizaron a nivel provincial y nacional.

Se celebraron reuniones con los ministros de Trabajo y Relaciones Sindicales, así como con el director general de Empleo y el presidente del Banco de Crédito Industrial, lográndose con estas gestiones la total protección a sus trabajadores, no sólo en su situación de desempleo, en la que algunos continúan, sino la garantía de preferencia en la admisión de trabajadores de la nueva industria textil —Bahía de Algeciras—, que se ha hecho cargo de la desaparecida (Confecciones Gibraltar).

Entregados por Licinio de la Fuente

CIENTO VEINTE MILLONES A CINCO COOPERATIVAS DE GUIPUZCOA

El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licinio de la Fuente, ha recibido a los componentes de la Junta rectora de las cooperativas de la provincia de Guipúzcoa, AMAT, EREDU ORONA, DOIKI y ENARA, dedicadas todas ellas a la producción industrial, a quien acompañaban el director general de Promoción Social y el director nacional de la Obra Sindical de Cooperación.

Las Juntas rectoras agradecieron al ministro la concesión de los préstamos del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, otorgados a 532 socios-trabajadores de las cooperativas, manifestando su interés y satisfacción por las

líneas que abre el nuevo proyecto de Ley de Cooperación.

El ministro de Trabajo entregó los talones de los préstamos concedidos por un importe de 122.888.000 pesetas, que han de servir para nuevas instalaciones, hornos, ampliación de las factorías y otras necesidades que tenían planteadas estas cooperativas, y reiteró la firme voluntad del Ministerio de Trabajo de seguir, junto con la Organización Sindical, en la promoción y desarrollo de las cooperativas como fórmula altamente eficaz para la integración del trabajador en la empresa y en la economía nacional.

SE REORGANIZA EL INSTITUTO DE EMIGRACION

Según un Decreto del Ministerio de Trabajo sobre reorganización del Instituto Español de Emigración, publicado en el «Boletín Oficial del Estado», es de la competencia del mismo estudiar los problemas relacionados con la emigración española, especialmente sus causas, medios efectos y posibilidades en relación con los movimientos migratorios extranjeros, y asesorar al Ministerio de Trabajo en orden a las disposiciones que deben dictarse en materia de emigración, transporte y repatriación y proponer medidas que tiendan a la mejor asistencia del emigrante durante su expatriación y a su regreso a la patria.

El Instituto realizará, entre otras, las siguientes funciones: asistir a los emigrantes hasta su asentamiento en el país de recepción; regular y llevar a cabo todo lo relativo a reclutamiento, selección, documentación y

contratación, así como el procedimiento para la reagrupación familiar; proponer al Ministerio de Trabajo las normas que han de regular cualquier transporte de emigrantes, así como la designación de los puertos, aeropuertos, estaciones y puestos fronterizos, en orden a su utilización, para el transporte de emigrantes; promover la concesión de créditos o ayudas de financiación, tanto a cooperativas de emigrantes legalmente constituidas, como a las empresas asociativas que proyectaren crear o hubieran creado los emigrantes a efectos de su retorno definitivo a la Patria y mantener relaciones con los organismos de la Seguridad Social y asumir la gestión de los trámites en los sistemas especiales de la Seguridad Social creados o que se creen en favor de los emigrantes.

AYUDAS A NIÑOS Y JOVENES MINUSVALIDOS FISICOS Y PSIQUICOS

• Con cargo al Fondo Nacional de Asistencia Social

El «Boletín Oficial del Estado» publicó una Orden del Ministerio de la Gobernación, de 21 de mayo pasado, por la que se ejecuta el plan de inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social para 1974. La dotación ordinaria de dicho plan se destinará a la concesión de ayudas a niños y jóvenes minusválidos físicos y psíquicos, menores de veinticinco años, para su atención en centros especializados dependientes del Patronato Nacional de Asistencia Psiquiátrica, las Diputaciones Provinciales o entidades privadas que los tengan debidamente reconocidos por el citado Patronato o por los Ministerios de Educación y Ciencia o de Trabajo, en su caso.

Los aspirantes deberán estar atendidos en régimen de internado o mediopensionado con los siguientes módulos económicos: en centros reconocidos, internado: 4.000 pesetas; media pensión: 1.100 pesetas; en centros de las Diputaciones: internado: 1.000 pesetas; media pensión: 800 pesetas.

Las cantidades aludidas se otorgarán con carácter mensual con efecto desde el 1 de enero de 1974, para los acogidos antes de esa fecha (efectiva de ingreso del beneficiario) o desde la fecha efectiva de beneficiario en el centro cuando sea posterior a aquella hasta el 31 de diciembre de este año.

EL GOBIERNO DESEA ELIMINAR, LO MAS PRONTO POSIBLE, LAS RESTRICCIONES A LA NEGOCIACION COLECTIVA

«La defensa del poder adquisitivo de los salarios y el principio de libertad de contratación de las condiciones de trabajo deben quedar en todo instante armonizados por las exigencias de la economía del país, razón por la cual, en determinadas situaciones coyunturales, es preciso dictar un programa global de medidas económicas que aseguren la estabilidad y el mantenimiento del ritmo de progreso». Así se inicia la respuesta que, en las páginas del «Boletín Oficial de las Cortes», da el Gobierno a un ruego formulado por don Fernando Furgado Sanz.

A otro ruego de don José Manuel Sierra Haya, relativo a las limitaciones impuestas en la negociación colectiva por el Decreto-Ley 12/1973 de 30 de noviembre, cuya anulación se solicitaba por dicho procurador, responde el Gobierno que: «está observando muy atentamente la evolución de las circunstancias económicas en España y en el mundo, con el deseo de eliminar las restricciones a la negociación colectiva lo más pronto posible, en cuanto las circunstancias económicas mejoren, ya que las normas del Decreto-Ley citado se consideran como excepcionales y con un plazo limitado de vigencia que el Gobierno no quisiera agotar en su integridad. La interpretación y aplicación de sus normas se está haciendo por el Gobierno y la Organización Sindical con la suficiente flexibilidad para hacer posible una negociación sindical que ha sido muy fluida con menor número de normas de obligado cumplimiento que otros años y con menor necesidad de intervención del Gobierno en la aprobación de convenios que en años anteriores, así como también se han aprobado bastantes convenios por encima del crecimiento del coste de la vida...».

Para el curso 1974-75

CUARENTA Y CINCO MIL BECAS DE LA ORGANIZACION SINDICAL

Cuarenta y cinco mil becas en centros sindicales docentes de la organización y 52.000 para centros docentes no sindicales han sido aprobadas por la Secretaría General de la Organización Sindical para el próximo curso 1974-75.

Las becas convocadas se reparten en estudios universitarios, Bachillerato, Formación Profesional, Educación General Básica, Educación Especial, educación permanente de adultos y otros estudios.

Las dotaciones económicas varían según las distintas enseñanzas, destacando el capítulo Colegios Mayores, con cuantías de 50.000, 35.000 ó 10.000 pesetas; Bachillerato, 20.000, 10.000 ó 5.000 pesetas; Educación General Básica recibe iguales ayudas.

La formación profesional recibe 20.000, 10.000 y 5.000 pesetas, y el Instituto de Estudios Sindicales, 10.000 pesetas, al igual que la educación permanente de adultos. Por lo que se refiere a las dotaciones de educación especial —subnormales, inadaptados y otros—, cuentan con 15.000 pesetas.

PRIMER LAUDO ARBITRAL SINDICAL

● Ha sido dictado en el convenio de la Agrupación de Bebidas Refrescantes, de Alicante.

Desde que entró en vigor la Ley de Convenios Colectivos ha sido dictado el primer laudo arbitral sindical, correspondiente al convenio colectivo sindical de trabajo para la Agrupación de Bebidas Refrescantes, de Alicante.

A petición de las representaciones sindicales empresariales y trabajadoras se solicitó el nombramiento de tres árbitros que sustanciasen, de forma vinculativa en el seno de la Organización Sindical, los dos puntos de desacuerdo: tabla salarial y plus de asistencia. La comisión arbitral ha estado constituida por un presidente de comisión deliberadora y los vicepresidentes de los Consejos de Empresarios y Trabajadores, los cuales, después de escuchar a las partes en litigio, han dictado decisión arbitral de equidad que, conforme a la legislación de convenios, resuelve el problema planteado.

MAS DE MIL MILLONES GASTA DIARIAMENTE LA SEGURIDAD SOCIAL EN SUS ASOCIADOS

«Más de mil millones de pesetas gasta diariamente la Seguridad Social en España para atender a sus asociados», aseguró el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, en una reunión mantenida con su colega argentino, don Ricardo Otero.

Don Licio de la Fuente explicó al ministro americano la preocupación española por los avances de la justicia social y las conquistas conseguidas en nuestro país en temas como formación profesional, gerontología, actualización de salarios, relaciones laborales, atenciones médicas, etcétera, todo a través de los tres grupos de competencias que tiene adjudicadas nuestro Ministerio de Trabajo: relaciones laborales, empleo y promoción social y Seguridad Social, campo este último donde este año el Departamento va a emplear —dijo— unos 380.000 millones de pesetas.

SE PIDE UN REGLAMENTO PARA LOS ACCIDENTES "IN ITINERE"

La implantación de horarios flexibles por parte de las empresas y el desarrollo del reglamento que tipifique las condiciones del accidente "in itinere" constituyen las principales conclusiones de las Jornadas de estudio sobre este tipo de siniestros, celebradas en el Centro Territorial de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Como conclusión de estas Jornadas Provinciales, se puso de relieve la necesidad de intensificar la educación vial entre la población trabajadora y, a ser posible, se extiende a la población escolar.

Se hizo hincapié igualmente en la conveniencia de que tanto el peatón que circule

en horas de escasa visibilidad como las vías mal iluminadas, y en particular las de acceso a las instalaciones fabriles y las de segundo y tercer orden, sean convenientemente señalizadas.

UNOS ONCE MIL ESPAÑOLES RESIDENTES EN MARRUECOS REGRESARÁN A ESPAÑA

Según fuentes próximas al Ministerio de Asuntos Exteriores, puede calcularse en 10.000 u 11.000 el número de españoles residentes en Marruecos que regresarán a nuestro país a consecuencia de las medidas de nacionalización adoptadas por el Gobierno marroquí, y que, como se recordará, han sido aplazadas por cuatro meses, según un «dahir» dado a conocer recientemente.

El número de españoles censados actualmente en Marruecos es algo inferior a 24.000. Según las mismas fuentes informativas, son 107 los españoles propietarios de explotaciones agrarias en Marruecos que se verán afectados por dicha nacionalización. Estas 107 personas son propietarias de algo más de 8.000 hectáreas en la zona Norte de Marruecos (antiguo protectorado español) y de más de 2.000 hectáreas en la zona Sur. También afectarán las medidas del Gobierno marroquí a unas 5.000 hectáreas de terreno generalmente improductivo, que eran propiedad del Estado español.

Se sabe por otra parte, y según informaciones procedentes de Rabat, que el número de salidas de españoles desde Marruecos es actualmente el mismo que venía produciéndose con anterioridad, es decir, seis u ocho personas a la semana.

EL DESARROLLO ASISTENCIAL DE LA CIUDAD SANITARIA 1.º DE OCTUBRE

La residencia general de la Ciudad Sanitaria 1.º de Octubre, inaugurada en la fecha de su nombre, ha cumplido los primeros ocho meses de prestación de sus servicios asistenciales a la Seguridad Social.

En estos ocho meses se han registrado 132.660 estancias, viéndose en consulta ambulatoria a 20.000 afiliados. Los servicios de urgencia han atendido casi los 10.000 casos de esta naturaleza.

Es interesante destacar cómo frente al promedio de 13.500 estancias que se produjeron durante los tres últimos meses del pasado año, este mismo promedio, en los cinco últimos meses, ha pasado a ser de 18.500 estancias.

Cubriendo una etapa más de su programa, ha tenido lugar en esta residencia unos coloquios de actualización de cirugía del aparato digestivo, dando lugar así a una apertura científica al exterior y de diálogo con los especialistas de otros centros asistenciales.

Junto a los españoles han intervenido en estos coloquios los profesores italianos S. Stippa y A. Thau,

ambos catedráticos de la Universidad de Roma.

El acto de apertura de estos coloquios ha estado presidido por el presidente del Instituto Nacional de Previsión, don Blas Tello, al que acompañaban el delegado general doctor don José Martínez Estrada, y el director de 1.º de Octubre, doctor De la Rosa.

NUEVAS INDUSTRIAS PARA JAEN

Ha causado gran satisfacción en la capital jiennense y en los pueblos de la provincia el acuerdo del Consejo de Ministros, por el que se aprobó la creación de doce industrias acogidas a los beneficios del Plan Jaén.

Quedarán ubicadas en Bailén, Marmolejo, Mengibar, Alcalá la Real, La Carolina, Baeza, Andújar, Ubeda, Vilches, Martos y Jaén. Todo ello supone una inversión de 1.517 millones de pesetas con cargo al Plan Jaén y la creación de 942 nuevos puestos de trabajo.

SEGURIDAD SOCIAL PARA EL EJERCITO

El Gobierno tiene propósito de remitir próximamente a las Cortes un proyecto de Ley sobre Seguridad Social del Ejército, según ha anunciado el ministro del Ejército, teniente general don Francisco Coloma Gallegos, en un acto celebrado en la Academia de Ingenieros del Ejército de Burgos.

Este propósito del Gobierno —señaló el señor ministro— es consecuencia de un franco y directo diálogo con las escalas menores del Ejército y los problemas que le fueron expuestos por la suboficialidad.

EL PARO LABORAL DESCIENDE

Durante el pasado año el paro laboral fue descendiendo en España cada mes, según datos del Servicio Nacional de Encuadramiento y Colocación. Así, al acabar el mes de enero, el paro afectaba a 168.500 trabajadores; en mayo alcanzaba a 158.354 personas; en septiembre, a 138.837, y en diciembre, a 128.774.

La cifra media mensual de paro del pasado año en nuestro país fue de 149.559 personas, sensiblemente inferior a los dos años precedentes (1972 y 1971), en que la media mensual era de 190.910 y 190.272 trabajadores en paro, respectivamente. En el mes de enero de este año, la cifra de paro fue de 132.944 personas, es decir, inferior incluso a la media mensual de 1973.

HOMENAJE DE LAS MUTUAS PATRONALES AL DELEGADO DE TRABAJO DE MADRID

«La Campaña de Seguridad sobre la Marcha ha sido un acierto por parte de todos ustedes», dijo el delegado de Trabajo de Madrid don Luis González Delgado, a los representantes de las Mutuas Patronales que le rindieron homenaje. «Yo, que he asistido a la gestación de sus más mínimos detalles de la forma en que

tenían que desarrollarse, a la vista de los resultados no puedo por menos que felicitarles por cuanto han hecho en favor de la prevención de accidentes de trabajo "in itinere"».

El homenaje fue ofrecido por el presidente del Comité ejecutivo de la Campaña, don Leopoldo González Espejo, y a él asistieron diversas personalidades y representaciones, entre ellas el consejero del Reino, don Luis Álvarez Molina, y el jefe provincial del Plan de Seguridad e Higiene del Trabajo, don Leopoldo Fernández Marcos.

TRABAJADORES DEL SINDICATO DE VIDRIO Y CERAMICA CON EL MINISTRO DE TRABAJO

El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licio de la Fuente, a quien acompañaba el director general de Trabajo, don Rafael Martínez Emperador, recibió la visita de más de un centenar de componentes de la Junta General de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de Vidrio y Cerámica, presididos por el presidente de la Unión, don Pedro Moya Clúa, y acompañados de don Carlos Iglesias Selgas, presidente del Sindicato Nacional de Vidrio y Cerámica, y del procurador en Cortes don Manuel Fernández Carrión.

Hizo la presentación el señor Iglesias Selgas y a continuación el señor Moya Clúa explicó el motivo de la visita. Se trata, sencillamente, dijo, de expresar ante el ministro el agradecimiento de los visitantes por el apoyo que han encontrado en este Ministerio para acoger sus aspiraciones y mejorar las condiciones de trabajo aprobadas recientemente para los sectores de cerámica, vidrio plano y tejas y ladrillos, y que benefician a más de 80.000 trabajadores.

Después, el ministro departió extensamente con los visitantes.

MIL DOSCIENTAS BECAS DE FORMACION PROFESIONAL

La Dirección General de Promoción Social del Ministerio de Trabajo ha anunciado la convocatoria de 1.200 becas para seguir estudios de formación profesional en los Centros de Promoción Profesional y Social dependientes de dicho organismo.

Las becas se convocan por los centros de Linares (Jaén), Almirante Carrero, de Madrid; Pamplona, Paracuellos del Jarama (Madrid) y Vigo (Pontevedra).

Los detalles complementarios sobre esta convocatoria los facilitan las Gerencias Provinciales del Servicio de Acción Formativa-PPO y Centros de Promoción Profesional y Social, respectivos, o bien en la Gerencia Nacional del Servicio de Acción Formativa-PPO. Calle de Bretón de los Herreros, número 41, Madrid-3.



El delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Barcelona, don Enrique Serra Navarro, explica al presidente del Gobierno las características de los gráficos expresivos de las realizaciones de aquel organismo en Cataluña. Acompañan a don Carlos Arias, en la fotografía, el ministro de Trabajo, el director general de la Seguridad Social y el delegado de Trabajo en Barcelona.

EXPOSICION DE REALIZACIONES Y PROYECTOS DEL MINISTERIO DE TRABAJO EN BARCELONA

ANTES de comenzar la Asamblea del Mutualismo, que presidió en Barcelona el presidente del Gobierno, el ministro de Trabajo y vicepresidente tercero, don Licinio de la Fuente, explicó al señor Arias Navarro y a los demás ministros que también asistieron al acto, las realizaciones y proyectos del Ministerio de Trabajo en Barcelona, especialmente en el ámbito de la Seguridad Social, y que en síntesis figuraban en una exposición de paneles, maquetas, fotografías y gráficos colocados a la entrada de la sede de Mutualidades Laborales.

Entre los datos relativos a las realizaciones y proyectos, algunos en período de ejecución y otros con inauguración prevista para fecha relativamente próxima, aparecen las siguientes cifras relativas a los trabajadores del mar de la provincia:

— El Instituto Social de la Marina, que protege a una población de 38.562 trabajadores del mar, ha abonado en prestaciones totales la cantidad de 288.000.000 de pesetas

en el año actual, frente a 105.210.366 pesetas en 1970.

— La pensión media de jubilación para los pensionistas dependientes de este Instituto, pasó de 2.594 pesetas a 4.654 pesetas.

INSTITUCIONES ASISTENCIALES

— Toda una nutrida red de instituciones sanitarias está siendo perfeccionada para defender la salud y la vida de la población que la Seguridad Social protege en la provincia de Barcelona.

— Se está construyendo —además de la Ciudad Sanitaria Francisco Franco— la de Príncipe de España, en Hospitalet.

— Nuevas residencias sanitarias se alzarán pronto en Badalona y Terrasa-Sabadell.

— El número de camas, con estas nuevas instituciones, se eleva hoy a 5.463, lo que triplica, para los últimos cinco años, la cifra de 1.837 en 1969.

— El número de centros sanita-

rios ha pasado, de 67 en 1970 a la cifra de 122 en el año actual.

— La red de ambulatorios va a ser completada y ampliada con otra de consultorios en las zonas periféricas, para acercar lo más posible esta asistencia a los lugares de residencia de las familias, en la línea de humanización y personalización de la asistencia.

ATENCION A LOS PENSIONISTAS

— Con residencias y hogares para pensionistas se está cubriendo la geografía barcelonesa: doce hogares existen hoy, tres más se hallan actualmente en construcción y otros dieciséis nuevos hogares están previstos para iniciar su funcionamiento antes de 1975.

— Siete residencias de pensionistas existirán en la provincia, que hoy dispone de una en funcionamiento, mientras cinco más figurarán entre los proyectos hasta el próximo año.

— Más de 100.000 socios se bene-

fician hoy de los hogares de pensionistas.

OTRAS ACCIONES

— El Plan Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo, que inició su funcionamiento en el segundo semestre de 1971, ha realizado ya una acción intensa y extensísima, entre la que figura la celebración de más de 1.000 cursos de especialización, con más de catorce mil alumnos formados en Higiene y Seguridad.

— El Servicio Social de Rehabilitación y Recuperación de Minusválidos, que comenzó su funcionamiento en abril de 1973 en Barcelona, está actuando con gran eficacia sobre una población total de 110.000 minusválidos.

PROMOCION SOCIAL

— En los Cursos de Formación Profesional de Adultos se han beneficiado en 1974, más de 15.000 trabajadores, cinco veces más que el año 1970, con 3.446.



VIAJE DE ARIAS NAVARRO A CATALUÑA

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EN LAS ATARAZANAS DE BARCELONA

En el transcurso de su viaje a Cataluña, apretado de actos e histórico por la importancia de los discursos que pronunció, el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, efectuó una visita al Museo Marítimo de Barcelona, acompañado por el ministro de la Gobernación, gobernador civil, alcalde de la ciudad y presidente de la Diputación Provincial. Al propio tiempo, el señor Arias presidió el acto de constitución del patronato del Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona.



"EL 'POBRE' MEDITERRANEO"

EN TORREMOLINOS SE CELEBRA EL II CURSO DE ANALISIS, PLANEAMIENTO Y GESTION DEL MAR LITORAL, ORGANIZADO POR EL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

TORREMOLINOS (Enviado especial).—Del 3 al 8 de junio se ha celebrado en esta ciudad el II Curso de Análisis, Planeamiento y Gestión del Medio Litoral, organizado por el Centro de Perfeccionamiento Profesional y Empresarial del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Los objetivos que persiguen estos cursos son claros y de inmediata aplicación práctica:

"El hombre, obrero de la tierra, tiene que saber abandonar sin cesar, por formas mejores las primicias de su arte, de su industria, de su pensamiento en un esfuerzo denodado por conocer, ordenar y dominar el mundo que le rodea, plataforma de lanzamiento a metas trascendentes. Analizar el mundo, tratar de saber cómo se ha hecho y cómo debe continuar haciéndose es vital para descifrar al hombre. Si la investigación ha invadido cada vez más el quehacer humano no se debe a vana fantasía, moda o azar. La Humanidad, hecha adulta, siente que debe hacerse cargo de la evolución para subsistir primero, desarrollarse después y trascender al fin en un proceso de análisis-síntesis inacabable".

En estas palabras de don Francisco Enríquez Agos, subdirector general de Costas y Señales Marítimas y director de este II Curso, se exponen con precisión los principios motores del curso.

PONENCIAS

Fueron catorce las ponencias que allí se expusieron. Desde una aproximación económica a la ecología del litoral, a los objetivos políticos para la defensa del medio ambiente. Ponencias totalmente profesionales unas, de índole general otras, pero en las que la conservación o mejoramiento del litoral actuó a modo de nexo común. Es cierto que no actuaron ecólogos "puros" (aquellos que anteponen la defensa del medio ambiente al desarrollo y al progreso), pero también lo es que moralmente estuvieron presentes; pues los ponentes, ingenieros, químicos o biólogos, hacían especial hincapié en esa conservación del entorno, lo que indudablemente nos habla de la enorme repercusión del trabajo de los "puros", a partir de los cuales todo lo que se hace y proyecta en relación directa con la Naturaleza tiene a ésta como problema principal.

En la primera ponencia, "Aproximación económica a la ecología litoral", don José González Paz, tras exponer a grandes rasgos las tesis que sobre el medio ambiente mantuvo la economía tradicional, negándole cualquier tipo de valor, puesto que éste se medía en función del valor de "mercado", y el entorno ambiental ni se compraba ni se vendía, comentó el notable cambio que se produce en un concepto moderno de la economía, la cual incluye al medio ambiente, y sobre todo a su conservación, como un elemento más a tener en cuenta en los procesos productivos. Es decir, ahora cuando se planifica una o varias fábricas, hay que incluir los costes de los sistemas de depuración de residuos entre los generales. En los países industrializados o superdesarrollados el tema de la conservación ambiental preocupa y es fruto de legislaciones pertinentes en las que se persigue a quienes lo contaminan.

CENTRALES NUCLEARES

Si los grandes temas de la ecología han alcanzado con espectacular repercusión el interés masivo y popular, las aplicaciones prácticas de instalaciones de industrias entran de lleno en el terreno de lo polémico. Y dentro de esta proyección práctica, la instalación de las centrales nucleares de energía eléctrica es, sin duda, uno de los temas más debatidos por lo que el término "nuclear" denota en una sociedad hipersensibilizada ante determinados recuerdos aún próximos.

Don Manuel López Rodríguez expuso en su ponencia, "Metodología para la selección de emplazamientos de centrales nucleares en el litoral", los criterios generales que se siguen para encontrar su ubicación idónea, razones y razonamientos que con rigor y escurrosidad han de llevar Administración y empresas privadas, buscando en todo momento el cubrir, de una parte, la demanda de energía eléctrica de la zona en la que se situará la futura central, y de otra, el salvaguardar de cualquier riesgo la seguridad y salud de la población y del medio ambiente.

La conveniencia de que las centrales se sitúen en la franja costera viene determinada por la enorme cantidad de agua que precisa para la refrigeración. Una central de 1.000 Mwe (megavatios eléctricos), que es en la actualidad la potencia de una central "standard", necesita de un caudal de 50 litros por segundo, lo que equivale a las necesidades de suministro de una ciudad de seis millones de habitantes.

El método de selección de emplazamiento es fundamentalmente un método de sucesivas exclusiones, determinadas por el cumplimiento de los diferentes y rigurosos criterios y controles a que se somete el proyecto. Una vez determinada la zona en la que energéticamente resulta conveniente la instalación de una central nuclear, se irán eliminando las diferentes posibilidades de ubicación hasta hallar la idónea.

Los criterios que se siguen son de tres tipos: excluyentes, selectivos y técnico-económicos.

Entre los excluyentes, aquellos que imposibilitan la instalación de una central de las características "standard", se tienen en cuenta dos aspectos: la demografía de la zona y sus características geofísicas, aspectos que confluyen en una sola directriz, la de la necesidad de proteger la seguridad de los habitantes.

Dentro de los criterios demográficos se analiza la cantidad máxima de radioactividad que puede asimilar un organismo humano, fijándose un hombre-tipo a modo de patrón. De igual manera se estudia la proximidad de las concentraciones urbanas, incluso las que en temporadas turísticas pueden ver notablemente aumentado su censo. Se dictan unas tablas de relación distancia-núcleos urbanos en la que, por ejemplo, una ciudad de más de 25.000 habitantes habrá de situarse a una distancia en la que no sea necesaria su evacuación en caso de "máximo accidente previsible", situación constante y afortunadamente imaginaria hasta el momento en la corta historia de las centrales nucleares, que rige la creación de los diversos baremos por los que se dictan las normas de seguridad de las citadas instalaciones. Una ciudad de más de un millón de habitantes no puede estar a menos de 80 kilómetros de distancia de la central. La aplicación de estos criterios van reduciendo las zonas en la que se ubicará la central. Dentro de los criterios demográficos se tienen en cuenta los factores psicológicos que puede ocasionar la vista de una central nuclear, procurando situarla en lugares apartados y recónditos.

