

# hoja del mar

Número 106

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

MARINA MERCANTE

**REVISION DE  
ORDENANZAS  
DE TRABAJO**

**LA PESCA DEL  
BACALAO Y SU  
REGLAMENTACION  
DE TRABAJO**



# LA MAR Y SUS SELLOS



## TRES SELLOS PARA EL SAHARA Y DOS PARA ANDORRA

En este mes de agosto no hay respuesta la aparición de ninguna nueva emisión y por ello vamos a referirnos a dos dependientes de la Administración española.

Por un lado han de mencionarse los dos sellos Pro Infancia, para la provincia del Sahara, que son de 1 y de 2 pesetas, con estos motivos: Mezquita de Smara y Mezquita de Villa Cisneros, con tiradas de 450.000 y 600.000 unidades, respectivamente.

Además, la propia Presidencia del Gobierno dispuso la emisión de un tercer sello de 15 pesetas, conmemorativo del primer centenario de la creación de la Unión Postal Universal, figurando en el dibujo el monumento que a dicha organización internacional hay en Berna, la ciudad suiza en donde tiene su residencia. La tirada es de 450.000 ejemplares.

A su vez, el Ministerio de Hacienda, y por la oportuna Orden, para el despacho del correo español en el Principado de Andorra, el pasado 30 de julio salió la serie de motivos de artesanía, formada por un 10 y un 25 pesetas, donde figuran, respectivamente, en el primero, ese mueble tan típico denominado escudellers, del estilo de un aparador y donde además de llevar lejas para platos y tazas, tiene una ristrera donde colocar las cucharas, y de ahí su nombre. En el segundo está la corona de la Virgen del Rosario, así como otra más pequeña que es la que se coloca encima de la cabeza del Niño Jesús. Tirada de 400.000 piezas de cada valor, habiendo sido estos sellos, como los de la provincia del Sahara, confeccionados en huecograbado multicolor.

## EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

**POLINESIA FRANCESA:** Segundo Campeonato del Mundo de «Hobie Cat», valor de 100 francos CFP, figurando en su dibujo uno de estos tipos de balandros. Sello para la correspondencia por avión.

**REPÚBLICA DEL GABON:** Tres sellos están dedicados a los pintores impresionistas, y son de: 40, 50 y 130 francos CFA. En el primero figura reproducido a todo color el cuadro de Claude Monet titulado «Barcos de recreo» (son unidades de gran formato).

**REPÚBLICA DE TOGO:** Serie dedicada a la pesca, figurando en cada uno de los efectos postales un motivo distinto (pesca con caña, pesca con red desde la orilla, etc.). Precios de:

30, 40, 90, 100 y 200 francos CFA. Hay además una hoja-bloque que reúne los signos postales de 90, 100 y 200 francos CFA.

**VIETNAM DEL SUR:** Día de la Ayuda Internacional, emisión de: 10, 20 y 60 d., figurando en el segundo un contenedor en el momento de ser desembarcado, y en el tercero, una grúa portuaria en primer plano y en segundo un buque de carga.

**REPÚBLICA DEL MALI:** Serie sobre medios de transporte dedicada al primer centenario de la fundación de la Unión Popular Universal, de: 80, 90 y 270 francos CFA. En el valor inferior se muestra un clipper y el transatlántico «France».

## MISCELANEA GENERAL

La propuesta que hicimos en la primera crónica sobre temas filatélicos, respecto a solicitar los datos necesarios para organizar un fichero de filatelistas entre los hombres de la mar, ha tenido una aceptación sencillamente extraordinaria y que mucho nos satisface. Con el fin de incitar a más coleccionistas para que nos envíen los datos solicitados, hoy repetimos el boletín que en su día se publicó y que ha de dirigirse a: HOJA DEL MAR (sección filatélica). Instituto Social de la Marina. Génova, 24. Madrid-4.

del Campo, las más recientes noticias sobre la misma son las siguientes:

Estuvo en Madrid la Directiva de la Federación Internacional de Filatelia con su presidente, señor Putz, y demás miembros, entre ellos el señor Langois, presidente también de la Federación francesa de sociedades filatélicas. En la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre tuvo lugar una reunión a la cual asistieron los señores directores de Correos y de dicho centro fabril, directivos de la Federación Española de sociedades filatélicas, numerosos coleccionistas e informadores. En amplio cambio de impresiones se centraron numerosos puntos relativos a la organización de la exposición.