Por lo que respecta a los criterios geofísicos, éstos se formulan en función de los riesgos sísmológicos, geológicos e hidrológicos de la zona idónea, dependiendo de las características geofísicas la exclusión, o no, del proyecto de emplazamiento. El que un criterio sea "excluyente" o "selectivo" sólo depende del índice de peligrosidad que posean las características demográficas o geofísicas del lugar. En lo que atañe al medio ambiente, las centrales nucleares son llamadas "centrales limpias", pues su capacidad de contaminación es mínima, por lo que se refiere a humos o polvo. El peligro real de este tipo de centrales son los residuos radioactivos; sin embargo, el ponente insistió en que nunca se ha producido un "máximo accidente previsible" en ninguna parte del mundo. Los controles a que se somete la producción de estas centrales son los más rigurosos de todas ellas.

Los criterios técnico-económicos no difieren en nada de los aplicados al resto de las centrales de energía eléctrica. Habrá, por tanto, que estudiar la proximidad de otras centrales, a fin de no disminuir la rentabilidad de ninguna de ellas, la red de comunicaciones, la demanda existente, siendo quizá la única peculiaridad de este tipo de instalación su necesidad de grandes suministros de agua, por lo que aconseja su ubicación en la costa.

CRITERIOS DE INSTALACION EN LA COSTA

Una vez determinado el lugar del emplazamiento de la central, si éste se encuentra en el litoral, habrá que tener muy en cuenta diversos aspectos técnicos relacionados con la mar.

En primer lugar será necesario calcular la inundación máxima del proyecto, estableciendo como base las peores condiciones a que puede llegar el mar de la zona. Es decir, aplicando en este caso "el máximo accidente previsible" del entorno, que no de la propia central. Imaginadas teóricamente la elevación del nivel del mar que produciría un maremoto o tormentas de gran intensidad, la central deberá seguir funcionando aún en estas condiciones. Preciso será el calcular la rasante a la que estará situada la central, en relación al mar, cuyo dato concreto dependerá de las condiciones específicas de cada zona elegida. Quizá sea el estudio de la toma y descarga del agua el último de los problemas generales que hay que tener en cuenta para la instalación de una central nuclear. Para ello la metodología utilizada contará como referencia básica las peores condiciones que pueden provocar las corrientes marinas.

Finalizó su exposición el ponente no sin advertir que lo dicho se refería fundamentalmente a criterios que no da resultados concretos, pues era su intención el comunicar todos los aspectos técnicos y humanos que se siguen para la instalación de una central nuclear, señalando la urgente necesidad de que el Gobierno español fije una política de emplazamiento de las centrales nucleares, lo que evitaría el confusiónismo reinante y la intranquilidad infundada de la opinión pública.

PLAN PILOTO PARA LA O. C. D. E.

Don Eugenio Vallarino habló del plan piloto que realiza España conjuntamente con Francia, Italia, Yugoslavia, Grecia y Turquía, en el cada una de las naciones tiene a su cargo una serie de estudios específicos sobre sus costas a más de un avance para una metodología de Planificación y Ordenación del Litoral que como su mismo nombre indica, es de ámbito general y su estudio se halla en la fase inicial.

Los temas específicos que estudia España son los de la Albufera, el Mar Menor y la bahía de Palma, advirtiendo que se trata de un estudio del medio ambiente y las repercusiones que en él produce la presencia de industrias cercanas o de una gran afluencia turística como es el caso de Palma.

Los resultados hasta la fecha no pueden ser más desalentadores para la Albufera, pues está abocada a desaparecer por el continuo vertido de sólidos que recibe (unos 250.000 metros cúbicos al año).

El caso de la Manga del Mar Menor no llega a ser tan alarmante, mas resulta preciso tomar precauciones, y tomarlas ya, para evitar un proceso de colmatación similar al de la Albufera. Y por lo que respecta a la bahía de Palma, la principal fuente de contaminación de sus aguas proviene del turismo.

AVANCE PARA UNA METODOLOGIA

Tras señalar la documentada conferencia de don Manuel López Rodríguez sobre "Localización de emplazamientos de centrales nucleares en el litoral", integrada en el estudio-piloto que para la OCDE prepara España, expuso en líneas generales el "Avance para una Metodología", matizando que dicho estudio pretende abordar el tema general de la contaminación producida en el mar por las aguas de origen terrestre, en su doble aspecto funcional y económico, y que dada la amplitud del tema, su novedad, los datos disponibles aún escasos, el conocimiento imperfecto sobre los complicados fenómenos físicos, químicos y ecológicos que determinan la contaminación marina y la corta estadística disponible sobre las interrelaciones económicas en materia de contaminación, se ha creído conveniente abordar el tema en todas sus generalidades, pero con un carácter de "avance", aunque —señaló el ponente— se pretende ordenar y poner al día estos conocimientos y proponer algunos métodos de observación y planificación.

El mencionado "avance" incluye las siguientes fases:

Tipología zonal: Características de las provincias costeras, y las franjas de las mismas que se van a estudiar en función de las actividades de la zona concreta. Morfología de la costa. Habitantes por kilómetro cuadrado. Geomorfología. Grado de contaminación, intensidad e importancia de la misma. Previsiones. Los resultados obtenidos sirven para la elaboración de planos de la costa.

Uso y ordenación del suelo: Es evidente la necesidad de una planificación racional del uso. En esta fase del estudio se incluye un análisis sociológico sobre la tendencia emigratoria hacia la costa, realizándose igualmente un análisis crítico de las actividades que se desarrollan en la costa.

Análisis de los procesos contaminantes: Se analiza los efectos de los principales tipos de industrias. Se cuantifica los efectos causados por los agentes contaminantes elaborándose una tablas similares a las de Leontieff.

Costes de los tratamientos: Una vez conocidos los agentes contaminantes y sus efectos se estudia los costes que pueden suponer su erradicación. Existe una tendencia a valorar el

EN EL TRANCURSO DE SU INTERESANTE CONFERENCIA, DON JOAQUIN ROS HIZO UNA DIAGNOSIS DE ESTE MAR

Las centrales nucleares no producen contaminación, pero hace falta una política estatal para su emplazamiento



Curso de Torremolinos: Un aspecto de la sala del Palacio de Congresos y Exposiciones durante la sesión de apertura.

NEO GOZA DE BUENA SALUD"

medio ambiente y su deterioro, en función de lo que cuesta el combatirlo, punto este de especial interés, pues la economía tradicional, basada fundamentalmente en el valor de mercado de los productos no había valorado el entorno ambiental.

Ecosistema marino: El estudio se hace en dos partes. La difusión de la influencia del medio terrestre en el marino y la reacción de éste ante la acción del primero.

Zona de contacto: Se analiza también la zona de contacto de los dos subsistemas, el marítimo y el terrestre. Zona de indudable repercusión turística (playas).

A grandes rasgos estas fases componen el "Avance para una Metodología" de las relaciones económicas y funcionales entre el desarrollo del litoral y la contaminación marítima de origen terrestre, estudio pionero y de cuyos resultados dependerá en el futuro la planificación y ordenación del litoral.

BIOQUIMICA

El segundo día del curso se centró en temas excepcionalmente técnicos en los que diversos especialistas opinaron sobre temas absolutamente concretos y de indudable repercusión práctica. El simple enunciado de los temas dará al lector idea de lo que hemos dicho: "Difusión y supervivencia de bacterias en el mar", "Dinámica y soporte biológico de la contaminación química" y "Métodos de pronóstico de la contaminación marina y aplicaciones prácticas". En este punto preciso resulta el insistir sobre la evidente desinformación del gran público ante temas que en la actualidad gozan de gran repercusión popular, pues si como ya hemos expuesto al reseñar la ponencia de la centrales nucleares y su instalación en la costa, en ocasiones se teme lo que se desconoce, en lo que atañe a la contaminación marítima no siempre lo más espectacular resulta ser lo más perjudicial. También es cierto que las diferentes legislaciones nacionales e internacionales pueden actuar a modo de baremos por los que medir el grado de peligrosidad de las materias contaminantes, pero los expertos que hablaron en Torremolinos distaban mucho de las posturas alarmistas y sensacionalistas. Para nadie es un secreto la contaminación que producen los hidrocarburos, por ejemplo; sin embargo, científicamente no está demostrado que ello dañe a las especies marinas; no así el turismo —factor a tener en cuenta, máxime en nuestro país—, para quien el aspecto estético del paisaje supone las más de las veces la única justificación de su existencia. Quedó claro que son pocas las sustancias realmente peligrosas o mortales que contaminan el mar, como igualmente claro quedó la preocupación creciente de los países ribereños a fin de evitar el que se produzcan.

IMPORTANCIA DE LA FOTOGRAFIA

Don Pedro Suárez Boreas, catedrático de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, fue probablemente el ponente de mayor especialización de cuantos intervinieron en el curso. Versó su ponencia sobre "Formas litorales estables. Playas artificiales", y aquí el cronista ha de reconocer humildemente que fue poco de lo que se enteró, pues la pizarra se llenaba con rapidez de fórmulas matemáticas en las que las mareas y corrientes se convertían en números y funciones a fin de lograr la construcción de playas artificiales sin romper por ello el entorno ambiental, preocupación que, como ya se dijo al comienzo, pesó en todos los conferenciantes.

Por su parte, mister Donald J. Belcher, profesor de la Cornell University (USA), expuso en sus dos ponencias, "Nuevas técnicas de prospección del litoral" y "Evaluación de recursos litorales por percepción remota", la importancia de la fotografía aérea para reconocer las costas y realizar posteriormente un amplio y riguroso catastro de las riquezas costeras. Para ello se utilizan películas en blanco y negro y color, a más de

rayos infrarrojos, lo que permite fotografiar el suelo submarino hasta profundidades de treinta metros. El conferenciante ilustró su charla con diapositivas obtenidas por su equipo de especialistas. Las ventajas de utilizar este método catastral son múltiples, puesto que en los mapas que se obtienen al ampliar las fotografías, se registran todas las peculiaridades geológicas de la zona, los tipos de cultivo, las variedades de algas y en general todo lo que conforma un inventario de riquezas naturales, indispensable para planificar posteriormente el desarrollo industrial, agrícola y turístico de la zona.

LA CUARTA FLOTA

Este era el título de la ponencia de don Aurelio González Isla, jefe de Costas y Puertos de Cataluña, que habló sobre la importancia de las flotas deportivas y de recreo, describiendo con minuciosidad todos los tipos de embarcaciones que se conocen en la actualidad. Fue una conferencia repleta de datos en la que se interrelacionaba constantemente el nivel de vida de cada país con el número de embarcaciones deportivas existentes en dicha nación. En el año 1971 existían en el mundo un total de dieciséis millones de embarcaciones deportivas y de recreo. Veamos algunos datos comparativos:

En Europa existían en 1971: una embarcación por cada veintisiete coches.

En América del Norte: una embarcación por cada nueve coches.

En 1973, en España, existían 60.000 embarcaciones de este tipo. En Suecia llegaron a las 600.000.

La cuarta flota española se concentra en el Mediterráneo (un 80 por 100). El 54 por 100 de la misma es de motor. Se observa un incremento constante del número de embarcaciones cuya calidad, potencia y precio oscila desde las ocho mil pesetas a más de treinta millones.

Finalizó su conferencia señalando la escasa contaminación que produce este tipo de barco, en lo que a gas-oil o aceite se refiere.

El arquitecto don Julián Laguna Serrano habló sobre "Plan-teamiento de una Marina", definiendo las marinas como un conjunto urbanístico en el que el mar juega un papel fundamental, pues se trata de pequeños núcleos urbanos en los que existen canales artificiales, a modo de calles, y en los que el contacto tierra-mar es constante. Son proyectos exclusivamente turísticos y quizá el Puerto Banús de Marbella, sea el prototipo de las marinas españolas.

ORDENACION DE LA COSTA

Conviene referirse aquí al plan director del Ministerio de Obras Públicas para ordenación de las zonas de aprovechamiento marítimo-terrestre, que expusieron don Fernando Martín de Vidales y don Emilio Garrido Ramírez basado en principios cuales son la vocación actual de los terrenos costeros, su idoneidad para determinados usos, los proyectos de la Administración y la industria privada, respecto al libre uso público de las playas; preservación y mejora del paisaje y medio ambiente y prevención de la línea litoral. Actualmente se está haciendo una toma de datos al respecto en Alicante y Tarragona, pues se entiende que en estas zonas se da gran variedad de circunstancias, de tal manera que los resultados de los estudios allí obtenidos serán de gran utilidad para el resto de las regiones.

Este plan director, que no es vinculante, consta de dos fases. La primera comprende la descripción de la costa y sus usos actuales, Memoria descriptiva, plano-guía y plano de detalle. La segunda, de previsión de necesidades y usos, texto (justificación) y foto-plano. Se pretende que los planes parciales de ordenación de playas se integren en el plan director.

DIAGNOSTICO DEL MEDITERRANEO

Quizá el tema de mayor impacto fue el que trató don Joaquín Ros, del Instituto Español de Oceanografía, quien abordó el problema de la supervivencia del Mediterráneo. El mar Mediterráneo —dijo el ponente— es un mar pobre, pero no es menos cierto que goza de buena salud, naturalmente dentro de las características generales de este tipo de mares.

El señor Ros dio su versión personal sobre el término "contaminación", que tantas veces se discute —reconoció— en todas las conferencias internacionales. "Entiendo que aplicada al mar la contaminación es —dijo— la introducción directa e indirecta por el hombre de sustancias en el medio marino y los estuarios, la cual produce efectos dañinos en las especies, en el agua, y en general en todo el medio".

Los datos más recientes sobre contaminación que pueden aportarse actualmente referidos al medio marino son los siguientes:

CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Contaminación producida por transporte marítimo, en operaciones en terminales y accidentes: 2,2 millones de toneladas por año. Operaciones en la costa: 0,8. Ríos y emisarios: 1,9. Atmósfera: 0,6 millones de toneladas. Todo ello, sumado al vertido ocasionalmente por otros factores de menor importancia, hace un total de seis millones de toneladas por año, lo cual no es cifra excesiva, en opinión del señor Ros.

Por lo que al Mediterráneo se refiere, en concreto se puede evaluar la contaminación por hidrocarburos en 320.000 toneladas al año, de las cuales 300.000 corresponden al transporte marino, y el resto a las refinerías.

Por el convenio internacional de la IMCO de 1973 se prohíben totalmente los vertidos de hidrocarburos en el mar, y esto hace absolutamente necesario que los puertos del Mediterráneo donde se efectúan descargas se acondicionen con los dispositivos precisos para reducir los vertidos. Un estudio realizado al respecto dice que harán falta 80 millones de dólares para acondicionar todos los puertos del Mediterráneo, cantidad que no parece prohibitiva si se divide entre todos los puertos afectados de la zona.

Una refinería suele verter cien partes por cada millón de toneladas que trabaja. Para la de Tarragona, por ejemplo, se ha exigido que vierta sólo dos partes por millón, y para conseguirlo tendrá que acondicionar sus plantas depuradoras con una inversión de unos seis millones de dólares.

¿NO AFECTAN A LA PESCA?

El señor Ros no pareció apoyar la opinión de que los hidrocarburos afecten a la pesca. Explicó el caso del mar de California, donde el petróleo mana visiblemente en el agua, mezclándose con este elemento, sin que se observara un perjuicio para las especies marinas. Las capturas —añadió— no han disminuido por causa de los hidrocarburos, o por lo menos no se ha demostrado que así sea.

Seguramente la contaminación más importante proviene del medio terrestre, mediante las aguas residuales urbanas, industriales y agrícolas. La FAO calculó que al Mediterráneo llegan anualmente 1.200.000 toneladas de estas aguas. Ahora bien, por el estrecho de Gibraltar entra agua del Atlántico a un ritmo de 1,2 millones de metros cúbicos por segundo, los cuales contienen 8,4 toneladas de oxígeno. Como por otra parte, los vertidos contaminantes contienen productos orgánicos, ocurre que en menos de dos días toda la materia orgánica que en un año llega al Mediterráneo experimenta una oxidación. En definitiva, los vertidos orgánicos no tienen por qué afectar en absoluto al Mediterráneo.

Decíamos que este mar, que goza de buena salud, es pobre. Efectivamente, se trata de un mar limpio, azul y transparente. El señor Ros opinaba que cuanto más limpio, azul y transparente es un mar, más denota su índice de pobreza. "Los mares ricos, los que habitan especies robustas, son una auténtica porquería por su aspecto. Aún no se ha inventado el mar que gusta a los turistas, con grandes lenguados".

Respecto a la posible incidencia de la presa de Assuan sobre el Mediterráneo, el señor Ros piensa que será negativa: al retraerse el rico aporte del Nilo, la pobreza del mar aún será mayor, tanto cuanto ganará en belleza. "Aparte cuestiones políticas, es razonable la preocupación de Israel por los efectos indirectos, pero casi inmediatos, que producirá Assuan en el mar".

Convendría, no obstante, ordenar los desagües urbanos, localizándolos racionalmente. La FAO calculó que de Túnez al Ebro se vierten al año en el mar 70.000 toneladas de sustancias orgánicas fácilmente degradables. Pero luego están los residuos mineros, con sustancias inertes, que no dañan el mar, pero sí a los productos marinos. Solamente en la bahía de Portman (Cartagena), España vierte 6.000 toneladas diarias de polvo de plomo. El señor Ros, a este respecto, sugirió una solución sencilla, cual es establecer emisarios para que el vertido se haga no exactamente en el litoral, sino en los cañones marinos, a buena distancia del litoral. Efectivamente —se refería a un ejemplo con fangos—, el emisario lleva la sustancia al cañón, y al verterse más pronto socava que sedimenta, y en cualquier caso se produce una dispersión hacia alta mar por efecto de las corrientes. Las sustancias estables y bioacumulables, finalmente, son las más peligrosas (radiactividad, mercurio, DDT, etcétera), pues los organismos marinos las asimilan y son portadores de ellas, con claro riesgo para el hombre.



LA CONTAMINACION DE LAS COSTAS DEL MAR MEDITERRANEO

Esta vez, en vanguardia, España ha tomado la iniciativa en el seno de un organismo de tanta envergadura y de tan sólido prestigio como la OCDE —Organización de las Naciones Unidas para la Cooperación Económica y el Desarrollo—, haciendo suya la idea, y patrocinándola. En estos momentos los países costeros de la ribera Norte del Mediterráneo han acometido la realización de un estudio piloto sobre el «Mare Nostrum», desde el punto de vista de la contaminación ambiental. Por indicación expresa del Comité del Medio Ambiente de la OCDE —cuya misión específica consiste en estudiar, desarrollar y coordinar las actividades de tipo ambiental—, seis países iniciaron, hace ahora dos años, el estudio piloto en cuestión, referido a sus litorales respectivos. Se trataba —y se trata— de Francia, Italia, Grecia, Turquía, Yugoslavia y, naturalmente, España.

Algunos países, como es el caso de Francia, decidieron presentar algunos trabajos que habían sido realizados ya con anterioridad, tales como los planes de desarrollo económico-turístico de la Costa del Languedoc-Roussillon, la protección de la zona natural de la Camargue, los problemas ambientales derivados de la siderúrgica de Fos y el desarrollo general del Etang de Berre, junto a Marsella. Asimismo, Yugoslavia ha presentado un estudio sobre la planificación y la ordenación general de la costa Dalmata, realizado con el apoyo de las Naciones Unidas. Italia, por el contrario, ha preferido acometer trabajos de nueva realización, promovidos con carácter expreso para este convenio, y ha iniciado un estudio concreto de la Bahía de Nápoles, así como la redacción de unos estudios de metodología general y de análisis de sistemas.

EL PAPEL DE ESPAÑA

El papel de España, como pionero de este estudio piloto, ha quedado expresamente reconocido con el nombramiento de don Manuel Gómez de Pablos como presidente de la primera fase del proyecto general. Y, ciñéndonos ya a la aportación específica española, dentro del proyecto internacional —cuyo coordinador es don Eugenio Vallarino y Cánovas del Castillo, doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y catedrático de Obras Hidráulicas de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos—, el trabajo propuesto por España contempla cinco vertientes o aspectos diferentes. Que son:

1. Estudio de la incidencia entre el desarrollo y el medio ambiente en la Albufera de Valencia.
2. Estudio de la incidencia entre el desarrollo y el medio ambiente en la zona del Mar Menor-Cartagena.
3. Interrelación económica entre el desarrollo y la contaminación ambiental en la bahía de Palma, en la isla de Mallorca.
4. Relaciones funcionales y económicas entre el desarrollo del litoral y la contaminación marítima de origen terrestre. Avance para una metodología.
- Y 5. Metodología para la selección y localización de emplazamientos de centrales nucleares en el litoral mediterráneo.

—Los estudios de esta primera fase —afirma don Eugenio Vallarino— han de ser presentados en octubre al secretario de la OCDE, que elaborará una síntesis. Esta, con los trabajos definitivos, se presentarán al Comité del Medio Ambiente en el primer trimestre de 1975. Y, entonces se decidirá sobre la oportunidad de la segunda fase de este estudio piloto del Mediterráneo, sobre su contenido y sobre la forma más oportuna y eficaz de actuación.



En las dos reuniones celebradas hasta la fecha por los seis países participantes en este estudio piloto, los delegados franceses y yugoslavos han expuesto sus trabajos respectivos. Hace pocos días, a finales de junio, y en una reunión celebrada en Palma de Mallorca, España ha expuesto los aspectos de su estudio en forma de un avance oral. De las cinco facetas que desarrolla España, tres tienen por objeto el análisis de situaciones locales concretas —Albufera, Mar Menor y bahía de Palma— y los dos restantes son metodológicos. De estos dos últimos, uno de ellos está referido a la metodología aplicada a una misión específica (centrales nucleares en el litoral), y el otro se plantea la metodología general de las relaciones funcionales y económicas entre el desarrollo del litoral y la contaminación procedente de tierra.

En el contexto de este trabajo periodístico, resulta difícil contemplar, por su complejidad y extensión, los aspectos metodológicos del estudio español, más propios de una publicación técnica para iniciados. Por ello, vamos a limitarnos

a ofrecer una descripción de los estudios específicos localizados —los tres primeros puntos, ya enunciados— cuyo interés está en relación directa con la inmediatez y gravedad del problema.

ALBUFERA DE VALENCIA

—Como es sabido —recuerda el coordinador—, la Albufera de Valencia es un lago de agua dulce de unas tres mil hectáreas de extensión, con una profundidad máxima de dos metros. Está comunicado con el mar a través de tres canales de desagüe, regulados por medio de compuertas que permiten un control constante de su nivel; nivel que es medio metro superior al del mar, ya que así se impide la entrada hasta la Albufera de agua salada en las pleamares vivas y en los temporales. Se trata de una formación natural de origen cuaternario, debida a los movimientos en flecha de los deltas del Turia y Júcar que, impulsados por las corrientes litorales, se unieron, dando lugar a un lago.

El lago originario de la Albufera era

mucho más extenso y profundo que el actual —se calcula que en la época romana sería diez veces superior—, ya que al proceso inicial que dio lugar a la creación del lago siguió su alimentación con agua dulce, con el consiguiente arrastre de sólidos, que, paulatinamente, han ido colmándolo en un proceso natural, acelerado más tarde por la explotación humana. En la actualidad, y a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, la intensificación de los cultivos y la creciente habitabilidad de los márgenes han provocado el que tanto los cauces naturales como los artificiales que aportan sus aguas a la Albufera, afluyan cargados de tal cantidad de materias sólidas que, por sí solas, serían las responsables directas y principales del proceso de la colmatación.

—El problema tal y como se ve, es grave. Pero, a nuestro juicio —asegura el doctor Vallarino y Cánovas del Castillo—, lo que representa una mayor amenaza para la permanencia de la Albufera es su colmatación. Las aportaciones sólidas son del orden de los doscientos cin-

**UN PROYECTO
AMBICIOSO EN EL QUE
PARTICIPAN
SEIS PAISES
RIBEREÑOS.**

**LA ALBUFERA
DE VALENCIA, EL MAR
MENOR Y LA BAHIA
DE PALMA, PUNTOS
ANALIZADOS POR
NUESTROS EXPERTOS.**

Junto a estas líneas, la bahía de Palma de Mallorca, y en las restantes fotos, dos aspectos de la Albufera valenciana, de la cual ofrecemos más imágenes en la página siguiente. Por su estado actual, a la Albufera se la considera una catástrofe ecológica, y son muchos los expertos que temen su desaparición.



cuenta mil metros cúbicos por año, lo que puede provocar la extinción total de la Albufera en unos ciento veinte años. Esta colmatación no sólo afecta a la existencia topográfica de la Albufera, como tal fenómeno paisajístico y de todo tipo, sino que los lodos del fondo constituyen una de las principales amenazas para su muerte biológica.

La muerte biológica de la Albufera es —o será— la consecuencia directa, y difícilmente evitable, del grave deterioro físico y topográfico de este lago natural de agua dulce. La contaminación producida por las aguas se ha traducido en fuertes perturbaciones ecológicas. Los síntomas —de acuerdo con los datos facilitados por nuestro interlocutor— empezaron a acusarse en 1925, pero el proceso se ha acelerado, hasta alcanzar proporciones alarmantes a partir de 1965. Actualmente, tiene caracteres inquietantes y hasta catastróficos. Los análisis de las aguas acusan un proceso inexorable de aumento de materia orgánica, disminución de oxígeno disuelto e incremento de agentes tensoactivos, con grave interferencia en la autodepuración de las aguas, agravada por la inhibición que producen los detergentes en la oxidación química y biológica.

—Como detalles indicativos —señala el coordinador del trabajo español— diremos que las capturas de angulas, que suponían unas dieciséis toneladas antes de 1963, pasaron a cuatro en 1969, y han quedado limitadas a tan sólo cuatrocientos kilos en la campaña 1971-72. La anguila pasó de 160 toneladas, en 1969, a 65 en la temporada 71-72, a pesar de que es una especie bastante resistente a contaminación. En general, estamos asistiendo a un proceso peculiar, en el que no solamente disminuye la pesca, sino que se está produciendo una sustitución de las especies existentes por otras más resistentes, aunque menos útiles, como la carpa. Y, al mismo tiempo, se ha podido detectar un notable

(Pasa a la pág. 16)



Hasta aquí llegaban las aguas en fechas no excesivamente remotas. Se calcula que en la época romana, la Albufera tenía unas dimensiones —extensión y profundidad— diez veces superiores a las actuales. El arrastre de sólidos se ha acentuado a partir del siglo XVIII, y en la actualidad se calcula que es del orden de los 250.000 metros cúbicos anuales. A este ritmo, la extinción total del lago se producirá en un período de ciento veinte años.

(Viene de la pág. 15)

aumento de la eutrofización, con la consiguiente superabundancia de algas.

A estas causas y sus fenómenos consiguientes, hay que añadir también la perturbación ecológica de carácter exógeno, como es la producida por la urbanización de la Dehesa del Saler, que, situada en la barra de separación con el mar, ha provocado la desaparición de la barrera de dunas y ha dejado un magnífico y legendario pinar sin protección ante los vientos marinos, con la amenaza de su desaparición y el consiguiente impacto en el resto de la flora y fauna, especialmente en las aves. Por todas estas razones, el trabajo sobre la Albufera se ha enfocado, fundamentalmente, en sus dos facetas primordiales: hidrológica (con un detenido estudio de las aportaciones sólidas) y ecológica. La dirección de este estudio corre a cargo de ICONA, y colaboran en el mismo el Instituto de Agroquímica, la Confederación y Comisaría de Aguas del Júcar, el Instituto Politécnico y la Facultad de Ciencias de Valencia.

—Al margen de las directrices de actuación que cancione el estudio, encaminadas a la salvación de la singularidad biológica y paisajística de la Albufera valenciana, ¿qué se está haciendo, en estos momentos, por detener el proceso de colmatación?

—Están en marcha algunas medidas, si bien parciales. La Confederación del Júcar, por ejemplo, tiene proyectados unos canales colectores con depuradoras. El problema de los arrastres sólidos, sin embargo, es de más difícil solución, porque aun aumentando la repoblación forestal y haciendo diques correctores, no puede hablarse de un remedio suficiente. El complemento obligado es una labor de dragado sistemático y cuidadosamente planificado de todos residuales, de manera que, al mover los fondos, se modifique lo menos posible la vida del lago. A estos efectos, se está procediendo a localizar el trazado de los cauces sumergidos (o paleocauces), con objeto de reconstruirlos en lo posible, restituyendo las condiciones de drenaje natural del lago.

MAR MENOR-CARTAGENA

—Como también es sabido —vuelve a recordar el doctor Vallarino—, el Mar Menor es una formación similar a la de la Albufera, pero con notables variantes. En cuanto a sus dimensiones, se trata de una superficie mucho mayor: 180 kilómetros cuadrados, con una profundidad media de siete metros. Y en cuanto a su contenido, las aguas no son dulces, sino hipersaladas; con una salinidad media de cincuenta miligramos por litro (la salinidad del mar es de veinticinco a treinta miligramos por litro). A diferencia de la Albufera, el Mar Menor no recibe ninguna corriente de agua dulce regular, y comunica con el Mediterráneo, a su mismo nivel, por medio de cinco canales. Todas estas condiciones, unidas a la intensa evaporación, hacen que el agua, procedente del mar, se concentre y aumente su salinidad. Tam-

bién es un caso opuesto a la Albufera respecto al aterramiento, pues tiene una cuenca alimentadora poco importante en relación con su superficie y volumen, y menos erosionable.

En cuanto a la contaminación, es, por hora, reducida; porque, también en contraposición con la Albufera, la cuenca del Mar Menor tiene todavía un desarrollo incipiente, tanto en el turismo como en agricultura e industria, e incluso no desaguan en él núcleos importantes ni numerosos. La proporción de coliformes es muy moderada, y hasta inexistente en la mayoría de las muestras, lo que señala el gran poder depurador del agua del lago, derivado de su alta salinidad.

—Pero es una zona —puntualiza nuestro personaje— que puede sufrir una evolución muy rápida.

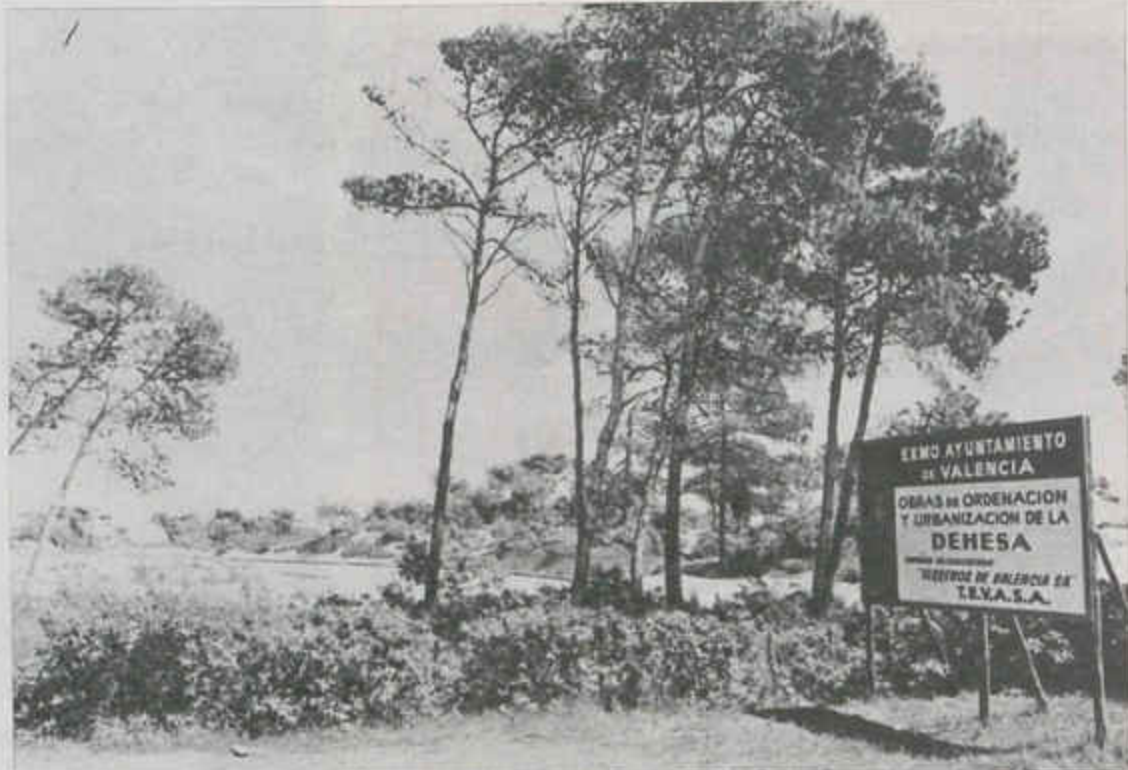
Y así es, en verdad. Dadas las condiciones topográficas, paisajísticas y de clima, el desarrollo turístico del contorno interior y, sobre todo, de la Manga del Mar Menor, resulta muy prometedor. El desarrollo agrícola, previsiblemente, sufrirá también un impulso considerable cuando reciba las aguas del Tajo que, sobre un volumen de seiscientos millones de metros cúbicos, permitirán regar una superficie de veintitrés mil nuevas hectáreas, con la consiguiente contaminación producida por los arrastres, insecticidas, etcétera.

Hay que tener en cuenta, también, los desagües de las minas. Sobre este punto el estudio ha centrado toda su atención, pues las escombreras de ciertas minas son lavadas por las aguas de lluvia y aportan al Mar Menor metales pesados, principalmente cadmio. Es ya sabido que estos metales, aunque se presentan en una débil proporción, son acumulados por peces y mariscos; por lo que, al cabo de un cierto tiempo, pueden concentrarse en cantidades peligrosas para la salud humana. A este respecto cabe señalar que un mejillón, por ejemplo, filtra al día del orden de los ciento cincuenta o doscientos litros de agua, cantidad equivalente a la utilizada por el hombre para un baño. De ahí que, por pequeña que sea la cantidad de metal pesada, la concentración de metal pesado puede llegar, relativamente pronto, a límites peligrosos, como ya se detectó en el Japón con dos enfermedades específicas: Minamata, intoxicación por mercurio, y Ai Tai, por cadmio.

—Afortunadamente, los datos obtenidos dan un resultado tranquilizador. Pero es un asunto que debe vigilarse.

El estudio de las condiciones ecológicas del Mar Menor se completa con el de la zona inmediata, que tiene por centro a Cartagena.

—Este es un problema distinto del Mar Menor, y está vinculado a él sólo por las circunstancias de proximidad y unidad regional. El problema de Cartagena es, primordialmente, el derivado de una población industrial y minera, cuyo desarrollo da lugar a contaminación, por aguas y aire, de varios metales. Y hay dos «puntos negros» en el litoral próximo a Cartagena: la bahía de Portman y el núcleo de Escombreras.



La perturbación ecológica de la Albufera se ha agravado con iniciativas tales como la de la Urbanización de la Dehesa del Saler, que ha provocado la desaparición de una barrera natural de dunas y ha dejado sin protección ante los vientos marinos un magnífico y legendario pinar.

La refinería de Escombreras es la más importante de España, con una capacidad de refinado de diez millones de toneladas de petróleo bruto. Con el inevitable complemento de fábricas de abonos, ácido sulfúrico, nítrico, butano, oxígeno, acetileno, etcétera; astilleros navales y metalúrgica no férrea (cinc y plomo). La explotación minera dio, en 1970, veinticinco mil toneladas métricas de plomo y treinta y una mil de cinc, lo que representa más de la tercera parte de las respectivas producciones nacionales. La bahía de Portman está, actualmente, rellena con los escombros procedentes de las minas. Y sólo una de ellas —es un ejemplo— vierte seis mil toneladas diarias de polvo fino en residuos.

El estudio relativo al Mar Menor y al litoral de Cartagena se realiza por el Instituto Español de Oceanografía y la Dirección General de Sanidad, con la colaboración del Ministerio de Marina para las operaciones relativas a las observaciones de fondos con el empleo de buceadores. Se ha incluido el aspecto sanitario para estudiar los efectos producidos por el depósito de metales pesados y de todos los aspectos relacionados con la contaminación atmosférica en aquella zona.

BAHIA DE PALMA

La bahía de Palma, que constituye el principal atractivo de la isla de Mallorca, ha sufrido en pocos años una transformación radical. Es el prototipo de las consecuencias más lamentables que ha provocado un desarrollo turístico incontrolado, que afecta a la casi totalidad de las costas españolas. Este crecimiento, tan rápido y llamativo como desordenado, anárquico y perjudicial, ha provocado una contaminación directa que, producida por las mismas urbanizaciones, se ha traducido en un sensible deterioro del medio ambiental.

—A nuestro juicio —asegura don Eugenio—, este es el tipo de contaminación más grave. Los otros tienen siempre remedio, supuestos los medios económicos necesarios, pues los técnicos, en mayor o menor escala, siempre existen. En cambio, el deterioro ambiental producido por un cúmulo de edificios de altura excesiva, estética dudosa y densificación exagerada, abusando del suelo hasta límites extremos, tiene muy mal remedio o no lo tiene. Yo espero que algún día se descubrirá algún proceso destructor suficientemente económico y viable (rayos Láser o similares) que pueda ser utilizado para la «limpieza» estética y urbanística en muchos puntos de nuestra costa, aunque siempre gravitará para impedirlo la serie de intereses creados y el lucro cesante. Y de ahí, la difícil reversibilidad del mal uso del territorio.

El estudio sobre la bahía de Palma presenta tres facetas diferentes. Por lo que afecta al aspecto socioeconómico del desarrollo, el estudio de la zona de la bahía y su hinterland se inicia en el año 1970, y pone el acento en su factor predominante: el desarrollo turístico. La

agricultura no tiene gran importancia en sí, ni ha evolucionado de forma notable. La explosión turística y urbana, en cambio, ha sido espectacular y ha repercutido en todos los órdenes, distorsionando otros sectores (como, por ejemplo, la industria), que se han centrado muy preferentemente en la construcción.

Los efectos sanitarios del desarrollo se juzgan a través de un estudio de las instalaciones sanitarias, y sobre la base de los resultados del análisis de muestras de agua, tanto en la costa como en varios puntos de la bahía, que han servido para determinar varios parámetros biológicos, químicos y físicos.

Por último —tercera faceta del estudio— se contempla críticamente el uso estético y urbanístico del suelo, en los siguientes aspectos:

- * Teoría del análisis del espacio y su utilización.
- * Modelo técnico del espacio turístico.
- * Aplicación concreta a la bahía de Palma.
- * Estudios de producción, consumo, cambio y gestión del espacio turístico en la bahía.

El estudio de la bahía de Palma se está realizando por la Dirección General de Obras Hidráulicas y el Ministerio de Información y Turismo, con una importante colaboración de la Cátedra de Geografía de Palma y la ayuda del Instituto Español de Oceanografía y de la Dirección General de Sanidad, en la toma de datos de la bahía y su interpretación.

* * *

Esta es, en síntesis, la aportación española en tres de los cinco temas que configuran el estudio de nuestras costas. Desde un principio, y porque así lo consideró el Comité del Medio Ambiente de la OCDE, se ha ignorado el tema de la contaminación marina propiamente dicha —la polución de las aguas del mar, derivada, por ejemplo, de lastres, vertidos y pérdidas de petroleros—, para centrar toda la atención, exclusivamente, en torno a la contaminación marina de origen terrestre.

Sin embargo, España —que ha sido pionera en este campo— ha emprendido una acción decidida en favor de la solución de los graves problemas ambientales que tienen planteados nuestras costas. Y, de cara a la realización del estudio que aquí queda reseñado, se ha logrado —aunque don Eugenio se resista a reconocerlo— algo que más de uno podría calificar de «pequeño milagro» a la española: la anhelada coordinación entre los más diversos organismos de la Administración. El mérito hay que atribuirlo en buena parte a su artífice, el responsable de la coordinación del proyecto. Porque gracias a su dedicación y tesón, se ha conseguido realizar este importante estudio que es, probablemente, y considerado tanto como trabajo colectivo como en función de la amplitud de proyecto, el trabajo más importante del género realizado hasta la fecha en España. ■ JOAQUIN JIMENEZ.

MÁLAGA: CARA Y CRUZ DE UNA PROVINCIA PESQUERA



Estos pulpos que se pagan en lonja a 40 pesetas el kilo se venden al consumidor a 100 pesetas el kilo.

El mundo de la pesca es proclive a los grandes contrastes y quizá el primero de todos cuantos se producen sea el del concepto que de la misma se tiene: son dos mundos muy distintos el de los que desde tierra, imaginan el trabajo y la vida de los pescadores, y el que conocen sus propios protagonistas. Es frecuente escuchar o leer opiniones sobre la mar, dichas por hombres que tan sólo las conocen en épocas estivales, en las que la aventura o la belleza resaltan por encima de cualquier aspecto. Los pescadores, por su parte, apenas hablan de ella, salvo para preguntar por el tiempo que hará o por la cantidad de pesca que se capturó. Mas a la vez, el mundo de la mar tiene sus problemas específicos, importantes algunos de ellos, remediados casi todos. Y es problema la comercialización de lo pescado en la que el trabajador que gasta sus energías en la mar percibirá la menor parte de lo que paga el consumidor; problema, es así mismo la condición arte sana de la mayoría de la flota de bajura: barcos viejos que no pueden trasladarse a otras aguas salvo las próximas, pese a que estén esquiladas o disminuyan las capturas de año en año; problemas de seguridad en el trabajo y también problemas de mentalidad de los pescadores, difíciles de vencer para que cambien sus planteamientos, para que se especialicen, para que en definitiva, puedan afrontar profesionalmente los cambios que el sector hace tiempo que viene exigiendo.

Málaga y su costa, como cualquier otra provincia marinera, posee los ejemplos suficientes de estas contradicciones, de estos "cara y cruz" de la pesca, con el agravante de que la provincia malagueña, y su famosa "Costa del Sol" trae a la mente de quien la contempla recuerdos y tópicos en los que el turismo, la vida fácil y las suecas, son sus principales pilares. Hemos seleccionado dos casos opuestos que nos hablan de estos dos aspectos que tiene la pesca.

ESTEPONA: CARA

Un pueblo de más de 20.000 habitantes y con 515 pescadores en activo que a diferencia de

★ ESTEPONA: LA FLOTA DE BAJURA ES RENTABLE.

★ ARRASTREROS: VAN DESAPARECIENDO.

otros pueblos de la zona, trabajan en la mar todo el año. La flota de bajura es absolutamente artesana y de explotación familiar. Hay 133 barcos de pesca, de los cuales sólo 14 son de más de 10 toneladas (4 de ellos de arrastre, y los restantes de cerco). Quedan por tanto 119 barcos de menos de 10 toneladas, que son los que confieren a su flota el carácter de artesanal. Son de tipo cordel, trasmallo y sardinado. Llevan dos o tres tripulantes y su rentabilidad no es mala, ya que pese a que las capturas disminuyen de año en año los precios aumentan en igual proporción, y como las tripulaciones son mínimas, en el reparto no salen muy mal parados.

Les pregunté si les había afectado mucho lo de Marruecos, me contestaron que no porque su flota no faneaba por aquellas aguas. Estepona es la despensa pesquera de la provincia, fundamentalmente de Marbella, Fuengirola, Torremolinos y Málaga capital, y en éste caso el turismo ha favorecido a la pesca pues la demanda de productos permite los precios altos, sin embargo, he de reseñar que los pescadores, y más concretamente el secretario de su Cofradía, me insistían que la elevación de los precios podía llegar a ser fatal para todos: basta para ello que el turismo disminuya, sobre todo el extranjero.

Por lo que se refiere a la disminución de las capturas, citemos unos datos lo suficientemente explícitos:

	Kilos
Capturas totales en 1966	4.550.000
Capturas totales en 1970	3.255.000
Capturas totales en 1972	2.400.000
Capturas totales en 1973	2.250.000

En ellos se aprecia con claridad la disminución anual de pesca. Sin embargo, en Estepona, sobre todo en los meses de invierno, consiguen salvar la falta de demanda con la recogida de almejas, corruco y conchas finas, especies que abundan por las playas del lugar y que les permite mantener la rentabilidad de las embarcaciones, lo que no suele ocurrir en todos los pueblos de la provincia en donde las fluctuaciones del turismo condicionan el índice de empleo y trabajo en la mar.

Las causas que explican esta alarmante disminución de capturas no son claras. Los pescadores alegan que la pesca de chanquetes, salmonetitos y en general, de todas las crías de las especies del litoral malagueño, que por otra parte gozan del favor del público hasta el punto de convertirse en las banderas gastronómicas de la provincia, originan la tan citada disminución. En ello no entramos nosotros por desconocer el problema, pero en verdad que podrían realizarse estudios biológicos de las especies del litoral, y una vez efectuados adoptar las medidas necesarias. Sin ir más lejos, en la Manga del Mar Menor existe un laboratorio del Instituto Español de Oceanografía, organismo perfectamente capacitado para opinar al respecto.

Estepona, y sus 515 pescadores en activo, es un ejemplo de flota de bajura rentable. Este censo se mantiene con notable regularidad de unos años a otros, lo que nos indica una relación trabajo-beneficios aceptable.

ARRASTREROS: CRUZ

La cruz de la moneda, y advirtiendo que la cara no resulta excesivamente esplendorosa, la componen los arrastreros que faenaban dentro del actual límite marroquí de las 70 millas. En su día la prensa nacional dio cumplida información del problema. "Hoja del Mar" por su parte, aportó, entre otras cosas, la cuantificación de la cuestión. Miles de pescadores afectados por la unilateral decisión de Marruecos. Meses después charlé con un grupo de patrones de arrastreros. El panorama que me presentaban era desolador.

"Aquí no hay pesca para estos barcos. Yo vengo de estar 40 días en la mar y me han correspondido 11.000 pesetas de salario. Con este sueldo no puedo alimentar a mi familia, así que me enrolé en un congelador de los que trabajan en Mozambique". El hombre que me hablaba, patrón de pesca, tenía más de cincuenta años. En verdad que es duro y difícil tomar decisiones de éste tipo. Faenar en Mozambique significa campañas de seis meses o más, y ello después de pescar toda la vida en aguas próximas. El problema psicológico que origina el pasar de pescador de bajura a gran altura, es probablemente uno de los más importantes.

"Mire usted, aquí en Málaga éramos unos 3.500 pescadores; en arrastre, más de 2.000, pues la mitad de los que iban a Marruecos han dejado la profesión. Unos se han enrolado en congeladores y otros en la construcción. Este



Patrones de arrastreros que faenaban en aguas marroquíes.

señor —y me señala a uno de los presentes— tenía un barco de hierro nuevo, pues ayer lo vendió. Aquí se han vendido ya 20 barcos por lo menos, y eran de 80 toneladas o más".

Les pregunto por la posibilidad de reconvertir la flota acogiéndose a las medidas que el Gobierno promulgó no hace mucho.

"Pero para reconvertir la flota necesitamos también comercializar la pesca, porque si no tendríamos que vender el pescado congelado a las grandes compañías, y eso no nos interesa, porque fijan precios bajos. No tenemos dinero para comprar frigoríficos y lo que se necesita para distribuir el pescado".

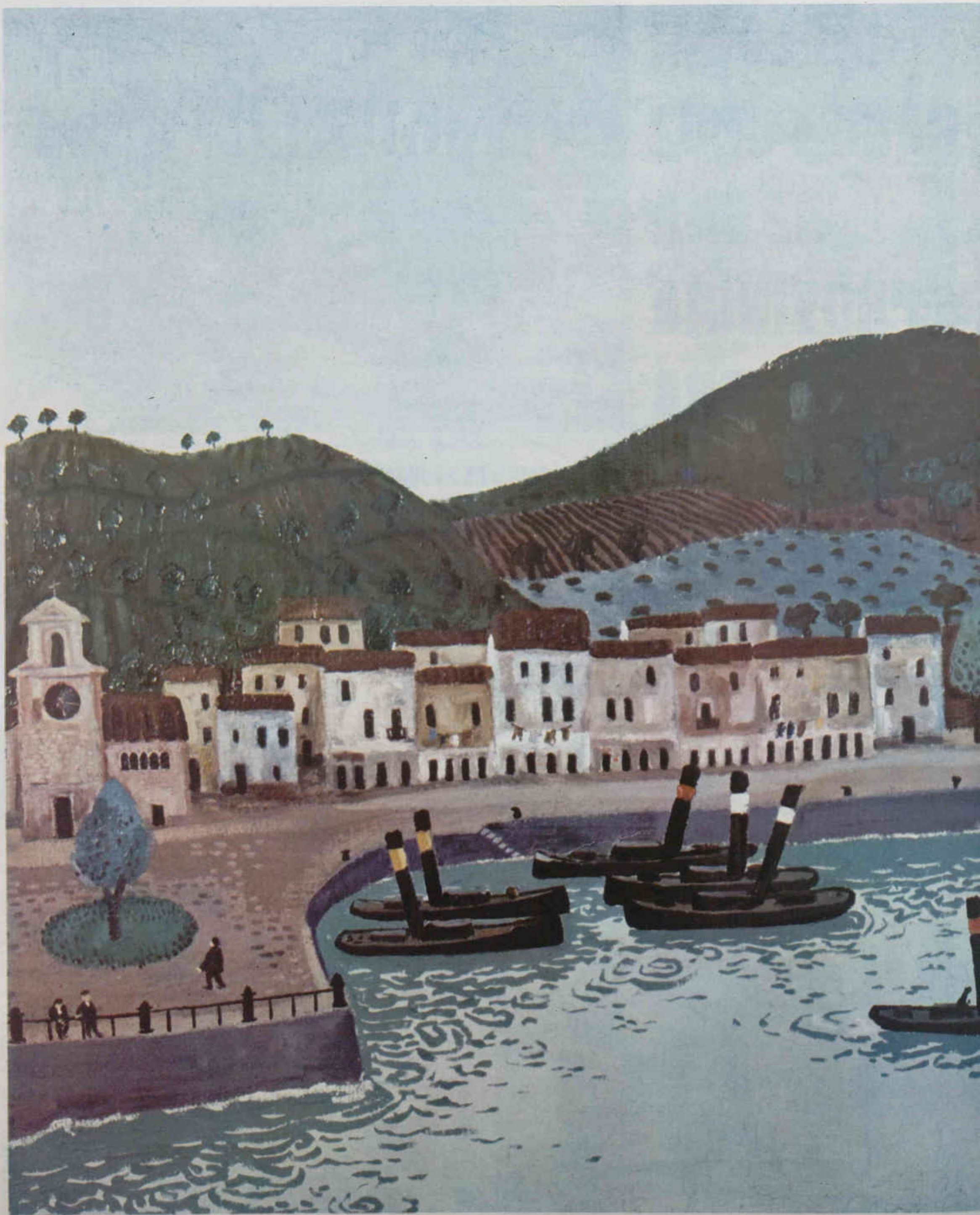
Quizá la fase de comercialización, no ya sólo para el pescado congelado, sea una de las más problemáticas, de las que necesita una mayor y urgente necesidad de replanteamiento. Los ejemplos de márgenes desproporcionados son constantes y cotidianos. En cualquier provincia, en cualquier puerto, tendrían mucho que hablar sobre ello. Los pescadores de Málaga me comentaron que el pulpo que ellos pescan en su litoral se lo pagan a 40 pesetas el kilo. En el mercado vale 100 pesetas (el 150 por 100 más).

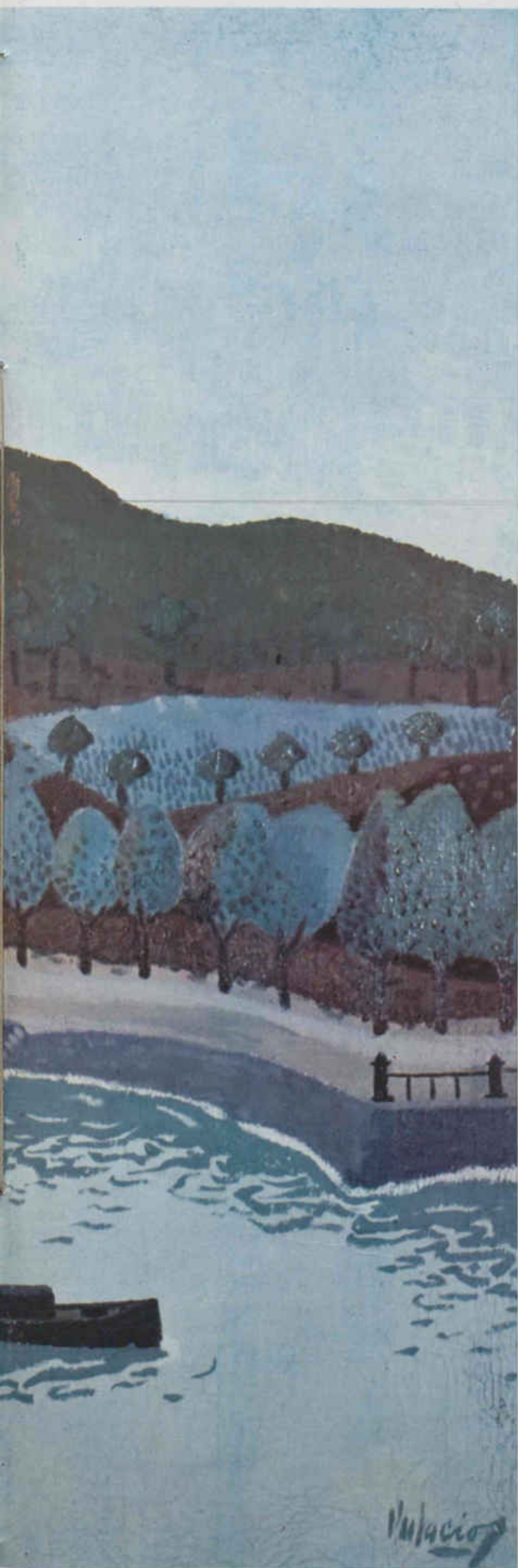
Para estos hombres, al menos los que conmigo charlaron, la única solución es "que se arregle lo de Marruecos"; de lo contrario desaparecerá la flota arrastrera, o lo que queda de ella. Marropeche es un proyecto del que todavía no se sabe nada con certeza. Lo único seguro es que estas gentes han tenido que cambiar sus hábitos, su trabajo y sus salarios, perdiendo en el cambio.