Por otra parte, tuvo una nueva reunión la comisión encargada del nombramiento de los jurados que han de actuar en esta muestra mundial, y a la vista de las comunicaciones recibidas de la gran mayoría de los países consultados, para finales de septiembre se podrá dar la lista completa de las personas que han de componer el Jurado calificador.

Este es muy amplio, pues llega a los cincuenta miembros, y como dato de especial interés ha de indicarse que, por primera vez en una exposición de rango internacional, abundan los representantes de los países hispanoamericanos, pues es lógico que así sea, tanto por celebrarse la exposición en España como por la importancia que tiene el sello clásico de los países de América del Sur y Central, más México y Cuba, cuestión que hasta ahora se había minimizado en otras exposiciones.

### DATOS DEL COLECCIONISTA

APELLIDOS \_\_\_\_\_

DOMICILIO \_\_\_\_\_

COLECCIONA LOS SIGUIENTES PAISES O TEMAS \_\_\_\_\_

PROFESION \_\_\_\_\_

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

NOMBRE \_\_\_\_\_

CIUDAD \_\_\_\_\_

EDAD \_\_\_\_\_

En cuanto a noticias de interés, digamos que ya está aprobado que las Jornadas Filatélicas Nacionales del año 1975 se celebren en El Ferrol del Caudillo, dado que en tal año el Club Filatélico Ferrolano cumplirá sus primeros veinticinco años de existencia. Resulta así que en 1974 y 1975 son dos ciudades marineras las que organizan las Jornadas Filatélicas, pues este año corresponde a Sevilla.

En cuanto a la exposición mundial que ha de celebrarse en Madrid en el mes de abril del año que viene y en el Palacio de Cristal de la Feria

En cuanto al primer boletín informativo, se han hecho del mismo versiones en español, francés e inglés, habiéndose iniciado su reparto, así como el de carteles y viñetas de propaganda.

Para todo aquel interesado en esta exposición, cuyo plazo de admisión de solicitudes de participación se cierra el día 27 de septiembre, pueden dirigirse a estas señas: señor comisario de la Exposición ESPAÑA 75. Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Jorge Juan, 106. Madrid-9. ■ LUIS MARIA LORENTE.



## 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 Miguez. Bonn: Ángel 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 Ángel Sánchez Harguindegay.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarías de Redacción: Juana 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

# LA EVOLUCIÓN DE LA PESCA DEL BACALAO Y LA INMOVILIDAD DE SU REGLAMENTACIÓN DE TRABAJO

Y en otras ocasiones me he asomado a esta revista para dar a conocer la vida de los pescadores de bacalao, sus problemas y aspiraciones, pero como observo que aún hay mucha gente que ignora lo que son las campañas bacaladeras (cuando se enteran que estuve veintiséis años pescando bacalao me dicen que debe ser una vida estupenda eso de navegar seis meses y descansar otros seis), voy a hacer un poco de historia de lo que ha sido y de lo que es la pesca del bacalao no por lo que me hayan contado, sino por lo que he vivido.

Hasta el año 1949 esta pesca, que siempre se ha efectuado primordialmente en el Atlántico NW desde Groenlandia al Sur de Nueva Escocia (Canadá), se hacía con grandes buques de arrastre del sistema «bou» pertenecientes a las también grandes empresas PYSBE, PEBSA y COPIBA.