Texto y fotos: ANGEL S. HARGUINDEY



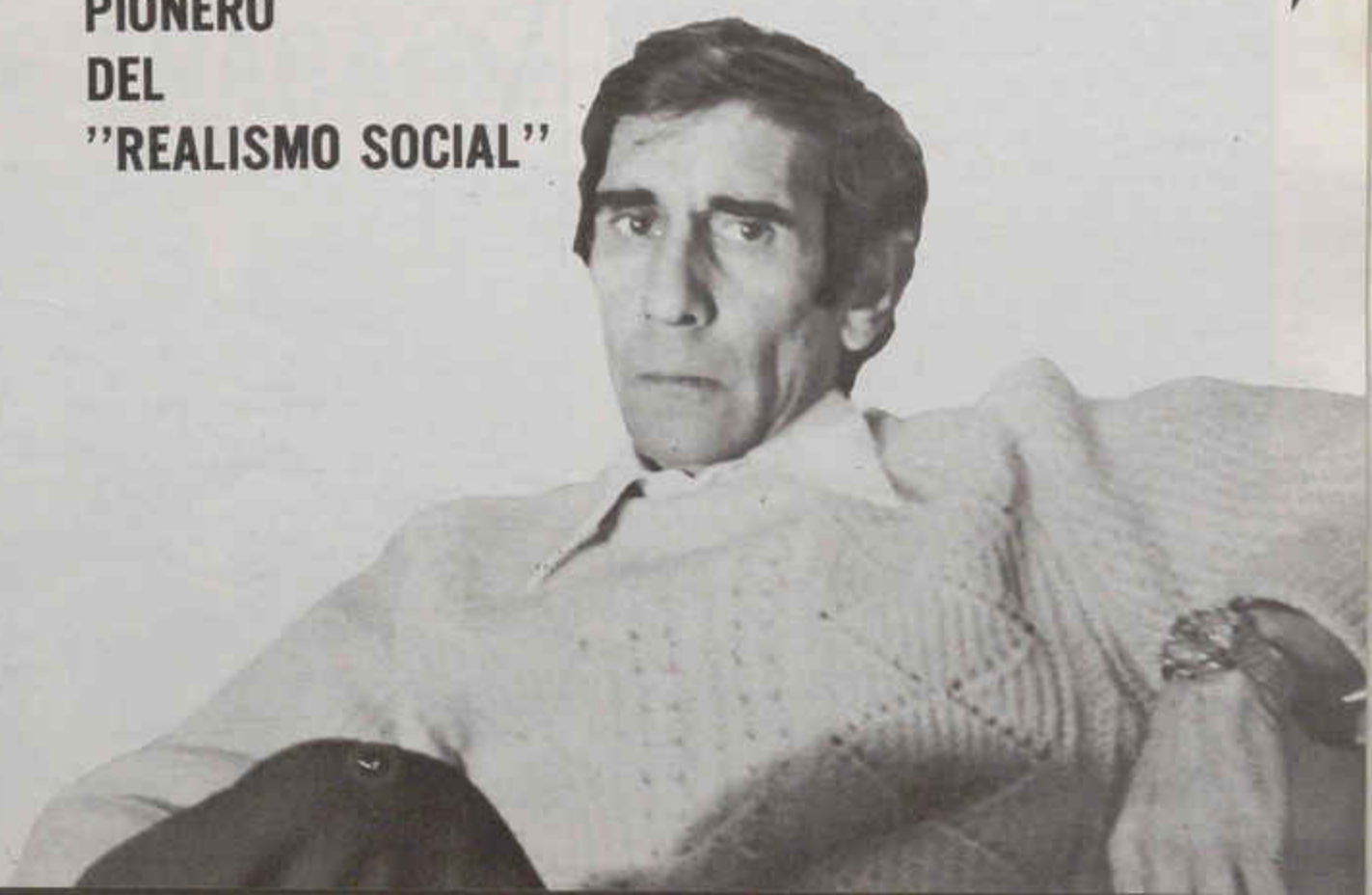
Estepona: una flota artesanal que es rentable.





LA LUMINOSIDAD DE LA SENCILLEZ

MARINAS
DE
PASCUAL PALACIOS,
PIONERO
DEL
"REALISMO SOCIAL"

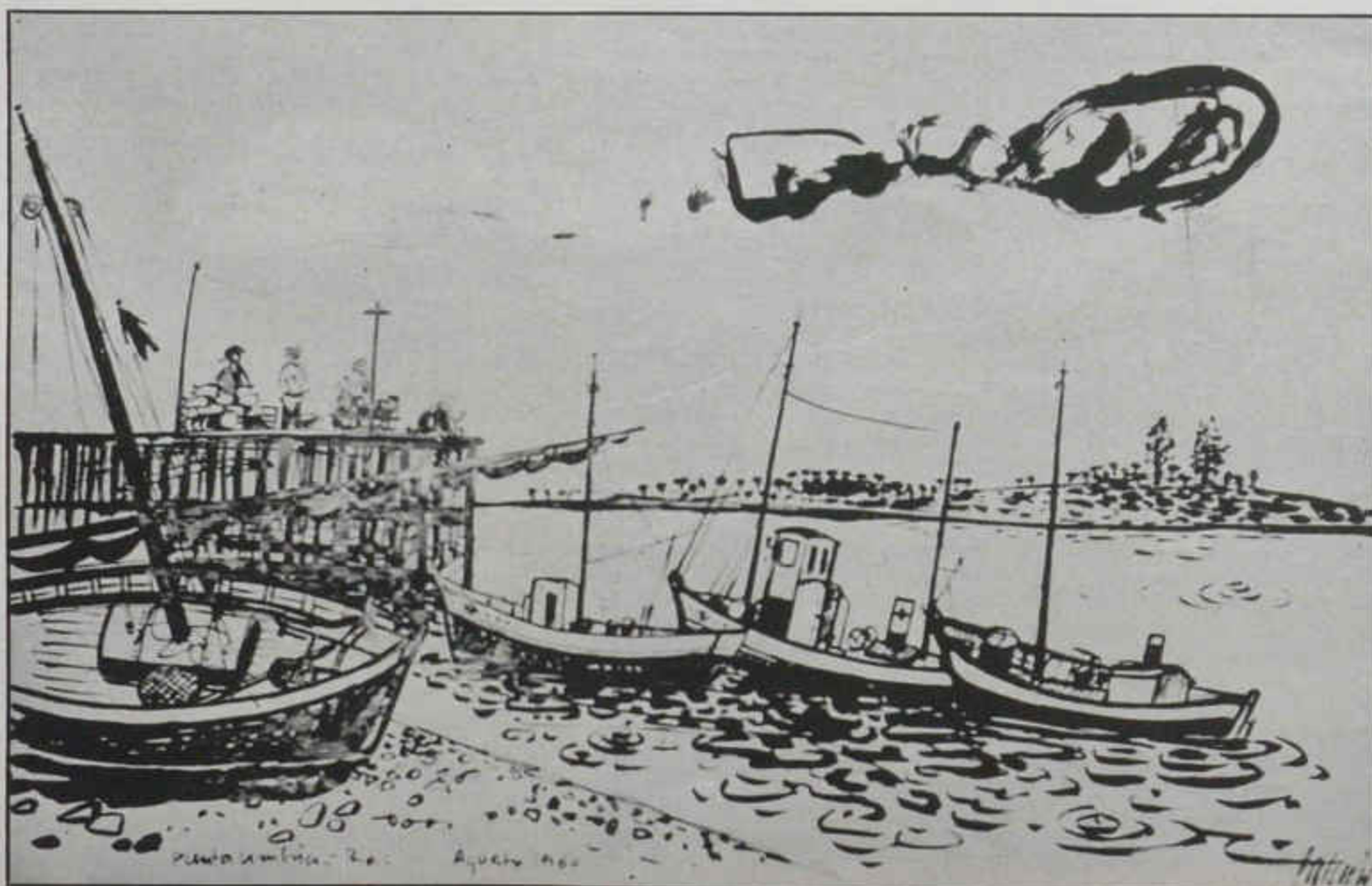
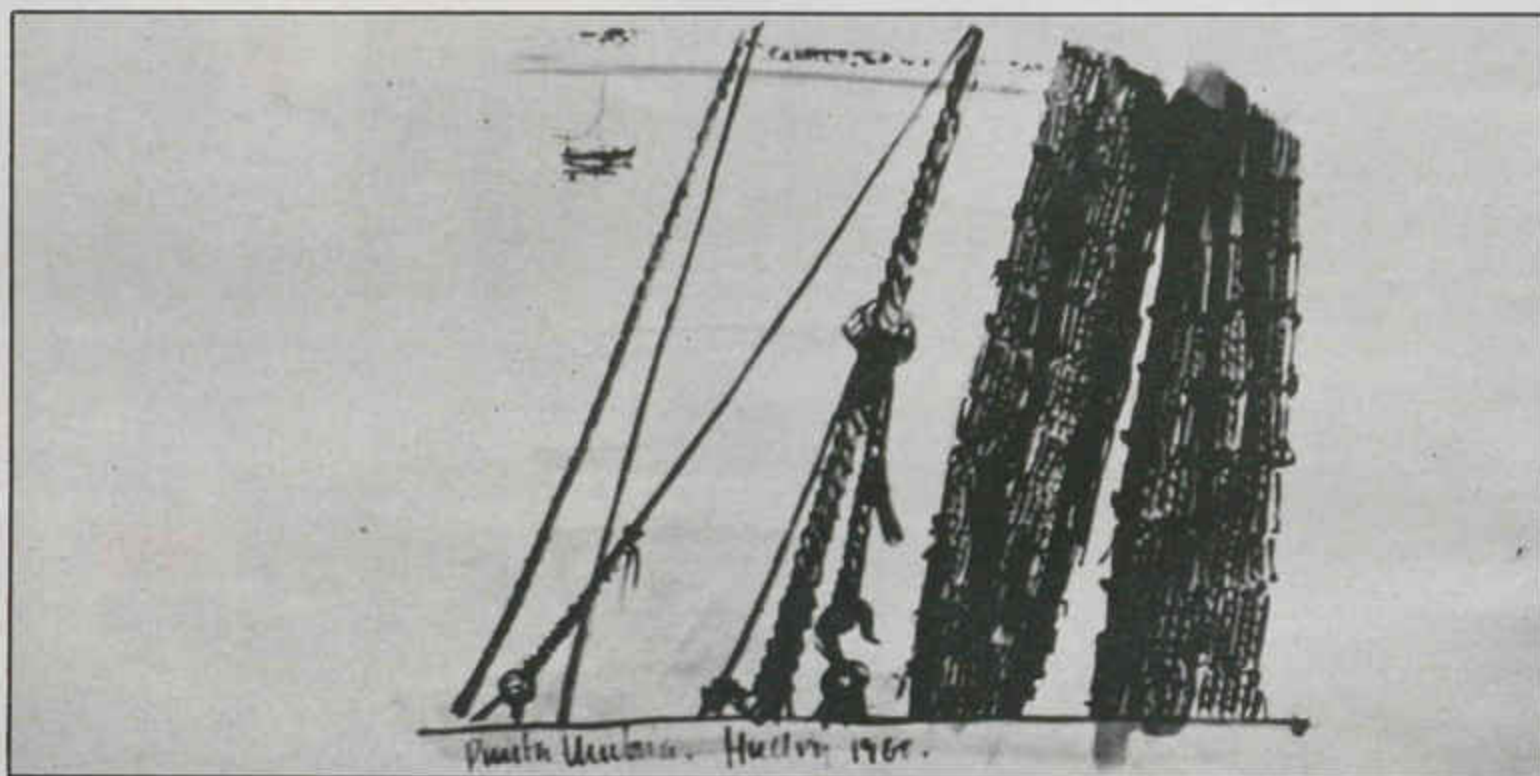
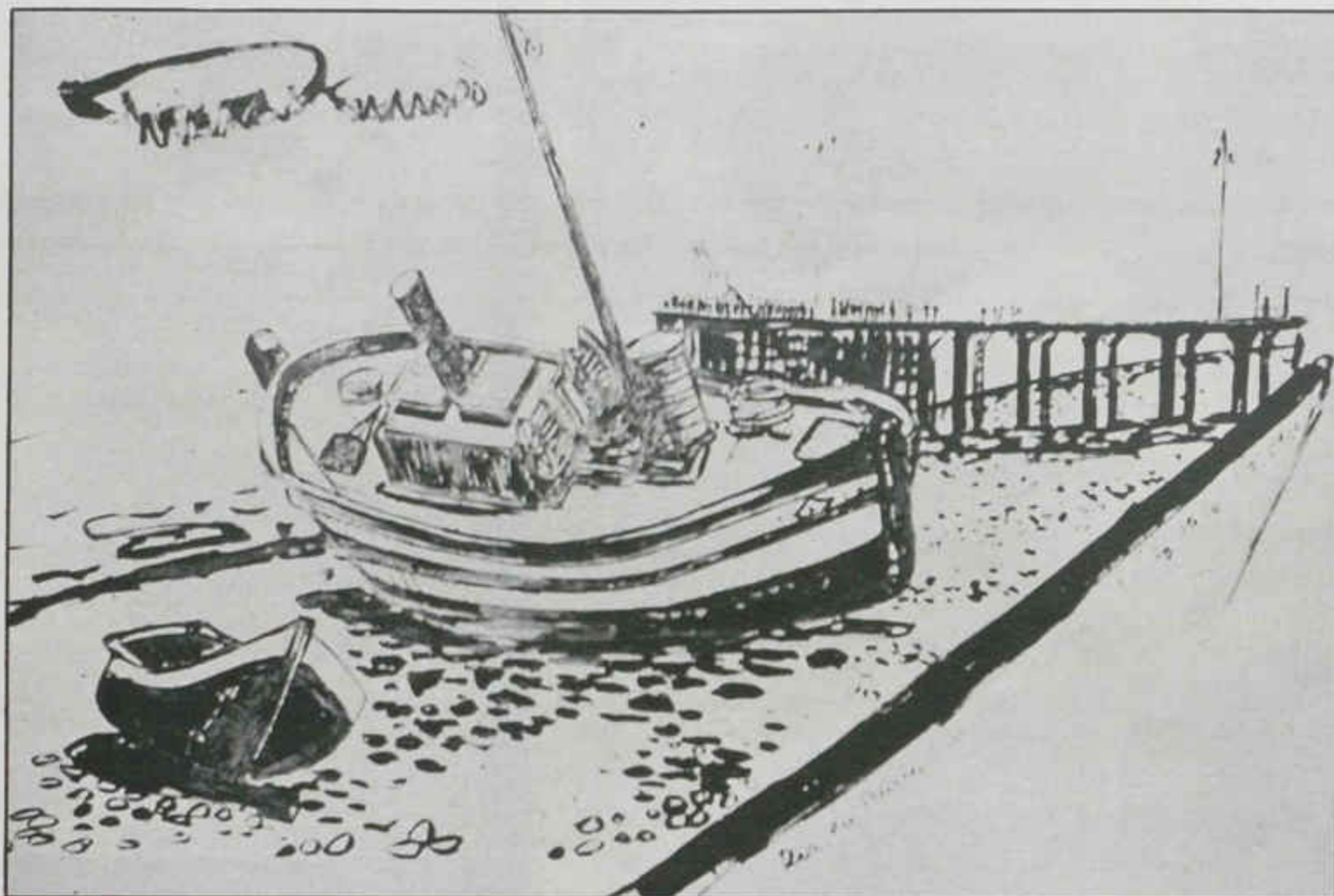


MARINAS DE PASCUAL PALACIOS

La pintura de Pascual Palacios nos habla de varias cosas a la vez, pero de todas las insinuaciones quizá sea la de la sencillez la más preclara y notoria. En esta ocasión, «Hoja del Mar» recoge una pequeña muestra de su quehacer pictórico, esencialmente aquellos cuadros o dibujos que se relacionan con la mar, pero incluso esta pequeña selección puede ser, y de hecho así ocurre, suficiente para comprender su obra, y muy probablemente su propia personalidad, pues hace tiempo que lo uno y lo otro se entremezclan y confunden. Quizá esta fusión de obra y artista sea uno de los baremos más seguros para medir la talla de un pintor. Quizá no importe tanto el saber cuánto vale un cuadro o cuántas exposiciones realizó un pintor para valorar su arte. Es cierto que corren tiempos en los que el mercantilismo irrumpe y campea por los terrenos artísticos; es cierto que con frecuencia, y a consecuencia de ese mercantilismo, se confunde «lo mejor» con «lo más caro», pero también son tiempos en los que existen todavía auténticos artistas, seres que anteponen su propia satisfacción ante la obra a los dineros. Pascual Palacios es uno de ellos.

En sus cuadros se asiste a una ceremonia de luz y sencillez en la que quizá el espectador incauto puede pensar que resulta fácil alcanzar esa sobriedad de líneas y color. Miró, uno de los mayores genios artísticos vivos, no se cansa de repetir que su aspiración máxima es la de llegar a pintar como un niño. En su frase no existe nada gratuito, pues en verdad que los dibujos infantiles poseen una ingenuidad y libertad creadora que resulta casi imposible de alcanzar para un adulto. La obra de Palacios, influenciado en su primera época por Duffy, según me confesó, demuestra la búsqueda constante por lo sobrio, por la luminosidad que aporta la sencillez, pues qué duda cabe que el gusto y regusto por lo barroco, por la complicación formal, encubre las más de las veces una falta de oficio o una confusión de ideas estéticas. En el quehacer de Palacios descubrimos facetas de su propia manera de ser, de su propio sentir, pues la austeridad de temas y tratamientos es una constante en su obra. Fue uno de los pioneros del «realismo social», en el que los campesinos encallecidos denunciaban su situación, mas a la vez, Palacios, como todos los artistas honestos, no se estanca en una fase, sino que experimenta nuevas formas, nuevas maneras de expresar lo que siente, descubriendo otros mundos expresivos en los que la tan citada sencillez actúa a modo de nexo común.

Estos dibujos y cuadros nos hablan de una mar real y de un mundo imaginado. En definitiva, la labor de un artista intenta equilibrar el mundo objetivo con sus experiencias personales, con su sensibilidad. Del logro o fracaso de este intento de equilibrio depende en gran medida el impacto emocional del espectador. Pascual Palacios hace tiempo que ha encontrado una forma honesta de narrarnos sus impresiones, y éstos son algunos de sus resultados. ■ A. S. H.





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

SEGUN informamos en nuestra pasada edición, los presidentes de los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina se reunieron durante varios días en Madrid para coordinar criterios con los mandos del organismo. Al término de la sesiones de trabajo, todos los reunidos, acompañados por el presidente del Instituto Social de la Marina, secretario general, vicepresidente del Consejo General, y vicesecretarios general y técnico, visitaron al ministro de Trabajo en su despacho oficial. En este reportaje ofrecemos diversos momentos de la visita.



ALTERNATIVAS PARA CRUZAR EL CANAL DE LA MANCHA

LOS "JUMBOS" DEL CANAL

Así es como las compañías de transbordadores del Canal piensan enfrentarse al desafío de un enlace ferroviario bajo el mar, entre Inglaterra y Francia... con barcos de 180 metros de longitud, cada uno de los cuales llevará 800 coches (en lugar de los 320 actuales) y hasta 4.000 pasajeros, haciendo el recorrido en una hora.

1) zona posible para contenedores; 2) entradas de aire a la turbina de gas; 3) espacio de cubierta de pasajeros con parabrisas; 4) luz lateral de popa; 5) bandera francesa de cortesía; 6) salón de observación; 7) cuartos de los oficiales; 8) cubiertas de los pasajeros; 9) rampas de las puertas de popa a las cubiertas 2 y 4; 10) cubierta 4; 11) cubierta 3; 12) cubierta 2; 13) puertas laterales (ocultas) a las cubiertas 1 y 3; 14) cubierta 2 (con el ala plegada); 15) sala de alternadores de las turbinas de gas; 16) ventiladores de la cubierta de coches; 17) hélices de popa; 18) quilla de la sentina; 19) puertas laterales a las cubiertas 2 y 4; 20) aletas estabilizadoras retractibles; 21) escotilla de acceso a la sala de control; 22) departamento del generador Diesel auxiliar; 23) sala de motores; 24) hélices con ángulo controlable; 25) timón; 26) rampa de servicio de las cubiertas 1 y 3; 27) correajes. ■ INVESTIGACIÓN E ILUSTRACIÓN POR BERNARD IRELAND.

LA SOLUCIÓN SUBMARINA

Aquí es donde comenzarán los viajes a través del Canal para el automovilista que se decida por el ferrocarril en lugar de lanzarse a alta mar. Trenes de 800 metros de longitud, que saldrán de esta terminal meridional —probablemente en Cheriton, cerca de Folkestone—, podrán cargar 270 coches en diez minutos y se encontrarán al otro lado del Canal en treinta y cinco minutos.

1) peaje; 2) servicios; 3) edificios de la terminal; 4) emigración/aduanas zona franca; 5) inmigración/aduanas; 6) aduanas de carga; 7) embarque; 8) desembarque; 9) carretera de acceso de emergencia; 10) entrada del túnel; 11) intercambio en Cheriton; 12) zona de clasificación; 13) aparcamientos de coches; 14) Peene; 15) Policía; 16) ruta de carga; 17) plataformas de carga; 18) línea principal proyectada al túnel; 19) lazo del trasbordador; 20) ruta propuesta M20; 21) Cheriton; 22) ferrocarril existente Ashford/Folkestone; 23) Newington. ■ INVESTIGACIÓN POR JANET McCOLL. ILUSTRACIÓN POR KEN LEWIS.



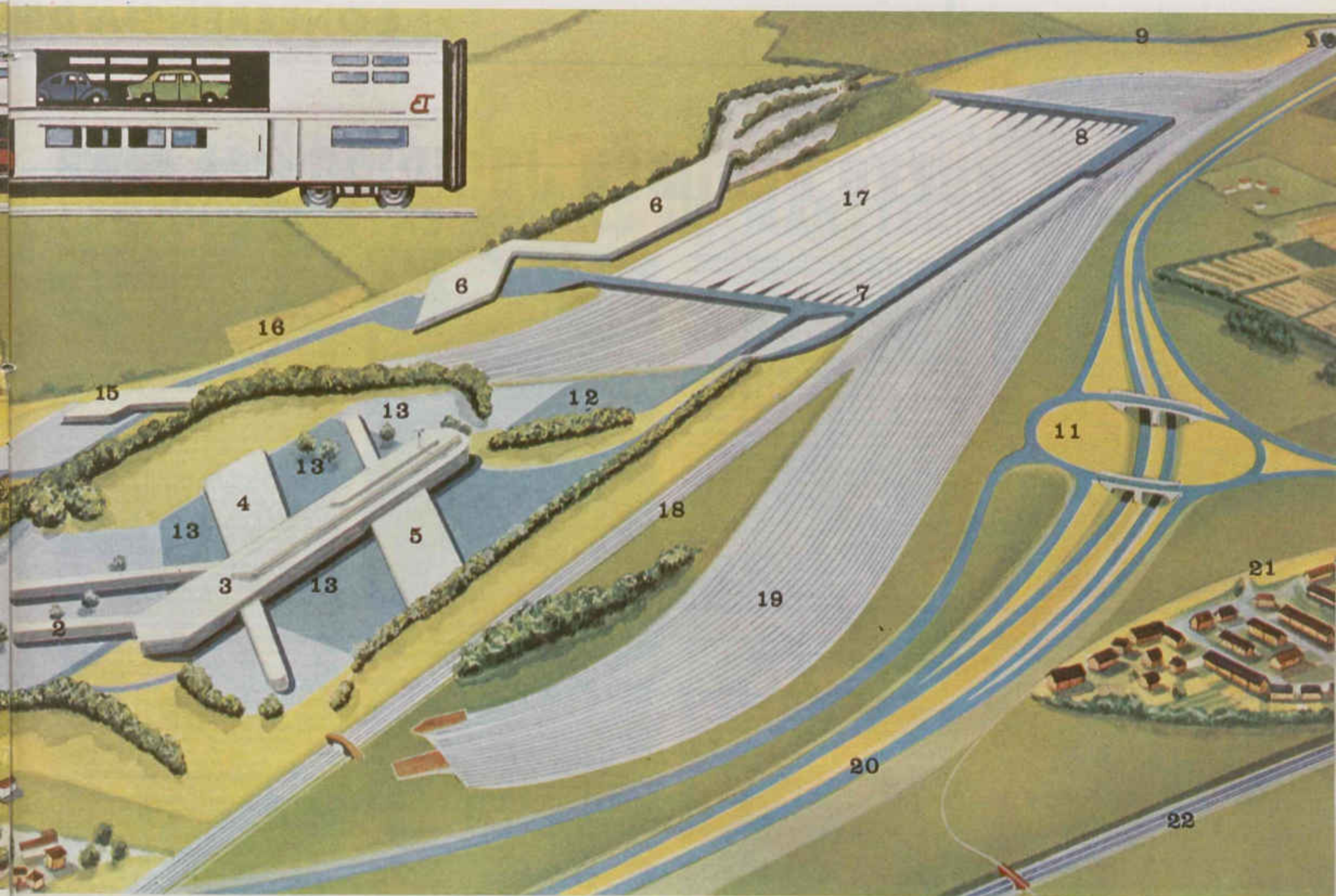
"FERRY"

HACE tiempo que se tiene la necesidad de unos servicios más eficientes para cruzar el canal entre Gran Bretaña y Francia por mar o ferrocarril. Se piensa ahora seriamente en el proyecto de un túnel de 500 millones de libras que enlazará los sistemas ferroviarios británico y francés utilizando trenes «transbordadores» modernos de gran potencia. Para hacer frente a este enlace ferroviario submarino, las compañías de transbordadores del canal han propuesto el uso de enormes transbordadores «Jumbos» acuáticos, que harían varios viajes de ida y vuelta al día y transportarían hasta cuatro mil pasajeros.

Así es cómo las compañías de transbordadores del canal piensan enfrentarse al desafío de un enlace ferroviario bajo el mar con Francia... con naves de una longitud hasta de 180 metros, cada una de las cuales transportará 800 coches (en lugar de los 320 actuales) y que harán la travesía en una hora.

Podrán alcanzar los treinta nudos, y cada una hará doce travesías diarias. Con servicios cada hora en ambos extremos, no descansarán nunca. Si los dos motores de turbina, del tipo de los empleados en aviación, se estropean o necesitan servicio, serán sustituidos simplemente a través de una escotilla lateral... en seis horas.

Podrán llevar de 3.000 a 4.000 pasajeros en cada viaje. Con una travesía tan rápida



JUMBO" O TUNEL SUBMARINO

no habrá necesidad de camarotes, por lo que el espacio se llenará con asientos de banco tapizados. La atención a los pasajeros se hará casi exclusivamente por el sistema de cafetería de autoservicio.

Los nuevos supertrasbordadores tendrán triples hélices, con palas de ángulo controlables, para su mayor maniobrabilidad (la variación del ángulo de las palas, en relación con el círculo de giro, hace posible aumentar o disminuir la potencia impulsora de la hélice). Para un atraque más rápido, habrá hélices laterales auxiliares.

Se aprovechará la técnica de los navíos de contenedores, montándose rampas en la popa a dos niveles, que darán acceso al muelle de las dos puertas laterales y del extremo de la popa. Probablemente amarrarán por la popa.

Pese a su aspecto de varios pisos, las naves tendrán cascos aerodinámicos y alas estabilizadoras para hacer la vida más cómoda a los «malos marineros».

Aquí es donde comenzarán los viajes al otro lado del canal para los automóviles que elijan el ferrocarril en lugar de alzarse a alta mar. Trenes de más de medio kilómetro de longitud, que saldrán de esta estación septentrional, probablemente en Cheriton, cerca de Folkestone, cargarán doscientos setenta coches en diez minutos y se encontrarán al otro lado del canal en treinta y cinco minutos.

Una vez en los trenes-trasbordadores, los pasajeros podrán abandonar sus coches para estirar las piernas, pero sólo en un pasillo lateral, en el que habrá servicio de lavabos.

Los viajeros de larga distancia que utilicen el ferrocarril de automóviles interciudad, disfrutarán de mayores comodidades. Podrán subir al ferrocarril en Londres y despertarse en Milán, catorce horas y cuarenta y cinco minutos más tarde, sin preocuparse para nada del problema de los pasaportes y la aduana.

Se piensa en instalar aire acondicionado, restaurantes y dobles cristales para reducir el ruido. Incluso tal vez se organicen trenes *chartered* que ofrezcan precios reducidos de vacaciones para competir con los aviones *charter*.

El sistema estará formado por dos túneles principales de una sola vía, con un diámetro de 6,75 metros y un túnel central de servicio aproximadamente de 4,5 metros de anchura. Los tres estarán unidos por pasadizos transversales cada 2.700 metros. Se bombeará constantemente aire fresco a través del túnel de servicio, para proporcionar ventilación, y este túnel será utilizado también para llevar a cabo las operaciones de reparación. Funcionará constantemente una iluminación de bajo voltaje.

Si el túnel se abriera ahora, el coste medio del cruce entre las dos terminales más próximas se elevaría a 17,50 libras por coche y tres pasajeros, frente a las 21,50 libras por mar. Y esto sin tener en cuenta la gran competencia que ofrecerán en el futuro las compañías de trasbordadores. Sin embargo, quienes proyectan el túnel han considerado la posibilidad de una guerra de precios y creen que no tienen que temer gran cosa a este enfrentamiento. Estiman que los sueldos del personal limitarán las reducciones que los hombres de los trasbordadores puedan hacer en los precios.

La seguridad es una consideración primordial al proyectar este túnel de 486 millones de libras. Habrá controles duplicados y suministros auxiliares de electricidad (la energía se obtendrá de las dos costas), que contribuirá a que los trenes estén en movimiento. El riesgo de accidente se hace mínimo porque todos los trenes viajarán en la misma dirección, a la misma velocidad —posiblemente a 140 kilómetros por hora— y no estarán expuestos a cambios en numerosos puntos o al mal tiempo. Si se produce un accidente o una emergencia, los viajeros tendrán que recorrer a lo sumo 135 metros para tomar un tren que vaya en dirección opuesta o serán evacuados a través del túnel de servicio.

La terminal de Cheriton tendrá restaurantes y posiblemente una zona comercial y (si es todavía legal) instalaciones de libre comercio, sin aduanas. La terminal francesa, mucho mayor, tendrá también motel y cocina de gran calidad.

Los automovilistas que decidan subir al «tren-trasbordador», en Cheriton, en lugar de hacerlo en uno de los terminales más al Norte de este tren para coches, contarán con una nueva autopista, la M-20, para llegar a ella. Un sistema de aviso previo en los momentos punta controlará el tráfico denso y aumentará los servicios en el control de entrada del edificio de Cheriton.

Una vez terminadas las formalidades, sin bajarse de sus coches, los automovilistas podrán seguir directamente hasta la zona de carga y allí subir a los trenes, de plataforma simple o doble, que girarán en una vía circular fija, para no perder tiempo con cambios de máquinas en las terminales que conducen al tenis.

Los trenes del túnel del canal funcionarán en un servicio de ida y vuelta continuo. No habrá necesidad de encargar billetes con anticipación. ■ Texto y grabados de la revista «Drive», representada por Camera Press, en exclusiva para «Hoja del Mar» por Agencia Zardoya.

HACIA UN NUEVO REGIMEN JURIDICO DEL MAR

Nada menos que la formulación de un nuevo régimen jurídico sobre el Derecho del Mar es el ambicioso objetivo que se está planteando en Caracas desde finales del pasado mes de junio, en la tercera de las conferencias convocadas por las Naciones Unidas sobre este tema desde 1958, en que se celebró la primera de la serie.

Desde el siglo XVII hasta nuestros días ha prevalecido un consenso internacional sobre la libertad de los mares considerados como un patrimonio común de la Humanidad. En la actualidad, sin embargo, éste principio, unánimemente admitido, ha dejado de admitirse debido, por una parte, al gran desarrollo de la técnica que ha puesto en peligro la riqueza pesquera al punto de amenazar con la extinción de los bancos de peces y, por otro lado, a la posible explotación comercial de recursos minerales —sobre todo, petróleo— y a la proliferación de los grandes buques cisterna que han acentuado los riesgos de daños en zonas de intensa navegación. Baste recordar en éste último contexto la tragedia del "Torrey Canyon" que provocó hace unos años la más dramática "marea negra" conocida por el esparcimiento en el mar de miles de toneladas de petróleo. Otra de las razones que han movido a la convocatoria de la conferencia de Caracas la encontramos en los progresos de la investigación científica que, de hecho, ha dado lugar a abusos notorios para los intereses de los Estados ribereños.

En consecuencia, el nuevo régimen jurídico que se intenta formular, afectaría principalmente, a los siguientes puntos:

1. Los derechos soberanos de los Estados sobre los recursos de su litoral continental. (En este marco, en la memoria de todos están las decisiones unilaterales adoptadas por cierto número de países del tercer mundo, ampliando su jurisdicción marítima de 50 a 200 millas.)

2. El derecho a administrar y recibir una parte preferente de los recursos que se encuentran en la plataforma continental de los Estados (tanto pesca como petróleo).

3. El derecho a tomar medidas para proteger el ambiente marino.

4. El derecho a controlar la investigación científica en las aguas jurisdiccionales.

5. La disposición de los recursos del fondo marino más allá de la jurisdicción de los Estados ribereños, a fin de que puedan beneficiar a toda la Humanidad.

Frente a estos planteamientos, las grandes potencias marítimas —es decir, con poderío naval— han adoptado posturas generalmente antagónicas a las defendidas por las naciones ribereñas. Mientras las primeras abogan por el mantenimiento de la mayor zona marítima posible, libre de limitaciones, las segundas pretenden mantener el control de los recursos contenidos en las aguas adyacentes a sus costas y bajo dichas aguas. Así, pues, la conferencia, en principio, deberá encontrar una fórmula que conjugue estos intereses tan dispares, lo cual supone una reestructuración radical del sistema jurídico actual en el que desaparecería la clara distinción hasta ahora existente entre soberanía del Estado sobre la tierra y una estrecha faja de mar territorial por un lado —seis millas o doce como máximo— y la libertad completa en altamar por otro.

LAS ANTERIORES REUNIONES

Conviene recordar, aunque sólo sea de paso, que los intentos más resonantes que ha habido para desarrollar un Derecho del Mar a nivel mundial se realizaron en 1958 y en 1960, con ocasión de las dos primeras Conferencias del Mar. Sus resultados no fueron muy brillantes porque se llegó a un callejón sin salida en muchos de los temas abordados, sobre todo en el de las aguas jurisdiccionales. De ahí que muchos Estados, como Brasil, Perú y otros, hayan decidido por su cuenta y riesgo, aumentar el límite tradicional de sus aguas a las 200 millas sin que haya habido posibilidad de protesta argumentada. En cualquier caso, algo se consiguió en la última de las reuniones internacionales: un Convenio a propósito de la delimitación de la plataforma continental que reconoció, por primera vez, los intereses vitales de los Estados ribereños sobre amplias zonas de su costa sin dejar de considerar como mar abierto las aguas situadas sobre la plataforma.

TRES PROBLEMAS

Del amplio temario que se abordará en Caracas, tres puntos sobresalen: la captura de

los recursos vivos, es decir, la pesca; la explotación de los recursos minerales y la protección del ambiente marino que posiblemente sea uno de los más graves problemas con los que se enfrenta el mundo dada su repercusión en la conservación de la fauna.

La tecnología moderna, aplicada a la pesca, constituye una amenaza permanente de explotación excesiva e incluso de extinción de gran parte de los recursos vivos. ¿Cómo solucionar el problema si cada día la técnica avanza más, los pesqueros son más numerosos y las necesidades de alimentación del mundo más acuciantes? Numerosos Estados ribereños y muy especialmente los que se encuentran en vías de desarrollo, consideran fundamental dictar normas generales que les permitan la reivindicación exclusiva de sus derechos soberanos, tanto de administración como de pesca, de las especies que se encuentran en una zona delimitada de su costa, para lo cual quieren ampliar —o lo han hecho ya— las "fronteras" marítimas. La tendencia es, obviamente —véanse los casos de Marruecos, Senegal, Perú, etc.— la de una mayor jurisdicción de los Estados ribereños, pero a ella se oponen numerosas naciones que pescan a gran distancia de sus costas propias y siguen insistiendo en la tesis de las zonas nacionales de jurisdicción limitada.

RECURSOS DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

La doctrina de la plataforma continental tuvo su origen en la llamada "Proclama Truman", de 1945, que declaraba que "los recursos naturales del subsuelo y del fondo marino de la plataforma continental que se encuentra bajo el mar, contigua a la costa de los Estados Unidos, pertenecen a los Estados Unidos y cae bajo su jurisdicción y control". Esta doctrina fue el núcleo inicial que llevó a la adopción del único convenio internacional importante: el ya mencionado Convenio sobre la Plataforma Continental adoptado en la Conferencia de 1958 y actualmente ratificado por más de 40 Estados.

Según este Convenio, el límite interior de la plataforma continental jurisdiccional se encuentra en el borde de las aguas territoriales que, de acuerdo con las reivindicaciones nacionales va de 3 a 200 millas de anchura (observese cuán elásticos son los límites establecidos del Convenio). El límite exterior es doble: puede tener una profundidad de doscientos metros o, en caso de ser superior, que permita la explotación de los recursos subyacentes. Con base en este Convenio, España y Francia llegaron a un acuerdo el pasado febrero, sobre la delimitación de fondos marinos.

En 1967, la Naciones Unidas introdujeron la Resolución maltesa que pedía que las Naciones Unidas se encargasen de "examinar la cuestión de la reserva exclusiva para objetivos pacíficos de los fondos marino y oceánico y de los subsuelos de los mismos que se encuentran en altamar, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, y utilización de estos recursos en interés de la Humanidad". El problema crítico consiste en saber cuáles son los límites de la jurisdicción nacional actual sobre los recursos del fondo marino. Este es otro problema con el que deberá enfrentarse la Conferencia.

NAVEGACION

En la actualidad, los mares se dividen en tres zonas básicas: aguas interiores, aguas jurisdiccionales y mar abierto. Los estados ribereños ejercen su plena soberanía sobre cualquier buque extranjero que entra en sus aguas interiores, cuyo límite exterior coincide con la línea de base donde comienzan las aguas jurisdiccionales.

El Convenio de 1958 sobre aguas territoriales establece que los Estados ribereños deben permitir en estas aguas sobre las que tienen soberanía, el paso "inocente" de buques extranjeros, es decir, que no amenacen su paz, orden y seguridad. Más allá de las aguas jurisdiccionales se admite el principio tradicional de la libertad de los mares, principio que, como ya hemos dicho, ha permitido abusos que afectan a los recursos vivos y al ambiente marino en su totalidad.

Estas reglas tradicionales están actualmente sometidas a críticas y deberían ser revisadas en la Conferencia. Los puntos principales que serán examinados son los siguientes:

a) Aguas jurisdiccionales.—Ha sido imposible hasta la fecha llegar a un acuerdo sobre sus límites, pero es de suponer que de



ACTO DE APERTURA.—El Presidente de Venezuela pronunció el discurso inaugural de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar.

poderse llegar a un acuerdo, el límite adoptado será el de las 12 millas. Sin embargo, la aceptación de dicho límite por parte de las naciones en desarrollo depende del establecimiento de una zona económica de 188 millas más allá de las aguas jurisdiccionales. Además, los Estados que todavía apoyan los límites tradicionales de las tres millas estarían dispuestos a acceder a su ampliación hasta 12 si sus propias propuestas sobre el paso libre a través de los estrechos alcanzasen una solución satisfactoria para ellos.

El Convenio de 1958 al que nos hemos referido no expresa claramente si la doctrina del paso "inocente" permite al Estado costero prohibir el paso de un buque extranjero cuando éste pueda contaminar su ambiente. Las principales potencias marítimas se oponen a dicha interpretación del paso "inocente" fundándose en que dicho derecho permitiría a los estados ribereños interferirse de modo indebido y unilateral en el comercio y la navegación marítima.

b) Pasos de estrechos utilizados en la navegación internacional.—Las grandes potencias marítimas atribuyen al paso a través de los estrechos una enorme importancia y la solución de este problema es de importancia fundamental para el éxito o fracaso de la Conferencia del Mar. Después de la adopción del límite de las 12 millas de las aguas jurisdiccionales quedaría totalmente dentro de las aguas territoriales de una o más naciones costeras algunos estrechos. La preocupación de las grandes potencias tiene sus raíces en razones de tipo militar y comercial, ya que muchos de los estrechos son vías de importan-

cia capital: Gibraltar, Hormuz, Malacca, etc. Las grandes potencias insisten en que se rechace la ley actual sobre los pasos "inocentes" de estrechos internacionales y proponen, en su lugar, el derecho de libre paso, como consecuencia del cual los Estados ribereños no podrán interferir sin razón el tráfico por los estrechos internacionales. Consideran, además, que ésta doctrina deberá ser de aplicación general y no limitarse a los casos en que los estrechos queden totalmente dentro de las aguas jurisdiccionales de los Estados ribereños por causa de la ampliación de las 12 millas de sus aguas jurisdiccionales.

Por su lado, los Estados con estrechos se oponen a este nuevo concepto de "libre paso" e insisten en que debe prevalecer la teoría del paso "inocente", tanto en el caso en que los estrechos tengan una anchura máxima de 6 millas (si se aplica el límite tradicional de las tres millas de aguas jurisdiccionales) como si su anchura es de 24 millas (si se aplica a las aguas jurisdiccionales de 12 millas), puesto que consideran fundamental para su seguridad y la protección de su ambiente ejercer un control sobre los pasos de buques.

c) Archipiélagos.—Es un tema estrechamente vinculado al de los estrechos. Se deberá establecer una categoría legal especial para las aguas entre las diversas islas de los Estados insulares oceánicos. Los Estados archipiélagos fijarían los límites de sus aguas jurisdiccionales a partir de líneas de base trazadas entre los puntos extremos de las islas citadas más al exterior. Sobre estas "aguas del archipiélago" tendrían los Estados plena soberanía, sujetas al derecho de paso inocente, de buques extranjeros por corredores marítimos señalados por el Estado archipiélagos.

PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

Este tema ha sido ya discutido en dos foros internacionales importantes: la Organización Intergubernamental Consultiva Marítima (IMCO) y la Conferencia de las Naciones Unidas del Ambiente Humano, de 1972. El año pasado, el Convenio sobre vertido de residuos en el mar prohibió totalmente arrojar al mar ciertas sustancias especialmente nocivas y estipuló la reglamentación estricta del vertido de otros materiales menos peligrosos. La Conferencia de Estocolmo de 1972 preparó una declaración sobre el ambiente humano, cuyos principios podrían servir de base para el desarrollo futuro del Derecho Internacional ambiental.

A pesar de los esfuerzos hechos, en Estocolmo no puede decirse que exista actualmente una reglamentación jurídica sobre estos temas y, en consecuencia, se ha remitido a la Conferencia sobre el Derecho del Mar la tarea de dar fuerza legal, mediante tratados, a las declaraciones de Estocolmo, preparando un instrumento legal relativo a todo el campo del ambiente marino.

Gran parte de los Estados están de acuerdo en que se requiere un tratado global cuya

(Pasa a la página 27)

POSICION ESPAÑOLA EN LOS DISTINTOS TEMAS DE LA CONFERENCIA DEL DERECHO DEL MAR

ANCHURA DEL MAR TERRITORIAL.—Desde la segunda mitad del siglo XVIII España tiene establecido el límite exterior de su mar territorial en una distancia de seis millas. Reconoce, sin embargo, que el establecimiento de tal límite a una distancia de doce millas está de acuerdo con las reglas del Derecho Internacional.

NAVEGACION A TRAVES DEL MAR TERRITORIAL, INCLUIDOS LOS ESTRECHOS.—España está persuadida de que el régimen de "paso inocente" es la regla normal de Derecho Internacional. Sin embargo, nuestro país está abierto a considerar la eventualidad de reexaminar y precisar esta noción, a fin de tomar en consideración los últimos avances científicos y tecnológicos y conceder todas las garantías necesarias para una navegación internacional pacífica.

PLATAFORMA CONTINENTAL.—España ha criticado los criterios de profundidad y explotación para determinar la anchura de la plataforma continental y ha apoyado, por el contrario, el criterio de distancia en superficie medida desde las líneas de base.

ZONA NACIONAL DE RECURSOS.—A pesar de ser uno de los países más importantes del mundo en lo que se refiere a las pesquerías, España está dispuesta a aceptar un enfoque funcional al tema de la exploración y explotación de los recursos vivos en una zona más allá del mar territorial de los Estados ribereños, y en el que se tengan en cuenta los intereses de todos los Estados.

FONDOS MARINOS.—Con respecto al régimen internacional, España acepta enteramente los principios contenidos en la resolución 2.749 (XXV) de la Asamblea General.

CONTAMINACION MARINA.—La importancia que España otorga al problema de la contaminación no necesita ser recalcada. En esta materia, España está dispuesta a aceptar un enfoque zonal.

«CASI CINCUENTA PAISES ESTAN DISPUESTOS A IMPONER LAS DOSCIENTAS MILLAS DE MAR TERRITORIAL»

El pasado día 20 de junio comenzó en Caracas (Venezuela), en el edificio Parque Central, que se entrena en esta ocasión, la Conferencia Internacional del Mar, a la que asistieron más de ciento cincuenta países. La delegación española estaba compuesta por 21 personas, entre las que destacaban el subsecretario de la Marina Mercante, señor Amador; el director general de Pesca Marítima, señor De Manuel y Plinés, y los catedráticos profesores Azcárraga, Pastor Ridruejo y González Campos. Hay que añadir a los veintidós miembros de la delegación un número indeterminado de asesores del Sindicato Nacional de Pesca. Presidió la delegación española el director general de Asuntos Consulares, del Ministerio de Asuntos Exteriores, don José Manuel de Abaroa y Gofí, con quien hemos mantenido la presente entrevista.

—¿Cuáles son, señor Abaroa, los antecedentes de esta Conferencia?

—La pregunta tiene interés para encuadrar adecuadamente el significado y posible alcance de esta amplia conferencia, prácticamente mundial, sobre los problemas del mar. Como usted sabe, actualmente toda esta compleja problemática está sujeta a los convenios pactados en Ginebra en mil novecientos cincuenta y ocho. Desde entonces han cambiado muchas cosas, que exigen, a su vez, nuevos planteamientos, entre ellas la principal el surgimiento de nuevos países a la independencia, países que no han firmado esos convenios y que, por lo tanto, no están sujetos a su cumplimiento.

CONVOCADA POR LA O. N. U. EN 1970

—¿Cuándo se decidió la celebración de esta Conferencia?

—En mil novecientos sesenta y siete, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la propuesta del delegado maltés, en orden a regular el problema de la explotación de los «fondos marinos». Para ello se creó un Comité formado por treinta países. Cuando este Comité empezó a trabajar se puso de manifiesto la complejidad de la cuestión y su ligazón con toda la problemática marina, por lo cual se creó una Comisión de fondos marinos ampliada a noventa y cuatro países. Del trabajo de esta segunda Comisión quedó clara la necesidad de reconsiderar la totalidad del derecho internacional del mar, ante lo cual surgieron inmediatamente dos tesis contrarias: los países fuertes, Estados Unidos y la Unión Soviética, defendían que había que limitarse a tratar dos o tres temas, de interés para ellos; todos los demás querían un temario amplio, abarcador de todas las cuestiones marítimas. Triunfó esta segunda postura, de la que salió la propuesta de la Conferencia Internacional del Mar, convocada oficialmente por resolución de la Vigésimoquinta Asamblea de las Naciones Unidas, en mil novecientos setenta.

—¿Cómo han sido los trabajos preparatorios de la Conferencia de Caracas?

—Se han celebrado ya seis reuniones preparatorias, que han permitido entrever las posturas de los diferentes países o grupos de países. El asunto es terriblemente complicado. Prácticamente no hay unanimidad en nada.

—¿Cuál es, entonces, su impresión antes de comenzar las sesiones venezolanas?

—Será un trabajo largo y complicado que no terminará en Caracas. De hecho está convocada otra sesión, a celebrar en Viena en la primavera del año que viene.

—¿Cuál es, en general, la postura española?

—España tiene gran interés por la Conferencia, como es evidente, por los siguientes datos que conviene recordar: la mayoría de nuestras fronteras son de costa; somos el tercer país del mundo en construcción de barcos; en pesca, estamos entre los cinco primeros países del mundo; somos los segundos, a nivel mundial, en maricultura. En tonelaje marítimo hemos estado hasta ahora en el lugar número quince, ahora somos los decimoterceros y se espera que el año próximo pasemos al puesto número once. En comercio marítimo estamos entre los veinte primeros países. Creo que, a la vista de estos datos, huelga hacer más literatura.

—Tengo entendido que esta Conferencia ha celebrado ya alguna sesión...

—En efecto, hubo una primera reunión en diciembre de mil novecientos setenta y tres. Se quería dejar preparado todo lo relativo a constitución de la Conferencia y al procedimiento a seguir en las sesiones de trabajo. Se trabajó en ello un mes, y lo único que se consiguió fue determinar la estructura de la Conferencia: un plenario, tres comisiones, un Comité de Redacción y la Relatoría; funcionarán, además, según las necesidades concretas, grupos de trabajo. España ha conseguido ser designada miembro del Comité de Redacción y aspira a presidir algún grupo de trabajo.

—¿Cuál será, entonces, la primera cuestión a decidir en Caracas?

—La de procedimiento. Esperemos que la discusión no se eternice.

ACEPTAREMOS LAS DOCE MILLAS SI NO SE REBAJA LA SOBERANÍA

—Entre los temas a tratar figura el de la anchura del «mar territorial». ¿Nos puede aclarar

este concepto, su alcance y la postura de España?

—«Mar territorial» es la franja marítima costera que se considera como prolongación de la soberanía de tierra firme. No se debe confundir con la jurisdicción marina a efectos de la pesca. La soberanía nacional en el «mar territorial» es exactamente igual a la soberanía en tierra. Pues bien, el problema está en que, en los convenios de mil novecientos cincuenta y ocho, no se fija la anchura de este «mar». España, ya desde su Derecho del siglo dieciocho, mantiene hasta ahora mismo el principio de las seis millas de «mar territorial». Sin embargo, la tesis que actualmente tiene más adeptos es la de doce millas. En este ensanchamiento es donde se va a mover el pacto, y para consentir en las doce millas se citarán, según los países, muchas condiciones concretas que sean excepción al concepto de soberanía en tierra firme. España estaría de acuerdo en aceptar las doce millas siempre que ello no supusiera disminuir excesivamente su soberanía sobre las mismas. No hay que confundir, repito, estas doce millas con las otras doce millas que ya tenemos a efectos de jurisdicción sobre pesca, contrabando y defraudación. Hay países que defienden las doscientas millas de «mar territorial».

—¿Otros temas importantes?

—El de la «navegación» a través del «mar territorial», incluidos los estrechos. La postura española en el asunto de los estrechos es la que ha mantenido tradicionalmente y la hoy vigente según los convenios de mil novecientos cincuenta y ocho, o sea, la de permitir el «paso inocente» por los estrechos, que es aquel que no atenta a la paz, al orden y a la seguridad del Estado ribereño. Esta tesis no coincide con la de las grandes potencias, que defienden el «libre tránsito y sobrevuelo». En la base de esta postura hay una especie de acusación de los inconvenientes de dejar la cuestión al criterio «subjetivo» de los Estados ribereños. «Libre tránsito» viene a significar navegación como si se tratase de alta mar. Para empezar, España opina que es improcedente incluir en este tema el del «sobrevuelo», que debe incluirse en la política aérea y no en la marítima. En segundo lugar, España sigue defendiendo el «paso inocente», pero está dispuesta a aceptar precisiones y objetivaciones en su concepto, que puede necesitar una «puesta al día» por razón de nuevas circunstancias (existencia de superpetroleros, barcos y submarinos nucleares, etcétera).

EL PROBLEMA DE LA PESCA

—¿Y la pesca, señor Abaroa?

—Es otro de los grandes temas. No le puedo concretar mucho más que la postura general española, por lo que luego le explicaré. Lo que nos preocupa sacar en limpio es que los barcos españoles puedan seguir pescando en sus caladeros tradicionales. Pero, como usted sabe, hay muchos tipos diferentes de pesca. Estamos contentos de que nos acompañen, como asesores, miembros del Sindicato de Pesca, que, de esa manera, podrán ser testigos directos de la complicación del tema, a nivel de acuerdos mundiales, y podrán asesorarnos a la hora de ceder en unos aspectos para conseguir otras victorias de más importancia para otros sectores de nuestra flota pesquera. Hay que tener en cuenta, y esto era lo que quería aclarar, que de poco valdría mantener a marchamartillo una postura ventajosa para nosotros si luego no firman los convenios una mayoría de países; habríamos vencido aparentemente, pero, en la práctica, los no firmantes seguirían incumpliendo los pactos no admitidos. Esa es, ahora mismo, la situación de las normas internacionales. Si no se comprende este enfoque jurídico, no se entenderán los resultados de esta conferencia, que, por eso mismo, ha de ser muy ardua. Queremos, pues, llegar a los pactos más ventajosos para las dos partes. En esto de la pesca hemos podido detectar dos tesis maximalistas y contrarias: la de las grandes potencias pesqueras (la Unión Soviética y Japón), que mantienen que el «mar territorial» sólo tiene tres millas y que el resto debe ser zona de libre pesca, sin más. Por otra parte, una cantidad muy numerosa de países defiende que el «mar territorial» tiene doscientas millas y que, en esa franja, no hay pesca más que para el país soberano. Por desgracia, estos países «en vías de desarrollo», que suman un centenar, de los cuales cuarenta o cincuenta están dispuestos a extender su «mar territorial» todo lo que puedan, parece que se van a imponer.

MEDIR LA PLATAFORMA CONTINENTAL POR DISTANCIA A LA COSTA

—¿Cuál es la postura española en el tema de los «fondos marinos»?

—España está de acuerdo con la resolución respectiva de la Vigésimoquinta Asamblea General de las Naciones Unidas, es decir, que los «fondos marinos» que estén fuera de las jurisdicciones nacionales pertenecen a la Humanidad y, por tanto, todos tienen derecho a explotarlos. Al mismo tiempo, propugnamos la creación de un organismo democrático de control (es decir, sin las situaciones de preferencia existentes en las Naciones Unidas).

—¿Qué hay sobre la plataforma continental?

—En este tema, la tesis mantenida desde Ginebra (mil novecientos cincuenta y ocho), y referente siempre a la delimitación y manera de medir la plataforma, es el criterio de su profundidad, hasta los doscientos metros, y explotabilidad (que permitiría superar la profundidad anterior). Precisamente este detalle de la explotabilidad está muy ligado a toda una moderna y cara tecnología que favorece a los países ricos. Por eso, España propugna otra postura: que se mida la plataforma por la distancia a la costa, con un límite de doscientas millas.

—¿Y en cuanto a la contaminación?

—Hay que combinar los intereses turísticos con pesqueros, teniendo en cuenta, además, que también la ausencia de contaminación favorece y atrae al turismo. España defiende, en esto, la idea de una «reglamentación zonal», que proporcione jurisdicción más allá de las aguas territoriales en orden a luchar contra la contaminación, tanto de modo preventivo como para atajar sus nocivas consecuencias de hecho. Lo mismo queremos para la investigación oceanográfica, de modo que se instrumente también la colaboración, que se cuente con nosotros.

—¿De qué tipos son, en resumen, los problemas que abordará la conferencia?

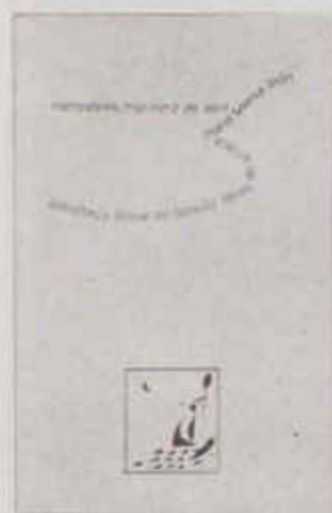
—De tipo estratégico, de tipo económico y de contaminación. ■ C. VEIRA (Publicado en «YA»).

• EL DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS CONSULARES, SEÑOR ABAROA, JEFE DE LA DELEGACION ESPAÑOLA A LA CONFERENCIA DEL MAR, HABLA PARA «YA»



MONUMENTO A LA SALVE Y A LOS MARINOS VASCONGADOS

En el Museo de América, de Madrid, pronunció una conferencia la alcaldesa de Bilbao, en el transcurso de la cual presentó el monumento a la Salve y a los marinos vascongados, obra del escultor Agustín de la Herrán Matorras. Este monumento, cuyo detalle puede apreciarse en la fotografía, figurará en el bilbaíno pasaje de la Salve.



"Menesteos, marinero de abril"

de María Teresa León.
130 páginas
Editorial Seix Barral

Este libro es una narración mítica, una fábula sobre el origen de Cádiz, en el que se conjugan la leyenda y una prosa poética, si se me permite tal calificativo aparentemente contradictorio. Menesteos, héroe de linaje real, elegido por los hombres como jefe de sus carros de guerra, salió de Troya en pos de Eneas, tras diez años de luchas frente a las murallas y con el temor de volver a Atenas y no encontrar mujer ni cántaro de vino, ni ánfora de aceite. Pese a haber desafiado a la muerte fue cobarde ante la vida. Busca incansablemente a una muchacha encontrada y perdida en una playa remota. Menesteos ya no pregunta por el camino a seguir, pues todos llevan a ninguna parte; habita la honda soledad de la tierra, en medio de los vivos y los muertos que custodian sus riquezas o sus tinieblas. Y en aquel fin del mundo construye una casa, un templo para el júbilo de los hombres. Detiene su amor en silencio, lo enarena, lo cubre, lo deja vivo para siempre en la ciudad, en el puerto de Cádiz. ■

"Expedición"

de Olof Sundman.
243 páginas
Editorial Seix Barral

Libro de aventuras, pero con ciertas peculiaridades. De un lado cabe el anotar que el autor, como él mismo explica, utilizó material auténtico de los escritos del célebre explorador Stanley, sobre todo de su descripción de la expedición «para la búsqueda, liberación y rescate del bajá Emin, que duró tres años» y que no resulta ser la misma que titula el presente libro. Es decir, Sundman usa documentos auténticos, pero ello a modo de base de la cual partir para objetivos distintos a los de una exposición de hechos reales más o menos novelada. Lo que busca Sundman es dar rienda suelta a sus especulaciones sobre dos individuos, que bien pudieran ser prototipos de los humanos. Uno de ellos es el luchador, el que busca ante todo la eficacia de los actos; el otro es el espectador, el que reflexiona sobre sus actos en busca de una validez ética. A los dos los sitúa en una situación límite y absurda: parten a la conquista del Polo Norte, mas en un momento dado de la acción ya no saben el porqué de toda la aventura, sólo importa el cómo.

Libro, pues, peculiar de la aventura a la reflexión sobre la organización, la sociedad, escrito con un estilo claro y ameno. ■



"Un nuevo mar para el Rey"

de Demetrio Aguilera-Malta.
282 páginas
Ediciones Guadarrama

Trata esta novela histórica, como así se substitula, de las andanzas, aventuras y desventuras de Núñez de Balboa y sus hombres en pos del descubrimiento de un nuevo mar: el mar del Sur, como fue llamado en un principio el océano Pacífico.

El género de «novela histórica» trata de presentar aquellos episodios de mayor relevancia, tratándolos con una cierta libertad estilística, pero con rigor histórico; al menos así debería ser. El presente libro se adecua perfectamente a la definición que del género hemos dado. ■

"La isla del tesoro"

de R. L. Stevenson.
362 páginas,
con ilustraciones
Editorial Seix-Barral

El caso de Stevenson es significativo. Tradicionalmente se le ha considerado como un buen escritor de novelas y cuentos, preferentemente infantiles o juveniles. El paso del tiempo y el surgimiento de nuevas sensibilidades críticas y sociales le convirtió en lo que es en la actualidad: uno de los pilares de la novela contemporánea.

«La isla del tesoro» fue escrita de 1882 a 1883, durante su estancia en Marsella. Narra las correrías de un grupo de aventureros, capitaneados por el aristócrata Trelawney, en busca de un tesoro enterrado por un antiguo pirata. En esta excelente novela se nos habla de las aventuras y desventuras de este grupo de hombres, todo ello con un dominio de la técnica narrativa tal que le convierte en un clásico de la historia mundial de la novela.

Una de las características comunes de los grandes escritores de la mar del siglo XIX es, quizá, cómo sus propias vidas constituyen unas apasionantes novelas de aventuras. En la mayoría de los casos narran lo que ven o han vivido. Quizá ello explique su vigencia, su impronta de vitalidad. ■



"La vida en el mar"

de Gunnar Thorson.
256 páginas
Ediciones Guadarrama

El autor, fallecido en enero del 71, era profesor de Biología Marina de la Universidad de Copenhague y director del Laboratorio de Biología Marina de Helsingor (Dinamarca). En el presente libro se nos plantea científicamente el problema de nuestro desconocimiento sobre los organismos marinos, hasta el extremo que aún no nos es posible explotarlos comercialmente más que en una pequeñísima proporción. Esto explica que la enorme cantidad y variedad de seres vivos que pueblan el mar tan sólo contribuyan en un 2 por ciento escaso a la alimentación mundial, y ello pese a que más de las dos terceras partes de la Tierra esté cubierta por las aguas.

Analiza el autor, con gran lujo de detalles, a más de la ecología de los principales grupos de seres marinos, algunos ciclos biológicos y algunas cadenas de alimentos que esclarecen las relaciones existentes entre los animales y las plantas del mar.

El libro incluye una amplia selección de fotografías y dibujos, que facilitan su comprensión. ■

"Clima y Tiempo"

de Hermann Flohn.
256 páginas
Ediciones Guadarrama

Este libro empieza con una descripción de la física del aire, elemento esencial para cualquier explicación meteorológica. Describe los efectos de la radiación solar y la rotación terrestre de la atmósfera, proporcionando de ese modo una visión clara de la formación y el comportamiento de los sistemas de tiempo de gran alcance. El clima, al cual se ha definido como la síntesis del tiempo atmosférico, se trata a escala de amplitud mundial. El autor examina también con detalle algunas de las posibles razones de las variaciones climáticas menores que continuamente se están produciendo y que pueden llegar a tener efectos profundos en el transcurso de largos períodos de tiempo. Finalmente se analizan los métodos de control o modificación del tiempo, del clima y de las consecuencias de largo alcance que tales variaciones podrían ocasionar.

El libro va acompañado de una serie de gráficos y fotografías, lo que facilita su entendimiento. ■



HACIA UN NUEVO REGIMEN JURIDICO

(Viene de la página 24)

esencia fuese la obligación básica de todos los Estados de proteger y preservar el ambiente marino; sin embargo, no se espera que la Conferencia determine las obligaciones y derechos específicos de cada país con relación a las fuentes continentales de contaminación, ya que se reconoce que, de acuerdo con el actual Derecho Internacional sobre esas fuentes continuarán sometidas a la esfera de acción de cada Estado que indudablemente tiene jurisdicción primaria sobre estas fuentes. En cambio, la Conferencia deberá decidirse sobre el control de la contaminación causada por buques y sobre quién puede adoptar normas contra la misma, la autoridad encargada del cumplimiento de dichas normas y sus zonas de aplicación.

Un número elevado de países (especialmente las naciones mercantes de gran importancia), se oponen firmemente a cualquier sugerencia que otorgue a los Estados ribereños mecanismos unilaterales eficaces para proteger su ambiente marino, temiendo que dicha jurisdicción les permita una interferencia indiscriminada sobre la navegación. Los Estados ribereños en vías de desarrollo apoyan, muy especialmente, el concepto de zona económica, basándose en la cual obtendrían la jurisdicción absoluta en relación con la contaminación marina en una zona de 200 millas a partir de sus costas.

No cabe duda que este tema será uno de los problemas críticos que deberá resolver la Conferencia sobre el Derecho del Mar, ya que cualquier ampliación sobre la jurisdicción del Estado ribereño supone, automáticamente, restricciones sobre ciertas libertades estimadas grandemente por muchas de las naciones marítimas.

LA ZONA INTERNACIONAL DEL FONDO DEL MAR

La Conferencia habrá de preparar finalmente una serie de normas sobre la llamada zona internacional del fondo del mar y decidir la naturaleza y funciones de la autoridad internacional que regule la exploración y explotación de dicha zona según la declara-

ción de principios adoptada en 1970 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y que estipula que el fondo del mar, situado más allá de la jurisdicción nacional, así como los recursos contenidos en él, constituyen la "herencia común de la Humanidad" y no puede ser sometida a jurisdicciones nacionales.

Varios países tecnológicamente avanzados han llevado a cabo actividades exploratorias en la zona internacional provocando la natural reacción por parte de los países en vías de desarrollo que se estiman con derecho en la participación de los recursos oceánicos de altamar.

Como conclusión a esta exposición temática, es interesante destacar las últimas noticias registradas en el contexto de las posturas defendidas por las potencias más interesadas en la Conferencia. Por un lado, entre Estados Unidos y la Unión Soviética parece que se ha perfilado un consenso para aceptar la postura de los países subdesarrollados de ampliación de las aguas territoriales a 200 millas. Pero ello, a cambio de que se anule el principio de "paso inocente" por los estrechos en favor de una plena libertad de uso de los mismos para la navegación, lo que restaría a los ribereños el mínimo derecho de control que pudieran establecer a propósito, por ejemplo, del paso de barcos de guerra o mercantes cargados con materiales peligrosos. A la vista de este acuerdo entre los supergrandes, Japón ha decidido adelantarse aceptando ya el límite de las doscientas millas aun cuando sale altamente perjudicado, ya que es la primera potencia pesquera del mundo y el 80 por 100 de sus capturas procede de aguas que se encuentran en esos límites de otros países. China, por su lado, también ha decidido apoyar las 200 millas sólo para enfrentarse con Estados Unidos y la URSS y desarmar los propósitos de ambos de negociar el paso libre de los estrechos por la ampliación de límites territoriales marinos.

En recuadro aparte, por último, recogemos la postura española que es equidistante de los intereses defendidos por cada uno de los principales grupos enfrentados en la Conferencia.

M. CRUZ

CRONICA DE ESTADOS UNIDOS

PUNTO DE VISTA NEOYORQUINO SOBRE LA CONFERENCIA DE CARACAS

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).— La Conferencia sobre Derecho del Mar, que abrió sus puertas el 20 de junio en Caracas, no es otra cosa que la manifestación palpable del interés, inquietud y ambición que se ha despertado en el mundo durante los últimos años respecto a los océanos. Ello, a su vez, es el producto de muchos factores, incluidos los rápidos avances de la tecnología oceánica, que hace posibles nuevos usos del espacio acuático, así como de la conciencia que ha calado de la limitación del medio ambiente terrestre. Unase a ello el deseo de los nuevos Estados de participar lo más posible en las riquezas del planeta y tendremos la problemática inicial, con una serie de intereses contradictorios con que se enfrenta la citada Conferencia.

No vamos a entrar en esta crónica preliminar en detalles, pues tiempo habrá de ello, sino a esquematizar en líneas generales cómo deben, teóricamente, encauzarse las discusiones, a la luz de lo que ha discutido un grupo de personalidades y expertos, reunidos recientemente en Nueva York. Es posible que lo que ellos han decidido no se ponga en práctica en Caracas, pero lo indudable es que si queremos que aquella Conferencia no termine como la torre de Babel habrá que sujetarse a estas normas.

Por lo pronto, lo más importante sería hacer reconocer a todos los participantes que una nueva Ley del Mar debe servir a los intereses de la comunidad internacional en su conjunto. A nadie se le escapa que esto es difícil y que los delegados irán a sacar lo mejor para sus respectivos países. Es no sólo su derecho, sino también su deber. Pero al mismo tiempo, si se olvida que la Tierra es cada vez más un conjunto, adelantaremos muy poco para alcanzar no sólo los intereses generales, sino también los particulares. A este respecto, los participantes en la discusión de que hablamos urgieron a los Estados participantes mirar más los intereses a largo plazo de sus respectivos países que los de a corto.

Esto, como es lógico, es más fácil de decir que de hacer, ya que la situación geográfica, grado de desarrollo y otras posibilidades de riquezas naturales pueden afectar los intereses de distintos Estados de forma tal que no haya modo de armonizarlos. Olvidar esto sería ir derechos al fracaso por el camino de la utopía. Y mejor que caer en ella es la discusión fuerte o incluso la no compatibilidad. Pues según muestra la Historia, incluso en los casos de confrontación de los intereses más opuestos es posible el compromiso, siempre que haya ganas de él por ambas partes.

A fin de aclarar el panorama, el grupo de discusión neoyorquino clasificó los temas a discutir en Caracas en el marco siguiente:

1. Aguas territoriales y paso por estrechos. Las leyes en vigor (?) sobre la jurisdicción de las aguas están sobrepasadas y conviene establecer nuevas normas antes de caer en la jungla del multiderecho. La clave de

este capítulo será encontrar el justo balance entre los legítimos derechos de los Estados ribereños y los de la entera comunidad.

2. Jurisdicción sobre bienes vivos del mar (pesca). Será otro de los capítulos candentes. Hay por medio tantos intereses y tan contradictorios que incluso es posible no se pueda llegar a un acuerdo en esta etapa para una legislación común. Pero sí podrán siquiera establecerse unas líneas generales. Es lógico el interés y preocupación de los Estados ribereños por las especies en las cercanías de sus costas, y no sólo para sacar el mayor provecho de ellas, sino para evitar su desaparición. En este sentido, hay ya casi un consenso universal de que debe darse a los Estados ribereños la responsabilidad del "management" de las especies costeras, siempre que acepten normas internacionales que aseguren la conservación de las mismas y la máxima, aunque también racional, utilización de ellas.

3. Jurisdicción sobre materiales en la plataforma continental. Por lo pronto, habrá que fijar hasta dónde llega esa jurisdicción de los Estados costeros, cosa nada fácil. Una vez determinado eso, todo será cuestión de encauzar, por medio de acuerdos bilaterales, la explotación de los depósitos en la plataforma continental.

4. Minerales en el fondo profundo oceánico. Para ello es absolutamente necesario crear un régimen legal y una maquinaria internacional que regule las normas de explotación de las riquezas situadas más allá de las jurisdicciones nacionales.

5. Protección del medio ambiente marino. En eso estamos todos de acuerdo. Lo que falta es saber cómo enfrentarse con la contaminación creada tanto por los barcos como por las industrias costeras.

6. Investigaciones marinas. Dado que los océanos son la gran reserva de la Humanidad cuando se hayan agotado las terrestres, conviene acentuar la investigación científica de los mismos, cosa que hoy se hace esporádica y nacionalísticamente.

7. Necesidad de crear un organismo que decida sobre las disputas que vayan surgiendo en torno al mar y a su aprovechamiento. Una especie de Tribunal Internacional Marítimo, pero con más fuerza para imponer sus decisiones que el de La Haya.

"Todos los participantes en este debate —termina el resumen de las discusiones neoyorquinas— están de acuerdo en que un fallo en llegarse a un acuerdo en la Conferencia sobre Derecho del Mar significaría una gran pérdida para todas las naciones. Y no sólo aumentaría las posibilidades de conflicto internacional, sino que, además, privaría a las naciones individuales de la explotación racional de los océanos, lo que repercutiría a la larga en contra de todas ellas". Por nuestra parte, bien poco tenemos que añadir a tan sensatas palabras. En todo caso, desear y deseamos suerte en Caracas. ■ JOSÉ MARIA CARRASCAL.



MARITIMA DEL NORTE, S. A.

LINEAS REGULARES
SERVICIO FRIGORIFICO
TRANSPORTE DE MADERAS
• • •

UNIDADES EN SERVICIO

<p>Miño, 4 MADRID-2 Teléfono 262 93 00 Telegramas: MARINORTE</p>	<p>CARGA SECA</p> <p>SIERRA JARA SIERRA MADRE SIERRA MARIA SIERRA URBION SIERRA BLANCA</p>	<p>FRIGORIFICOS</p> <p>SIERRA ANDIA SIERRA ARANZAZU SIERRA ARAMO SIERRA LUNA SIERRA LUCENA SIERRA FRIA SIERRA ESTRELLA SIERRA ESCUDO SIERRA ESPUÑA</p>
--	---	---

SE INCENDIO ANTES DE LA BOTADURA

Motril, Granada.—Un barco de pesca de arrastre, de unas 300 toneladas de desplazamiento y alrededor de 24 metros de eslora, cuya construcción estaba a punto de finalizar en los astilleros del puerto motrileño, ha quedado totalmente destruido por un incendio declarado en el mismo.

Se supone que la causa del incendio ha podido ser alguna punta de cigarrillo imprudentemente arrojada por alguno de los pintores que en el interior del pesquero daban los últimos toques a la decoración.

Debido a la fácil combustión de los materiales y utillaje del barco, el fuego se propagó pronto por el casco de madera y por la parte de cubierta, siendo inútiles los esfuerzos de las numerosas personas que intervinieron en la difícil tarea de contener las llamas.

El barco, que construían los hermanos Olivenza para una entidad armadora radicada en Algeciras y que pronto iba a ser bautizado con el nombre de «Playa Tamarit», quedó totalmente destruido en un 95 por ciento.

La enérgica actuación de los bomberos y restante personal consiguió evitar que el fuego llegase a propagarse a la sala de botes del Club Náutico, contigua al astillero, así como a otros barcos en construcción y a los almacenes de esta modesta factoría de construcción naval.

No ha habido que lamentar daños humanos ni entre el personal que trabajaba en el barco cuando se originó el incendio ni entre el que decididamente prestó su colaboración para tratar de sofocarlo.

Las pérdidas se cifran provisionalmente en unos cuatro millones de pesetas y se tiene entendido que los constructores no tenían asegurado el barco.

HOMENAJE A DON FELIPE FONTANET

Se celebró un acto de homenaje al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Denia, don Felipe Fontanet Roure, que presidió el director de la Mutua de Riesgo Marítimo. El señor Fontanet tuvo una abnegada y decisiva intervención en el salvamento de la embarcación «Daniel Blasco», de aquel puerto, y por este motivo la Mutua de Riesgo Marítimo quiso significarle su gratitud mediante este homenaje, en cuyo transcurso su director le hizo obsequio de un recuerdo de la entidad.

PERIODICIDAD DE «HOJA DEL MAR»

Ponemos en conocimiento de nuestros lectores y anunciantes que la fecha de salida de «Hoja del Mar» viene siendo y será en lo sucesivo el jueves de la segunda semana de cada mes. Por razones técnicas se hace excepción únicamente durante los meses de verano, en los que han sido fijadas las siguientes fechas: agosto, el día 16, y septiembre, el día 12.



EXTRAÑA MAREA EN TARRAGONA

El barrio marnero de Tarragona, el del Serrallo, se ha visto sorprendido por una fuerte marea irregular, con rápido flujo y reflujo, que hizo subir el nivel de las aguas a 1,30 metros sobre el nivel normal del mar. Las calles del barrio quedaron inundadas. No hubo que lamentar desgracias personales, pero sí pérdidas de cierta cuantía, ya que la corriente se llevó cajas de pescado, unas 800, y diversos enseres de pesca. El puerto de Tarragona fue cerrado al tráfico comercial. En la foto vemos los trabajos de los pescadores tras la marea para ordenar y recoger sus enseres. (FOTOFIEL.)

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»

Motores Diesel y eléctricos · Calderería
Soldadura · Instalaciones · Carpintería y
ajustaje · Servicio oficial DEUTZ · OTTO
LEGITIMO, para Valencia y provincia



Vicente Brull, 22 y 24.
Francisco Cubells, 38.
Teléfono 67 01 27.

VALENCIA (Grao)

"VOTO DE GRACIA" A MARINEROS ONUBENSES

HUELVA, 15.—El diploma del «Voto de Gracia» de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos ha sido entregado al patrón y tripulantes del barco pesquero «Mar Almeiro», en el curso de un emotivo acto celebrado en la Comandancia Militar de Marina de Huelva, y como reconocimiento al heroísmo y humanitario proceder de todos ellos con ocasión del naufragio de otro barco pesquero.

El 23 de febrero de 1972, alrededor de las dos de la madrugada, y a unas doce millas de distancia de Adcoghí, entraron en colisión el barco pesquero «Arrizabalaga Iriondo» y el mercante italiano «Gemma», hundiéndose posteriormente el primero de ellos.

Inmediatamente se emprendieron las tareas del salvamento, uniéndose el «Mar Almeiro» a estas tareas para buscar a tres de los náufragos, que se encontraban, según las noticias que se tenían, en una balsa y a la deriva. Con auxilio de la corbeta de la Marina de Guerra española «Princesa», consiguieron los tripulantes del «Mar Almeiro» rescatar a los náufragos.

A la vista de aquella acción, y con fecha 31 de diciembre de 1973, el Comité ejecutivo de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos concedió al patrón y tripulación del pesquero «Mar Almeiro» el «Voto de Gracia» de dicha Sociedad, del que ahora se les ha hecho entrega.

EFFECTOS NAVALES-SUMINISTROS INDUSTRIALES FERRETERIA

Cables de acero para usos marítimos y terrestres-Batería de cocina-Droguería y perfumería.

José Valls é Hijos

Avenida del Puerto, 310.
Teléfonos 23 02 50 y 23 05 20
VALENCIA-11

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

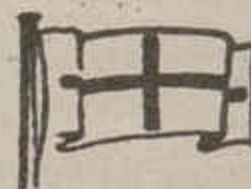
Teléfono 23 56 04 (5 líneas) · Telex: 76012 FCISA

FRICOISA

frio comercial e industrial, s. a.



DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA



García Sanjaime, Llamosi y Escura, S.R.C.
SUMINISTROS NAVALES E INDUSTRIALES

AVENIDA DEL PUERTO, 326

Teléfonos { 230195
230595

GRAO-VALENCIA

SE HUNDIO EL PESQUERO "LA GAVINETA", SALVANDOSE SUS DIEZ TRIPULANTES

● EL "MYRDOMA-B" FUE REMOLCADO
HASTA LAS PALMAS POR EL BUQUE
CIENTIFICO RUSO "MORZHOVETS"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Una vez más, el fuego ha sido el protagonista de dos accidentes marítimos ocurridos en el corto espacio de unos días en las aguas próximas al archipiélago canario, pero afortunadamente con suerte, porque no ha habido que lamentar ninguna pérdida humana. Víctimas de las llamas han sido las embarcaciones «La Gavineta», toda ella de casco de madera y con base en Santa Pola, y la «Myrdoma-B», ésta de casco de hierro, matriculada en Vigo, pero con base en Cádiz.

En la posición 24° 10' Norte y 15° 53' Oeste estaba trabajando en la pesca de cefalópodos la embarcación «La Gavineta», que tenía a bordo un total de diez hombres. Esta unidad había salido de Las Palmas el pasado 23 de abril y trasbordaba sus capturas al buque-factoría «Maypesca». En su sala de máquinas se inició el incendio y la voz de alarma se dio rápidamente por el segundo maquinista que estaba de servicio. Veamos lo que nos relató su patrón, don Ambrosio Sempere Fuentes, mientras descansaba en la Casa del Marino, de nuestra ciudad, que acogió a la totalidad de los naufragos desde el primer momento, desviviéndose la delegación del Instituto Social de la Marina por atender a estos hombres hasta el regreso a su tierra, que realizaron en avión:

—Todo fue tan rápido que no dio tiempo a nada. El contramaestre me avisó rápidamente y desde el puente sólo pude hacer dos llamadas de socorro, porque las llamas y el calor no nos dejaban. Ante ello y al ver la impotencia de hacer frente al fuego con los medios que teníamos, ordené que fueran lanzadas al agua dos balsas, donde se acomodaron la totalidad de los tripulantes, procurando alejarnos, ya que temíamos de un momento a otro una explosión. Afortunadamente, nuestra llamada fue captada por el congelador «Arano», que trabajaba por las inmediaciones y nos recogió poco después de las balsas llevándonos hasta el buque-factoría «Maypesca», que nos dio acogida. En las inme-

diaciones también había otros pesqueros, como el «Siempre Bonmati» y «Paquita de Martínez», que estaban a la expectativa por si el fuego se podía dominar, pero resultó



Un grupo de naufragos del «Myrdoma-B», en la hospedería de la Casa del Marino, en el momento de distribuirse la ropa, poco después de llegar a Las Palmas.

imposible, porque «La Gavineta» se fue escorando poco a poco, y a las doce y quince horas del día treinta y uno de mayo se hundió definitivamente.

Así brevemente, nos relató este patrón alicantino, que lleva unos diez años metido al mando de embarcaciones pesqueras, y que desde la edad de catorce salía con su

padre a la mar, con incursiones hasta las costas de Melilla, cómo se perdió para siempre este pesquero, que desde el pasado año estaba trabajando por esta zona en unión de otras unidades de Santa Pola a la captura del calamar, chopo y pulpo, que luego trasbordaban al buque-factoría «Maypesca».

LOS QUINCE NAUFRAGOS DEL «MYRDOMA-B»

El otro accidente marítimo que tuvo por protagonista al fuego ocurrió a bordo del pesquero «Myrdoma-B». Según las noticias que llegaron a esta ciudad, dicha unidad había salido de Cádiz el pasado día 6 de junio con el fin de dedicarse a la captura de la pescadilla en la zona de Cabo Blanco por espacio de unos veintiséis días. Cuando se encontraba el pasado día 8 a unas 70 millas al Noroeste de la isla de Lanzarote, y siendo las 20,30 horas, se produjo un incendio en su sala de máquinas que tampoco pudo ser sofocado, porque las llamas se extendieron rápidamente hasta la misma popa. Ante ello se dio rápidamente la voz de alarma, lanzándose la correspondiente llamada de socorro por su equipo de radiofonía, que fue captado por la estación costera de Las Palmas y otras unidades que estaban por las inmediaciones. Inmediatamente, la costera puso



Otro grupo de naufragos también distribuyéndose ropa nueva momentos después de llegar a la Casa del Marino.

en conocimiento del comandante militar de Marina de Las Palmas el accidente, quien hizo las gestiones oportunas para que saliera, desde puerto del Rosario, en la isla de Fuerteventura, el remolcador de altura de la Armada «RA-2», unidad cuyo concurso no fue necesario, porque antes había llegado a las inmediaciones del «Myrdoma-B», el buque científico de bandera rusa «Morzhovets». Pero veamos lo que nos relató un grupo de estos naufragos que encabezados por su patrón, don Vicente Otero Pérez, también fueron atendidos en la Casa del Marino, donde se les facilitó alojamiento en su hospedería nada más llegar a Las Palmas en la mañana del pasado día 10 de junio:

—El intenso humo impedía que se pudiera penetrar en el interior del barco. Ello nos obligó a prescindir de nuestros objetos personales y de los propios equipajes y documentaciones, quedándonos únicamente con la ropa que teníamos puesta. El fuego se extendió tan rápidamente que un grupo se refugió en la proa, a donde no había llegado las llamas, y que estaba formada por siete compañeros junto con el patrón. El resto pasamos a una balsa y un bote que habíamos conseguido poner en el agua. Mientras tanto, se nos acercó el buque científico ruso, y desde el primer momento sus tripulantes se

desvivieron por atendernos, colaborando en la extinción del fuego y dándonos alojamiento a bordo, donde nos facilitaron comida y también nos ofrecieron sus propios camarotes por si deseábamos descansar. También se preocuparon por si había entre nosotros algún herido para atenderlo en la enfermería. Al ver que el fuego se había conseguido dominar, aunque prácticamente toda la superestructura estaba afectada junto con los alojamientos y sala de máquinas, el barco ruso decidió dar remolque al «Myrdoma-B», hasta Las Palmas, trayéndonos también a la totalidad de los quince tripulantes a este puerto.

Completando la información diremos que el comportamiento de la tripulación del científico ruso fue admirable, prestando a nuestros pescadores toda la ayuda que les fue necesaria en unos momentos tan difíciles. Por otra parte, nada más llegar a la Casa del Marino, se les facilitó a los quince naufragos ropa y calzado con el fin de que pudieran regresar a sus casas, ya que unos viven con sus familias en Cádiz, y otros tienen sus hogares en Galicia.

Las pérdidas del barco son cuantiosas, ya que prácticamente toda su superestructura, desde el puente hasta la popa, ha quedado inservible, así como su sala de máquinas. ■ JUAN F. FONTE.



El buque científico ruso «Morzhovets», que trajo de remolque hasta Las Palmas al pesquero «Myrdoma-B», así como también a los 15 hombres que componían su tripulación.

SEAMAN'S HOUSE CASA DEL MARINO
INTERNATIONAL COMIDAS
MEALS INTERNACIONALES

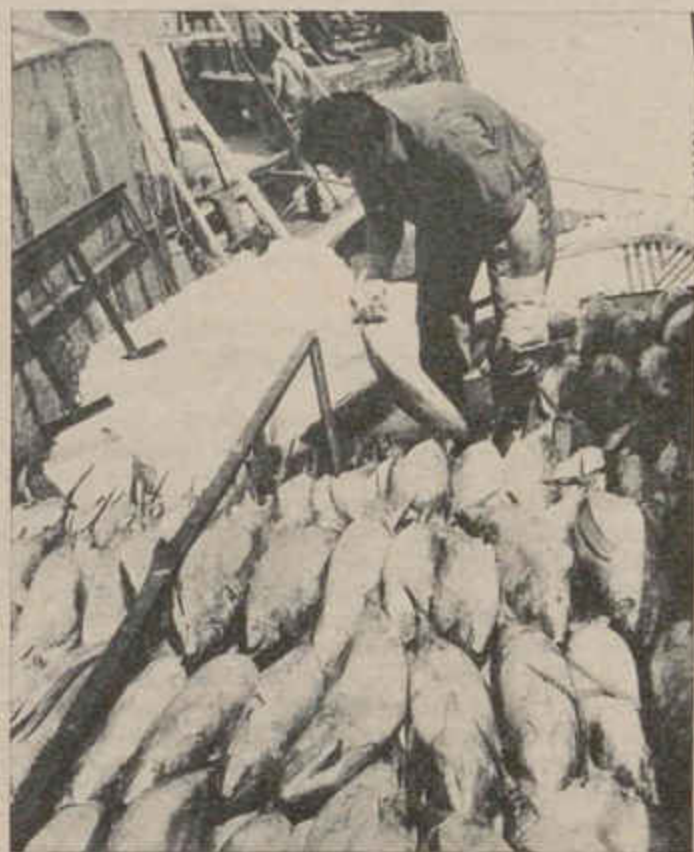
RESTAURANT

Simón Bolívar, 15, 2.º piso

Teléfono 26 10 44 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

PESQUEROS DE SAN CIPRIAN Y BURELA INICIARON CON EXITO LA COSTERA DEL BONITO

FAENARON A LA ALTURA DE LAS AZORES Y VENDIERON A 133 PESETAS KILO



Los primeros bonitos del año. La fotografía ofrece un momento de la carga del producto de la pesca de un pesquero lucense, en su primera marea en la costera del bonito. Foto: SERGIO.



Un aspecto de la dársena del puerto de Burela, con la flota preparándose para iniciar la campaña del bonito. Foto: SERGIO.

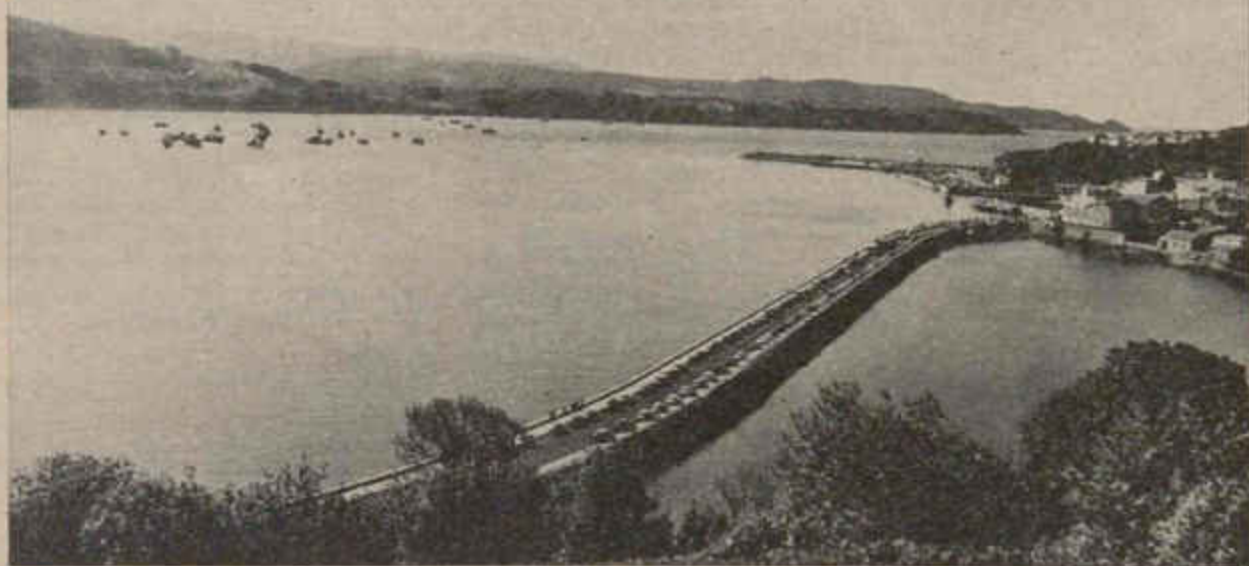
LUGO (De nuestro corresponsal).—Con mucho adelanto sobre años anteriores, pesqueros de San Ciprián y Burela iniciaron la costera del bonito. Salida en la segunda quincena de mayo y largas singladuras. Capearon fuertes temporales a muchas millas de sus puertos-base frenando a la altura de las Azores. Largas y peligrosas singladuras para retornar a nuestros puertos con buenas mareas. En las lonjas de Vigo y La Coruña comercializaron el producto de la pesca con una cotización de 133 pesetas kilo. Algunas

embarcaciones consiguieron en esta primera marea ochocientas mil pesetas de venta.

No sabemos si será o no conveniente el iniciar tan temprano la campaña del bonito, pero lo que sí sabemos es el riesgo tan grande que tienen que afrontar estos bravos marineros lucenses. El trabajo, el riesgo, se ha visto recompensado con la venta del producto de la pesca.

■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.

FIESTAS DEL MAR EN CILLERO Y HOMENAJE DEL PRESIDENTE DEL SINDICATO NACIONAL DE LA PESCA, SEÑOR BARCENA REUS



Aspecto de la ria de Vivero, con la vía litoral de unión de Vivero-Cillero; el puerto de esta última localidad, al fondo, y las embarcaciones con base en el mismo durante la procesión y bendición de las mismas en las fiestas del mar. Foto: CARLOS.

LUGO (De nuestro corresponsal).—Cillero, el importante puerto pesquero lucense, celebró sus fiestas del mar. Día de sol espléndido y las embarcaciones engalanadas sumándose a este día de júbilo, que este año tuvo un especial relieve, ya que las Cofradías de Pescadores de nuestro litoral, representadas por la de Cillero, rindieron homenaje a don Agustín de Bárcena y Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca. El homenaje consistió en el descubrimiento de una placa que da su nombre al dique del puerto lucense.

Hubo Misa solemne, procesión martima, festivales populares y, sobre todo, honor a la Virgen del Carmen, que guiará a nuestros hombres de la mar en sus nuevas singladuras. ■ N. G. F.



Autoridades que presidieron el acto de homenaje al presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus, durante el descubrimiento de la placa que da el nombre del señor Bárcena al dique del puerto de Cillero. Foto: CARLOS.

DELIMITACION DE LA ZONA MARISQUERA DE LA RIA DEL PASAJE

LA CORUÑA.—La línea de bajamar equinoccial de la ria del Pasaje va a ser señalada por un equipo técnico del Instituto Hidrográfico de la Marina.

En esta zona se habían planteado situaciones conflictivas entre las mariscadoras que habitualmente faenaban en este punto y la Sociedad Central Marisquera, que adquirió terrenos en la ria del Pasaje.

Por una parte, las mariscadoras sostenían que aquella zona era de libre maris-

queo, mientras la empresa mantenía puntos de vista totalmente contrarios. Esta situación dio origen a la intervención de la fuerza pública en más de una ocasión y motivó diversas reuniones celebradas con las autoridades coruñesas y las entidades sindicales.

Con el señalamiento de la línea de bajamar equinoccial quedará delimitada la zona y se espera la solución del aludido problema.

LOS BONITEROS PUEDEN PESCAR CON CEBO VIVO

● HA COMPLACIDO EN GUIPUZCOA LA ORDEN MINISTERIAL QUE DEROGA LA DE 29 DE MAYO DE 1973, SOBRE VEDA DE LA ANCHOA

SAN SEBASTIÁN (De nuestro corresponsal).—La Orden Ministerial del 21 de mayo pasado ha sentado muy bien en Guipúzcoa, pues por dicha orden se deroga otra anterior del 29 de mayo de 1973. Y los pescadores guipuzcoanos querían que lo que se ha derogado se derogara. Así queda suprimida la veda de la anchoa y se podrá pescar el bonito con cebo vivo, entendiéndose como tal incluso la anchoa.

Esto de la veda venía siendo caballo de batalla de nuestros pescadores y sus puntos de vista fueron elevados frecuentemente a la Administración. El tema se debatió ampliamente en la Asamblea de Pesca del Cantábrico, que se celebró en Santander y los guipuzcoanos volvieron a alzar su voz. Las razones han sido escuchadas.

Como razón principal está que las vedas no dieron el resultado apetecido, como puede comprobarse con las estadísticas de pesca de los «años vedados». A esta presentación de datos de los guipuzcoanos corroboraban los biólogos, en la reunión antes citada de Santander, advirtiendo que el uso racional del mar estaba garantizado si se protegía el tamaño del pescado; y eso es lo que cuida la nueva Orden Ministerial, que exige que las dimensiones mínimas de la anchoa no sean inferiores a los doce centímetros, medidos desde la punta del morro hasta la extremidad de la aleta de cola.

En cuanto al cebo vivo para la pesca del bonito, estaba prohibido su uso general durante un tiempo del año, pasado el cual se podía recurrir a una serie de peccecillos como cebo, siempre que éstos no fueran anchoas.

También aquí Guipúzcoa hizo ver sus razones. El cebo vivo es una técnica de pesca más moderna que la cacea y, por supuesto, mucho más rentable. Una provincia como esta, con una flota renovada y en cuya actualización se han invertido muchas pesetas, no podía estar frenada por métodos atrasados para las capturas. Barcos nuevos van bien con técnicas nuevas, y grandes inversiones están pidiendo grandes rentabilidades.

Y todo ello sin perjudicar al mar en su riqueza y sin desperdiciar ni hacer variar de rumbo a los túnidos, como querían hacer ver los enemigos del sistema, ya que los peces migran según temperaturas del agua o elementos perturbadores, como la contaminación. También en este punto, los biólogos apoyaron las razones de los pescadores de estas costas. Resumiendo: la Administración ha dado la razón a quienes la tenían.

SOLIDARIDAD

Es costumbre en nuestra familia pesquera ayudar a la viuda del marino que falleció en accidente de trabajo.

Recordarán los lectores que, hace unos meses, el pescador de Motrico Pedro Manuel Olave Mendizábal, estando faenando en el barco «Udaberri», cayó al mar, dándose un golpe en la cabeza; fue izado a bordo y urgentemente trasladado a tierra, pero llegó a puerto ya cadáver.

Todos y cada uno de los pescadores guipuzcoanos en activo han contribuido en el socorro de la viuda con la pequeña cantidad de 100 pesetas. Pero la suma ha sido

no tan pequeña, pues el total alcanzaba la cifra de 200.000 pesetas.

El presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, don Leandro Amunárriz, se trasladó a la villa de Motrico, en cuya sede de la cofradía hizo entrega de la cantidad antes citada a doña María Jesús Azpiazu Churrua, esposa del fallecido Pedro Manuel Olave.

LA VEJEZ DEL MARINO

En la provincia contamos con un benemérito, simpático y ejemplar Patronato a la Vejez del Marino, que atiende en estos momentos a ciento cincuenta y tres «lobos de mar». Para ser atendido por el Patronato hace falta tener cumplidos los setenta años. Para éstos, suele celebrarse una fiesta especial el día de la Virgen del Carmen. Se reúnen todos en San Sebastián y la fiesta mayor, aunque el programa tenga varios, es precisamente el hecho de reunirse.

¿Se imaginan ustedes la tristeza y soledad del marino que ya no sale de su pueblo y, por lo tanto, no puede verse con aquel amigo de los buenos tiempos con quien hablaba en alta mar o se coincidía habitualmente a la hora de la descarga una vez en un puerto y otras en otro? ¿Cuántas veces al viejo marino se le va la imaginación a personas de sus mismos años, también «inmóviles» en otros pueblos?

Pues bien; todo eso tiene solución, al menos, una vez al año, el día de la Virgen del Carmen, cuando vuelven a verse el de Fuenterrabía y el de Guetaria, el de Motrico y el de Pasajes. Y claro está, es el momento de revivir las anécdotas, de contar en alta voz lo que tantas veces se ha barajado en la imaginación. Este es el principal programa del acto. Pero hay otros. Una Misa, una comida de hermandad, la entrega de Cartillas de Ahorro con 1.800 pesetas, la entrega de diversos objetos y prendas de vestir. Todo ello con la colaboración de las Cajas de Ahorro Provincial y Municipal.

La fiesta del Carmen está al llegar; y el puerto donostiarra se llenará de alegrías y de ilusiones, porque unos hombres del mar reviven hazañas de otros tiempos.

LAS PESCAS

Prácticamente ha finalizado ya la costera de la anchoa. No puedo ofrecer en estos momentos la cifra total de lo capturado, entre otras cosas porque aún queda algún barco que sale a pescar. Pero puedo decir que la campaña de la anchoa hasta el 31 de mayo había dado la cifra de 9.792.035 kilos capturados. Es lo que podríamos calificar una pesca normal.

Y cuando se termina la anchoa, comienza el bonito. Los gallegos este año se lanzaron hacia las Azores y obtuvieron buenas capturas; ello ha hecho que los demás pescadores se animen a salir al encuentro del atún antes de la fecha tradicional. La campaña suele empezar el primero de julio, después de la festividad de San Pedro. Este año la flota casi completa de varios puertos guipuzcoanos salió a por bonito a mediados de junio. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

AVILES Y GIJON: «UN PUERTO CON DOS BOCAS»

A PESAR DE LAS CIRCUNSTANCIAS

(PUERTOS DEFICIENTES, COLECTIVO EN DISMINUCION, REDUCCION DE LAS COSTERAS TRADICIONALES), LA

ACTIVIDAD PESQUERA ASTURIANA OFRECE BUENOS RENDIMIENTOS

GIJON (Crónica de nuestro corresponsal). La Asturias marítima en algunas cifras. Estas no son otras que las que recogen el movimiento de buques y mercancía durante el pasado año 1973 en los puertos de Avilés y Gijón, que, algunos con mentalidad fusionista, dan en considerar «un puerto con dos bocas». Esto en raíz del gran complejo Ensidesa-Uninsa, que absorbe el casi todo de la actividad portuaria de ambos. Pero como en verdad cada cual es cada uno con cuentas, inversiones, proyectos y realizaciones por separado, las cifras respectivas son estas:

Por la «boca» de la villa del Adelantado de la Florida han entrado y salido 3.260 buques mercantes con 4.985.710 TRB, de los cuales, 2.978 fueron españoles y 282, extranjeros, de 25 países.

Desembarcaron 3.721.798 toneladas y embarcaron 2.640.482, lo que totalizan 6.362.280 toneladas de mercancías movidas, incluidas avituallamiento y pesca.

Por la del bimilenario Gijón, el número de buques fue de 2.795, con un total de 9.645.190 TRB, de los cuales, 2.414 de bandera nacional y 381 extranjeros, de 113 países.

Desembarcaron 8.580.589 toneladas y embarcaron 2.149.347, lo que totalizan 10.729.936, entre las que corresponden también a avituallamiento y pesca.

Poniendo las cosas en la realidad presente y lo que el futuro ha de demandar a Asturias, en uno y otro puerto tratan de apurar al máximo todas las posibilidades; trabajan con tesón y esperanza firme de lograrlas cuanto antes. Los que están al tanto de la economía, los negocios a gran escala ven futuro para aquéllas. Naturalmente, hay que cubrir etapas y, entre éstas, surgen pausas por las inevitables —y convenientes— nuevas ideas, que transforman lo proyectado en principio o todavía en período de ejecución, para su perfección y correspondencia con las técnicas que imponen lo colosal en el transporte marítimo. Hay la creencia absoluta, sin caer en el «grandonismo astur», que somos importantes. Al tiempo.

Bien distinta es la panorámica de nuestros puertos pesqueros, no en cuanto a la actividad que se registra en general, que es creciente, pero limitada, por causa de sus acusadas deficiencias, tantas y tan repetidas veces pedidas, solicitadas y suplicadas por diferentes vías, se les preste atención y se dispongan las obras que requieren. En este aspecto, sólo se ve en perspectiva inmediata lo que se va a emprender en Avilés como inicio de una solución definitiva a mayor plazo. Algo es algo. Y para los restantes puertos parece que se han agotado por vida todas las posibilidades de inversión, siquiera para mantener o sostener como es debido lo que existe para quienes cada día que las condiciones de la mar les permite salir o entrar en puerto puedan realizar sus tareas cotidianas sin los riesgos que actualmente deparan. Y si aún con estas deficiencias, escalofrantes en no pocos, se han alcanzado en general excelentes rendimientos (cifras cantan), mayores se hubieran logrado y permitido el mejoramiento del nivel de vida, y el profesional, porque con aquél se posibilita la renovación de barcos y pertrechos y no habría tantos renegados de



Un magnífico ejemplar de mero, pescado con anzuelo de la palangre y entre una buena «marea» de besugo, por un barco de Lastres. Dio en báscula exactamente 72 kilos.

una profesión tan noble y digna como la que más y que tan necesaria y fundamental es.

Con un colectivo humano en disminución lenta y una flota, por ahora, estable, modernizada a partir de cierto tonelaje y potencia, la pesca en valor de primera venta en el pasado año, tuvo este reflejo en cada uno de los puertos de nuestro litoral.

	Kilos	Pesetas
Avilés	11.475.755	318.822.871
Candas	13.967	303.081
Cudillero	1.202.304	92.358.596
Figueras	5.178	474.984
Gijón	4.999.083	152.836.619
Lastres	622.433	51.027.622
Luanco	2.825	47.709
Luarca	730.002	47.709.701
Llanes	22.394	3.635.933
Ortiguera	39.968	1.746.909
Oviñana	38.523	7.162.738
Puerto de Vega	26.472	5.063.007
Ribadesella	221.830	21.716.729
San Juan de la Arena	170.719	18.586.797
Tapia de Casariego	102.307	8.735.988
Tazones	57.090	4.130.359
Vilavelez	14.627	1.167.609
TOTALES	19.746.507	735.526.926

Es notable este volumen, pese a que aquellas costeras tradicionales, básicas, bocarte y bonito han desaparecido por entero una, y la otra, reducida a una actividad a gran distancia. Otras especies, cambiando el sistema un poco por volver a los medios clásicos, han compensado aquellas faltas. Mírese por donde, un «reordenamiento» se ha producido sin que gabinetes especializados marcaran la solución adecuada, las directrices o las sugerencias al caso. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN

PERSISTE EL FRIO

- FALLECIO EL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE PESCA DE SAINT PIERRE.
- LA PRESENTE CAMPAÑA BACALADERA YA TIENE SEIS VICTIMAS.
- ULTIMA SINGLADURA DE LA FLOTA BLANCA PORTUGUESA.

SAINT PIERRE ET MIQUELON, TERRANOVA (De nuestro corresponsal).—Durante todo este mes la temperatura media ha sido muy inferior a la de años anteriores, rondando el punto de congelación continuamente. Hasta el 12 de junio no empieza a «caldear» el tiempo y... ello nos trae como consecuencia la niebla pertinaz en cuanto el termómetro llega a los 10° centígrados. (Esta crónica —he de advertir— se escribe en mayo.)

Con motivo de la gran arribada de buques a Saint John's, hicimos un corto desplazamiento que sirvió además para comprobar la casi terminación de la Casa del Mar de aquella ciudad. Ha quedado francamente magnífica, y ya nuestros pescadores no se sentirán desamparados cuando arriben a aquel puerto.

FALLECE EL DIRECTOR DEL LABORATORIO OCEANOGRAFICO

Monsieur Jean Morice, de cincuenta y cuatro años, gran ictólogo y director del Instituto de Pesca de St. Pierre, falleció, de infarto de miocardio, el día 17 de mayo. Monsieur Morice era muy conocido en los medios de la bio-

logía marina en España y en el mundo. Hablaba correctamente español y se había distinguido en el estudio de las especies tropicales y, sobre todo, en los últimos seis años (desde su establecimiento en el territorio) sobre la ecología del bacalao en el Atlántico Norte, amén del arenque, calamar y merluza en estos caladeros. La pesca en el Atlántico Norte y el mundo científico han sufrido una irreparable pérdida.

EXPLOTA Y SE HUNDE EL BARCO PILOTO

A mediados de mayo, en una misión de salvamento so-

baladero «José Cornide», sufrió un gravísimo accidente al ser enganchado por el muelle de la maquinilla. A pesar de que el capitán solicitó consulta médica inmediata con tierra y a pesar de que se hizo todo lo humanamente posible para salvarle, el joven marinero falleció hora y media más tarde. Como es norma en estos casos, el buque vino a puerto, donde se celebraron los funerales y se procedió a tramitar el envío del cuerpo a España, cosa que se logró rápidamente. Con este son seis los pescadores del bacalao que en cinco meses de campaña han pagado su tributo al mar. Recordamos que cinco fallecieron por accidente el alta mar y uno tan sólo en tierra.

LA FLOTA BLANCA ARriba A SAINT PIERRE

Por vez primera en muchos años llegó a Saint Pierre la llamada Flota Blanca portuguesa (es la flotilla compuesta por los sucesores de aquellos legendarios e intrépidos veleros lusitanos). La flota —lo que queda de la otrora



El fallecido doctor Morice, poco antes de su muerte, muestra un cefalópodo gigante ante las cámaras de la ORTF, junto a la presentadora mademoiselle Françoise Legase.

imponente flota de veleros—, estaba compuesta por tres navíos, todos ellos de Avelro y con casco de madera. El «Sao Jorge», el «Novos Mares» y el «Ilhaveses». El motivo de la arribada excepcional a Saint Pierre ha sido económico, pues según nos aseguraron sus capitanes, la carnada que utilizan para pescar (lo hacen a la lla) les cuesta aquí la mitad que en St. John's. También nos aseguraron que era el último viaje de los tres buques. Con esta campaña, pues, se cierra un ciclo de siglos (desde hace unos cuatrocientos años los portugueses venían utilizando esta técnica). Un barco nodriza cargado con múltiples «doris», cada «doris» es botado al mar a las cinco o seis de la mañana. Un pescador solo a bordo. Los «doris» se alejan del barco nodriza un máximo de unas seis a ocho millas y son recogidos al atardecer. Una vez a bordo, cada pescador tiene que preparar su pescado, es decir, limpiarlo, eviscerarlo, salarlo, etcétera. Un trabajo durísimo, pues, la moderna flota portuguesa de bacaladeros,

por el contrario, opera al estilo de los grandes «bous», y está compuesta por unos 35 buques, con alrededor de unos tres mil hombres.

PLANTE PORTUGUES EN TERRANOVA

Siguiendo el ejemplo de sus compatriotas de la metrópoli, estos pescadores portugueses arribados a St. Pierre tuvieron también su «revolución» en forma de un plante casi general en el «Sao Jorge», plante que ocasionó un retraso de tres días en la partida del buque. El motivo parece ser debido a un incompetente cocinero... Nuestros vecinos, después de esta exhibición de fuerza y de comentar que «ahora ya somos como los españoles», acabaron saliendo a la mar, pero... sin cocinero. Según me ha comunicado ayer por radio el capitán de dicho barco (con motivo de una consulta médica) todo está en orden a bordo, y máxime después de haber transbordado a un nuevo cocinero que venía en otro buque desde Portugal. ■ JOSE LUIS ALARCOS.



Esta imagen cuyo positivo ha sido obtenido del negativo del film que realizó la televisión saintpierreña sobre el siniestro, muestra el estado en que quedó el «Costa de Cuba», siniestrado a 200 millas del puerto.

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, cabullería, pinturas, ferretería naval, etcétera.

Suministros a la Marina en general.

Santo Domingo, 1. CADIZ.

Teléfono 27 40 00 y 27 44 04.

bre las costas de la vecina isla de Langlade, súbitamente explotó el motor del barco de los prácticos de Saint Pierre y se fue a pique en pocos minutos. La tripulación fue salvada de justiza, pues apenas tuvieron tiempo de lanzar un SOS. Como muchos lectores recordarán, el equipo de pilotos de este puerto salvó en noviembre del 72 a la tripulación del bacaladero español «Peña Castillo». Las pérdidas materiales se evalúan en 15 millones de francos CFA.

ARDE EL BACALADERO «COSTA DE CUBA»

A consecuencia de un recalentamiento en una correa de la maquinilla ardió por completo este bacaladero, que se encontraba a unas 200 millas de puerto. Afortunadamente, ninguna víctima. En este tipo de accidentes el pescar en pareja tiene una gran ventaja, pues el compañero siempre está cerca y puede recoger de inmediato a los naufragos y, en este caso, remolcar al compañero en desgracia, que entró aún humeando en este puerto. La tripulación, que pudo salvarse con «lo puesto», fue repatriada por avión rápidamente y el buque siniestrado, tras cerrar todas sus aberturas, fue llevado a remolque hasta España por su compañero el «Costa de California». Parece ser que la casi totalidad de la pesca estaba intacta, pero me temo que los consumidores españoles probarán un delicioso «bacalao ahumado»...

FALLECE POR ACCIDENTE UN MARINERO DE DIECISEIS AÑOS

Abelardo Piñeiro Rivas, de dieciséis años, tripulante del



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIBORIFICOS - CONSIGNATARIOS - FLETADORES ESTIBADORES

FLOTA

«Borus» 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

5.ª FERIA INTERNACIONAL DE LA PESCA



NOR - FISHING 74

TRONDHEIM (Noruega)

12 - 18 agosto 1974

Vuele con SAS a Noruega,

le ofrecemos 2 sugestivos itinerarios.

MADRID - TRONDHEIM - MADRID

Salida: 13 de agosto.
Duración: 7 días.
19.380 Ptas.

MADRID - TRONDHEIM - FIORDOS NORUEGOS - OSLO - COPENHAGUE - MADRID

Salidas: 15 de agosto
Duración: 13 días
52.600 Ptas.

Los precios incluyen billetes de avión en vuelo regular, alojamiento en hoteles, traslados y excursiones según programa.

SAS LE OFRECE EL PLAN DE PAGO DIFERIDO DE SENCILLA Y RAPIDA TRAMITACION
Para información adicional consulte a su Agente de Viajes, o en

SAS SCANDINAVIAN AIRLINES

Av. José Antonio, 88 - Edificio España Tels. 247 17 00 - 241 98 20 - MADRID
MADRID BARCELONA PALMA MALAGA LAS PALMAS

5.ª Feria Internacional de la Pesca. TRONDHEIM (Noruega) - 12 - 18 agosto 1974

Solicite información a

VIAJES CONDE

VIGO - Pl. Compostela, 30 - Tel. 21 12 85
MADRID - Avda. José Antonio, 60 - Tel. 247 17 04

ACUERDO PESQUERO MARRUECOS-COREA DEL SUR

INCLUYE FORMACION PROFESIONAL,
ASISTENCIA FINANCIERA, INVESTIGACION
CIENTIFICA Y ARMONIZACION DE LA
POLITICA INTERNACIONAL MARITIMA

RABAT. (Especial para HOJA DEL MAR).—Marruecos y Corea del Sur acaban de firmar un acuerdo de pesca en el terreno industrial y en el de capturas. Por parte coreana firmó el nuevo protocolo el señor Kim Dong Soo, director general de Industrias Pesqueras de aquel país, y por parte marroquí lo hizo el señor Dahman Layachi, director de la Oficina Nacional de Pesca de Casablanca.

El nuevo acuerdo se refiere a varios dominios: formación profesional, asistencia financiera, investigación científica y armonización de la política marítima de los dos países en el plano internacional.

Ambas partes acordaron la creación de sociedades mixtas con capitales marroquíes y coreanos de origen privado, pero con cierta intervención estatal, ya sea en la gestión de estas sociedades, a en su financiación.

Las actividades de estas nuevas sociedades mixtas se extenderán no sólo al campo de las capturas, sino también en la comercialización y transformación de los productos, orientándose sobre todo hacia el mercado asiático.

El Gobierno coreano prevé financiar parte de un extenso plan de formación profesional para estudiantes marroquíes en especialidades pesqueras. También se prevé la construcción, previa financiación coreana, de algunas unidades de pesca. En el protocolo citado se hace especial mención de un proyecto orientado al estudio de los «stocks» y reservas existentes en la plataforma continental atlántica y en todo el litoral marroquí.

El nuevo acuerdo se une a otros de parecidas características que Marruecos formalizó con Francia, Italia, Japón, Unión Soviética, España y los Estados Unidos. En la mayoría de los casos este tipo de documentos prevé la formación de sociedades mixtas de explotación y transformación. En la mayoría de los casos también estas sociedades han comenzado ya sus tareas o están a punto de iniciarlas. Así, tanto las nuevas sociedades mixtas francesas como las japonesas tienen ya pesqueros en plena faena, y es muy probable que la Unión Soviética incluya en su proyectada «cadena de frío» la actividad pesquera, aunque en principio dicha cadena había sido proyectada para actividades agrícolas y ganaderas.

La creación de sociedades mixtas de explotación y transformación se inició hace varios años en Marrue-

cos, pero se hizo imprescindible tras el dahir (Decreto) de 4 de marzo 1973, por el que se instituían nuevos límites de pesca y aguas jurisdiccionales. El dahir prohibía a buques con bandera no marroquí faenar en los nuevos límites.

España y Marruecos tienen una sociedad mixta, Maroc-Pêche, por la que se canalizarán todas las actividades pesqueras de nuestro país en esta zona, según un cupo de barcos (doscientos) previamente acordado entre los representantes de ambos países. ■ A. MIGUEZ.

EL PADRE URBANO VELAZ YA NO ESTA EN WALVIS BAY



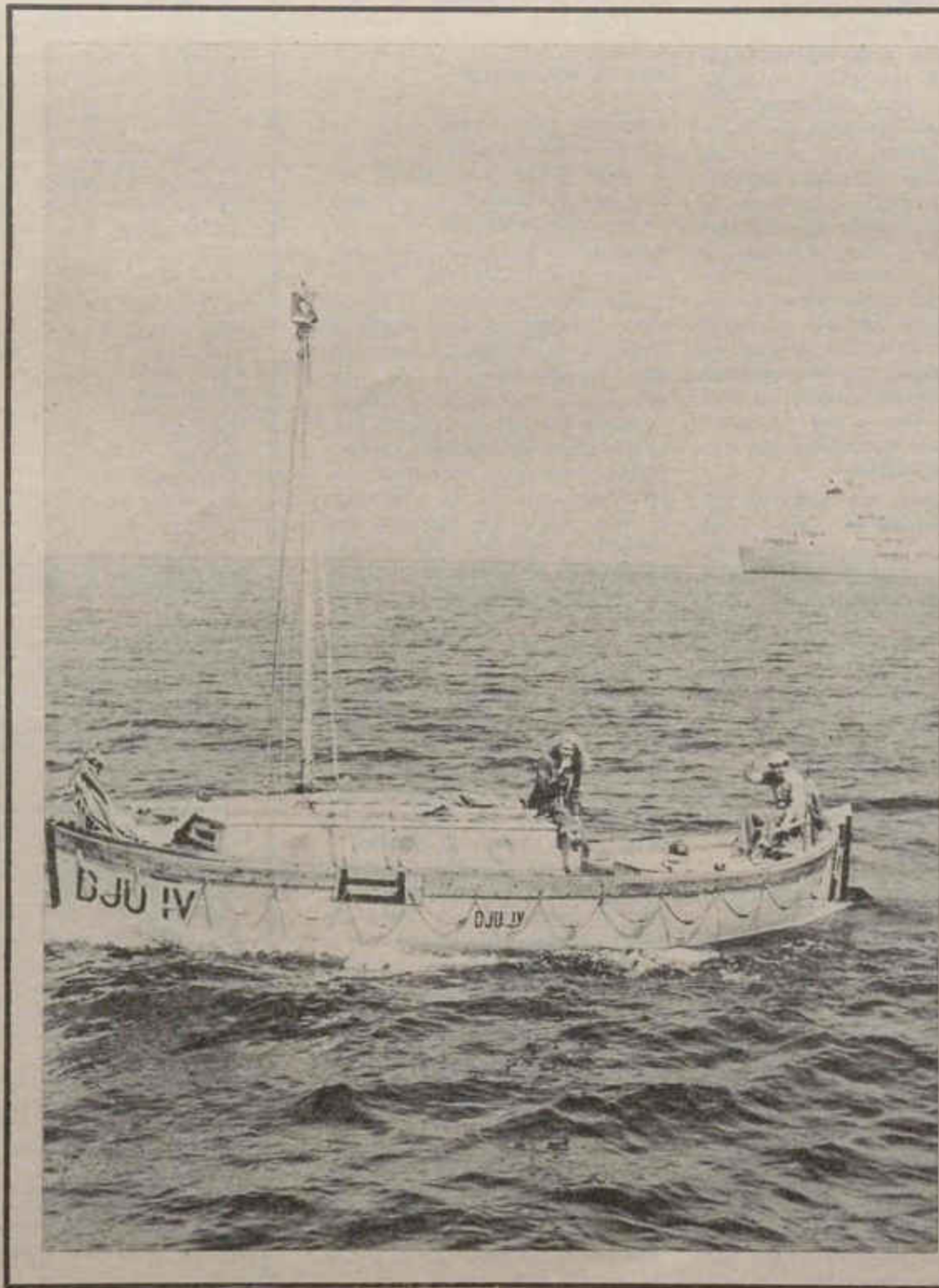
MADRID (Redacción).—El padre Urbano Velaz, sacerdote del Apostolado del Mar, ya no está en Walvis Bay (Africa del Sudoeste), donde compaginaba sus tareas específicas con la corresponsalia de «Hoja del Mar». No le han renovado el permiso de residencia por parte de las autoridades del país. Parece ser que alguien (¿uno, más de uno, todos a una?) se sentía molesto con su labor de asistencia y ayuda y algún resorte ha movido para que esa denegación de permiso fuera un hecho. Habrá que felicitar a quien supo tirar la piedra; no por eso (¡violencias no!), sino porque supo muy bien esconder la mano. Un dato: no era mano de pescador, no era mano encallecida por el trabajo.

El padre Urbano se va de Walvis Bay con la tristeza de quien abandona una labor humana y humanitaria, muy a pesar y con el sentimiento de que, después de tanto esperarlos, no llegó el equipo completo —médico, enfermera, asistente social— que el Instituto Social de la Marina ha designado para su establecimiento en Walvis Bay. Las gestiones son difíciles y por este motivo las demoras son grandes. Pero ya falta menos. Va todo por muy buen camino. Puede tener la seguridad el padre Urbano de que en muy breve tiempo, médico, enfermera y asistente social rendirán trabajo en equipo en aquel puerto.

Al padre Urbano Velaz le sustituye en Walvis Bay el capellán del Apostolado del Mar padre Carlos Acitores, quien continuará su tarea. Quizá le sustituya también en la corresponsalia de «Hoja del Mar». Lo anunciaremos oportunamente en su caso.

Por lo que a esta revista respecta, nos sentimos en la obligación de manifestar nuestra contrariedad por esta marcha del padre Urbano. En el orden social —lo pudimos comprobar— realizó una tarea admirable, y en el periodístico cumplió un área informativa preciosa. Era escueto en la exposición y denso en la noticia. También en esto dio ejemplo.

Pero la vida sigue. Y ahora el buen padre, con mucha más experiencia que cuando partió, realizará en España (donde también cuecen habas) una magnífica labor. Estamos seguros.



EXPEDICION "PLANKTON III"

El matrimonio búlgaro Dontcho y Joulia Papazovi, él de treinta y cinco años, colaborador científico de la Asociación Estatal de Constructores Mecánicos, y ella de veintinueve años, pianista, están efectuando actualmente la travesía del Atlántico en un pequeño bote de dos velas. Se trata de la expedición «Plankton III». La salida tuvo lugar en el puerto de Varna, en el mar Negro, a bordo del barco «Vassil Aprilov». En el estrecho de Gibraltar fueron dejados a su suerte para la travesía atlántica con su bote «Djou IV», de 7,93 metros de eslora, 2,68 de manga y 1,05 de puntal. Su propósito es llegar a Cuba tras cien días de navegación. Esta expedición forma parte de una serie de cinco (la próxima será la travesía del Pacífico, y la última la vuelta al mundo) para estudiar problemas relacionados con el plankton, posible alimento para naufragos e incluso para el futuro de la Humanidad. Estudiarán también el comportamiento psicológico del hombre en condiciones extremadamente duras. Analizarán el plankton del Atlántico y filmarán una película para la televisión búlgara. El matrimonio Papazovi tiene una hija de nueve meses. En esta foto vemos un momento del comienzo de la expedición. (FOTOFIEL.)

DESDE LA PALIZA DEL MARETON AL ABURRIMIENTO SOBERANO

A BORDO DE «LA RIOJA» (De nuestro corresponsal).—Después de siete días de navegación desde Freetown, llegamos a Las Palmas. La entrada era, como en el viaje de bajada a África para tomar combustible, unas cuatro horas aproximadamente. Atracando, en la maniobra de popa, el carpintero sufrió un accidente cuyas consecuencias no estábamos capacitados para determinar. Un cabo que estaba siendo virado por el cabestrante para aproximar el barco al muelle, «mordió» sobre otro, y al intentar deshacer esta mordedura le quedó la mano enganchada, siendo arrastrada hasta la misma maquinilla; otro marinero inmediatamente la frenó, pero demasiado tarde; la mano ya había quedado cogida entre dos vueltas y hubo que picar el cabo con un cuchillo para liberarla. La mano, protegida por el guante, no tenía aparentemente más que unas ligeras rozaduras, pero el dolor que sentía era muy intenso, así que le llevé a la Casa del Mar de Las Palmas, un edificio de varias plantas dedicadas a los hombres de la mar, cuya última planta es la clínica del Instituto Social de la Marina, donde explicando nuestro caso y la prisa que nos corría por la inminente salida del barco, nos atendieron de una forma tan eficiente que no dejó de extrañarnos, pues en el corto intervalo de dos horas le miró por rayos el médico del Instituto, nos mandó a hacer unas radiografías a un radiólogo y con ellas en la mano fuimos al especialista que certificó la inexistencia de rotura. En todos estos sitios entramos con preferencia, previamente puestos sobre aviso por la clínica del Instituto.

MARETONI

Poco después de nuestra llegada a bordo salíamos para Cádiz. Fue un viaje muy incómodo; tuvimos un fuerte mareton por la aleta de babor que provocaba unos tremendos balances, de unos 20 grados, a cada banda. Comer era prácticamente imposible, teníamos que hacerlo con el plato en la mano y haciendo constantemente fuerza con los pies para mantener el equilibrio, pues en cuanto uno se descuidaba un momento salía disparado con silla y todo hasta que frenaba dándose un golpe con el mamparo que estuviese más cercano en su recorrido. Una vez comido se echaban todas las sillas y butacas por el suelo y se amarraban como se podía. Dormir era todavía más complicado que comer. Teníamos que estar tumbados en la cama boca arriba, con brazos y piernas extendidas y haciendo presión sobre el colchón, ya con las extremidades de la derecha, ya con las de la izquierda, para aguantar las sucesivas caídas del barco a babor y

a estribor. Nos levantábamos más cansados que al acostarnos y la guardia terminaba por rematarnos.

A la llegada a Cádiz, el mal tiempo continuaba y no pudiendo salir el práctico a por nosotros, tuvimos que meternos solos, siempre dando unos fuertes bandazos, hasta un sitio resguardado donde nos esperaba, y aun así, su subida a bordo por la escala de gato fue bastante peligrosa.

Cádiz era puerto de descarga, y a partir de aquí, el viaje fue muy similar al anterior: Alicante, Nápoles y Savona como puertos de descarga, y Génova y Barcelona, de carga y descarga.

RELEVO Y CINE

Barcelona es el puerto base de la Compañía. Llegamos en la madrugada del día 18 de mayo y salimos ese mismo día por la tarde. El trabajo fue agotador, pues tuvimos que recibir toda la provisión que había sido pedida para el próximo viaje y, a la vez, hacernos cargo de las operaciones de carga y descarga. Entre otras cosas, nos llegó con gran contento por parte de la tripulación, una cámara de cine y algunas películas. También suele ser en este puerto donde se efectúan los cambios en la tripulación. Aquellos a los que les correspondían vacaciones salieron, entrando los que ya las habían disfrutado, y alguno que otro de nuevo ingreso. Entre los que salieron estaba el capitán, a quien sustituyó el primer oficial, siendo ocupada esta nueva vacante por un nuevo primer oficial trasbordado de otro barco de la Compañía.

De Barcelona nos fuimos a Málaga a completar la carga y de allí, otra vez a Las Palmas a por combustible, saliendo seguidamente para Luanda, directamente, ya que este viaje sería con los mismos puertos, prácticamente, que el anterior, con la variante de bajar directos a Angola e ir tocando el resto de los puertos de subida, por necesidades de la carga, que no admitía otra combinación.

CATORCE DIAS DE ABURRIMIENTO... Y MALAS CARAS

El viaje Las Palmas-Luanda es de una duración de catorce días, en los cuales la única vez que vimos tierra fue en la recalada en Cabo Verde. Estos días se hacen largos y pesados. No hay nada que hacer a bordo, y fuera de las ocho horas de guardia y de las que se ocupen en descansar, nos queda a cada uno un remanente de horas para invertir en lo que nos venga en gana. Unos leen, otros juegan en la cámara, otros se dedican a pintar y otros a construir miniaturas, pero a los pocos días todos nos abu-

rrimos. En este momento empieza a despuntar la imaginación de los tripulantes y a florecer en ambas cámaras juegos cada cual más imaginativo que el anterior; por ejemplo, hoy estamos tratando de descubrir el título de una famosa película que alguien ha interpretado por medio de la mímica y mañana nos acaloraremos en un concurso de adivinar personajes históricos en veinte preguntas, y quizá pasado nos devanemos el seso tratando de averiguar cómo aquel hace el dichoso juego de manos. Pero también esto acaba por aburrir, y los últimos días cada cual se encierra en sí mismo y el ambiente a bordo se torna gris y sombrío, los ánimos se calientan y para buscar una válvula de escape se critica todo, hemos llegado a una fase en la que todo nos parece mal. Esta fase también tiene un término con la proximidad del puerto de destino, y los dos últimos días los rostros se vuelven más luminosos y las sonrisas vuelven a aparecer en ellos.

DIAS DE EXCEPCION

Siempre hay en estos viajes un día de excepción, que se sale de la rutina diaria, y es el día del paso por el Ecuador. Es una costumbre muy antigua en los barcos «bautizar» a los que lo pasan por primera vez, los novatos. Este es un día de correteos por el barco, unos escondiéndose como pueden y otros con cubos de agua detrás de ellos. Siempre terminan los unos duchados y los otros satisfechos y celebrándolo en una pequeña fiesta que deben de organizar los bautizados. Para llevar más lejos esta costumbre, uno de los tripulantes se suele vestir de Neptuno, rey del mar, y entregar a los neófitos un diploma en el que se atestigua su paso por el Ecuador y se le atribuye el nombre de aquel animal marino que más acorde esté con su carácter.

A bordo de «La Rioja» tenemos también la excepción de los jueves y de los domingos, días en los que nos ponen alguna de las películas embarcadas en Barcelona. Hay dos sesiones, a las cuatro de la tarde, en la cámara de oficiales, y a las ocho de la noche en la toldilla al aire libre. La primera sesión es para los que están de guardia durante la segunda sesión y para aquellos que por entrar a las cuatro de la madrugada de guardia quieren aprovechar esas horas para dormir. Sea buena o mala la película, siempre es agradable, pues trae consigo comentarios y controversias y, por lo tanto, conversación y distracción.

Con unas o con otras, llegamos a Luanda, donde nos fondearon en espera de atraque, y desde donde yo escribo esta crónica. Esperamos que un día de estos nos atraquen. ■ JAVIER AGUADO.

CRONICA DE DUBLIN

WHIDDY, PRIMER PUERTO DE IRLANDA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante el mes pasado, varios ministros del Gobierno irlandés contestaron al diputado Barry Desmond, representante de una circunscripción muy marítima, que pedía en el Parlamento informaciones sobre varios problemas de interés marítimo. Leyendo las respuestas ministeriales, es posible darse mejor cuenta del desarrollo marítimo del país y de lo que es necesario para que la vida marítima irlandesa siga desarrollándose.

En primer lugar, el ministro de Transportes dio la lista de los puertos más importantes de la República de Irlanda en el año 1972, según el tonelaje de buques llegado y el tonelaje de mercancías cargadas y descargadas. En el primer lugar de la lista se halla el hasta ahora desconocido puerto del condado de Cork, Whiddy Island. Está en la bahía de Bantry, visitada cada año por tantos barcos de pesca españoles, a orillas de la cual se encuentra un campo santo donde yacen pescadores españoles víctimas de la furia del mar o de fatalidades a bordo de sus barcos. Whiddy Island fue elegida en los años 60 por una de las grandes compañías petroleras de los Estados Unidos como almacén gigantesco y centro de distribución hacia el Norte de Europa de sus productos, traídos por superpetroleros, entre los cuales, algunos de unas 250.000 toneladas, están entre los más grandes del mundo.

La entrega a la compañía petrolera del derecho de utilizar Whiddy Island provocó largas discusiones y una controversia bastante profunda en Irlanda, sobre todo porque se sentía que los petroleros enormes hubiesen debido pagar derechos mucho más altos, semejante a los pagados en un puerto desarrollado como el vecino Cork.

Controversia o no, los petroleros empezaron a llegar, y se habla ahora de la construcción de una refinería sobre la isla de Whiddy. En 1972, el tonelaje llegado allí alcanzó la cifra de 10.246 millares; 12.203 millares de toneladas de productos petroleros fueron descargados, lo que hace que Whiddy Island aparezca en la lista ministerial como primer puerto de Irlanda.

Detrás de Whiddy se halló Dublin, con 5.897.000 toneladas de barcos, 5.094.000 toneladas de mercancías llegadas y 589.000 exportadas (incluidos varios millares de bueyes y de cerdos). En tercer lugar viene Cork, con 3.867.000 toneladas de barcos y 6.149.000 toneladas de mercancías cargadas y descargadas, y a continuación:

Puertos	Buques		Mercancías	
	Toneladas		Toneladas	
Waterford	584.000		825.000	
Limerick	334.000		762.000	
New Ross	245.000		515.000	
Drogheda (*)	191.000		392.000	
Greenore	159.000		192.000	
Galway	112.000		236.000	
Arklow	91.000		184.000	
Dundalk	55.000		148.000	
Wicklow	38.000		59.000	

(*) Este puerto también registra una exportación considerable cada año de ganado.

(Un historiador de los asuntos marítimos irlandeses no puede menos de pensar, cuando mira la lista de los puertos irlandeses, en aquellos a los que se pedía a fin del siglo XVI que los españoles mandasen una armada para ayudar al gran patriota —primer verdadero patriota irlandés— Hugh O'Neill, que luchaba para expulsar el Ejército inglés de nuestra isla. O'Neill quiso que llegase a Waterford o a Cork, si venía con diez mil soldados o más, a Killybegs, hoy día nuestro puerto de pesca más desarrollado. Por desgracia, llegó al fin (y al cabo) la armada de Felipe III al pequeño puerto de Kinsale, entre Cork y Bartry Bay, con cuatro mil hombres, y allí, en una de las batallas más célebres de nuestra historia, se perdió la independencia de Irlanda.)

El ministro de Industria notificó al diputado Desmond que los astilleros de la República empleaban, en 1973, dos mil personas, y lograron vender productos de un valor de trece millones y medio de libras esterlinas.

El ministro de Transportes le informó que al comienzo de este año había 1.172 marineros en la Marina Mercante irlandesa, y el ministro de Defensa le comunicó que había en la de guerra 388 hombres, y en la reserva de Marina de guerra, 336.

El Maritime Institute of Ireland, la organización que desde hace treinta y tres años realiza una propaganda continua para el desarrollo de la economía marítima del país, ha tomado posesión de la antigua iglesia protestante situada en el puerto de pasajeros de Dun Laoghaire, a ocho kilómetros de la capital, donde se instalará el futuro Museo Marítimo de Irlanda y un centro de investigaciones. El Instituto espera mostrar allí, entre otras cosas, recuerdos de las relaciones navales entre España e Irlanda. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

EL DAMERO MARINERO

POR VICTOR UVE

SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 104

"Escucha cuando estés entristecido,
en el silencio de tus noches solas,
estas maravillosas caracolas

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la derecha de las definiciones, deben decir: VILLAESPESA-CARACOLAS.)

que de remotas playas he traído.
Y oírás, entre el tumulto de las olas,
cantar a las sirenas en tu oído".

1. K	2. P	3. O	4. F		5. G		6. A	7. N	8. N	9. L		10. H	11. A	12. j	13. O		14. K		15. j	16. E	17. B	18. N	19. M	
20. L	21. A	22. j	23. F		24. E	25. K	26. E		27. P	28. N	29. D	30. O		31. M	32. P	33. G	34. i	35. E		36. A	37. O	38. B	39. L	40. N
41. P		42. j	43. C	44. j	45. A	46. E	47. G	48. N	49. B		50. H	51. F		52. C	53. D	54. j	55. G	56. E	57. H		58. N	59. A	60. L	
61. M	62. C	63. D	64. j	65. K	66. G	67. O	68. M		69. H	70. O		71. A	72. P		73. O	74. B	75. K	76. M	77. E	78. D	79. H	80. A		81. C
82. P	83. D		84. j	85. K	86. F	87. E	88. N	89. H	90. O	91. A		92. F	93. D	94. C	95. M	96. E		97. P	98. G		99. K	100. C	101. A	102. j
103. O	104. G	105. j		106. D	107. F		108. B	109. H	110. M	111. G	112. P	113. F	114. M		115. K		116. H	117. j		118. B	119. L	120. j	121. C	

DEFINICIONES

A. Dicese del marinero discolo e insubordinado.

101 71 36 91 59 21 45 6 11
80

B. Valle profundo y abrupto invadido por el mar, en las costas de Noruega.

108 118 74 38 17 49

C. En la antigua Mileto, miembro de un Tribunal marítimo que se constituía a bordo de un buque, en puerto.

94 121 100 81 52 43 62

D. Distancia que hay desde un punto de la superficie terrestre al ecuador, contada por los grados de su meridiano.

78 83 63 53 29 93 106

E. En los trópicos, estación de gran calor, lluvias copiosas, vientos flojos y variables, durante la cual se presentan a veces fuertes temporales.

77 16 24 56 87 46 96 26 35

F. Ir orzando cuando se pueda para aprovechar el viento, cuando éste es escaso.

4 51 92 86 107 23 113

G. Dirigiré una visual a dos o más objetos desde un punto que se encuentra en su mismo plano vertical.

47 55 111 104 66 5 33 98

H. Aumento momentáneo de la luz de un faro.

116 69 57 50 10 89 79 109

I. Roblón o pequeña clavija de hierro o de acero u otro metal maleable, empleado para unir planchas.

22 84 42 102 34 12 117

J. Diera en una cosa el viento fresco.

105 44 54 15 64 120

K. Constelación que sirve de guía a los navegantes, compuesta de seis estrellas, con los nombres de las doncellas, hijas de Atlante y de la Oceánida Pleione, según la mitología griega.

99 75 65 115 14 1 25 85

L. Descendió un avión y se posó sobre la superficie del mar.

39 119 60 9 20

M. Al revés, midas la altura de un astro con el sextante u otro instrumento similar.

110 68 95 19 61 76 31 114

N. Acción y efecto de halar o cobrar de un cabo o cable que laboreo o trabaja de algún modo, hasta ponerlo más o menos rígido, según los casos.

7 88 28 18 40 58 48 8

O. Antiguo arte de pesca, hoy en desuso, que se empleaba en el Guadalquivir para pescar peces pequeños y camarones, que consiste en una manga muy larga de red fina y tupida, cuya boca se mantenía abierta mediante un rectángulo de madera.

13 90 73 30 70 103 3 67 37

P. Dicese del buque o embarcación que no tiene tajamar.

2 112 97 27 72 32 82 41

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

DIRECCION POSTAL: TELFS. MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

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

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

CADIZ



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 CALVO SOTELO, I

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16

Teléfono 81 07 16

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)