En el verano de dicho año, la escasez de pesca para los barcos que se dedicaban al pescado fresco, llamado «blanco», en los bancos del Gran Sol y costas de Irlanda animó a algunos armadores a emprender la entonces aventura de atravesar el Atlántico con estos pequeños buques que pescaban en Europa. Pioneros de ellos fueron la «pareja» «Rande» y «Rodeira», mandados por dos capitanes de la Marina Mercante profesionalizados en la pesca.

En septiembre salimos para Terranova, a probar suerte, con uno de los pequeños «bous» que pescaban por nuestras costas, juntándonos allí con nuestros hermanos mayores, los grandes arrastreros.

Bien le fue a la «pareja», pero no así al pequeño «bou», ya que aparte de la poca fortuna en la pesca, una avería en el motor sin esperanzas de solución le mantuvo dos días y medio al garete en medio del Atlántico, a 900 millas de Vigo, con los víveres y el agua racionados, ya que al abandonar el gran banco de Terranova se contaba con lo justo para llegar a España y con una tripulación que por primera vez cruzaba el Atlántico. Por fin pudo ponerse el motor en marcha, eliminando uno de sus cilindros, y dar orden al buque que había salido de Vigo a efectuar el remolque, de que volviese a su base.

Quizá estos datos parecerán a alguno más propios de una novela que de esta revista, pero es que quiero que esté bien clara la evolución de la pesca del bacalao y de la vida de los pescadores de los años 50 a los 70 para que se pueda juzgar qué es lo que se ha ganado y qué lo perdido.

Estos primeros buques que de pescar en Europa se desplazaron a hacerlo a las costas del Canadá eran unas diez veces más pequeños que los que lo hacían allí habitualmente, no habían sido concebidos para aquellas navegaciones y, por tanto, el agua potable estaba racionada y bajo candado, aprovechándose el agua de lluvia para lavarse; no tenían calefacción ni comedores para la tripulación y por toda ayuda a la navegación disponían de un compás magnético de mesilla. Eran, pues, barcos incómodos y hasta peligrosos, si se quiere, pero solamente se pescaba de día, y los que en ellos andábamos nunca pasamos unas Navidades fuera de nuestro hogar ni estuvimos menos de dos o tres meses con nuestra familia.

Una vez visto que las capturas efectuadas por las primeras «parejas» eran rentables, se incrementó la flota de las mismas dedicadas a esa pesca, se incrementó también el tonelaje de los buques, y como consecuencia de ello el tiempo de permanencia en la mar con detrimento de la vida familiar.

Hoy en día, los buques bacaladeros de «pareja», en su mayoría, son de gran tonelaje, la tripulación dispone de camarotes relativamente confortables, calefacción, comedores, agua potable sin límite y gambuzas frigoríficas para la conservación de alimentos, y como ayuda a la navegación y a la pesca tienen los últimos avances en la electrónica, pero a cambio de esto el tripulante trabaja más intensamente (se pesca de día y de noche) y para disfrutar de su familia le queda un mes al año escasamente.

Este aumento de tonelaje y mejora en las condiciones de habitabilidad y de navegación no ha disminuido, sin embargo, el número de accidentes mortales, que sigue siendo muy superior, en toda la mar en general, a los de la totalidad de la industria de la nación.

Es posible que los jóvenes inmersos en esta sociedad de consumo digan que de esta forma se gana más dinero, y como sólo puedo hablar de mi propia experiencia, sí digo que el estreno de barcos más grandes, más cómodos y con mayores adelantos me causaba una gran alegría, pero que ahora siento como si esta alegría profesional hubiera sido un canto de sirena para alejarme de los míos e ir mermando la felicidad de que disfrutábamos en los primeros años.

Grupos de 20 ó 25 hombres conviviendo durante trescientos y pico días del año en un puesto de trabajo aislado de la familia y de la sociedad, con la monotonía obligada de las comidas y con una jornada laboral no definida, creo que no son unos trabajadores corrientes y que merecen un trato especial en cuanto a cuestiones laborales y sociales se refiere; sin embargo, estos 4.300 hombres que aproximadamente integran la flota bacaladera están regidos «oficialmente» por la Reglamentación de Trabajo de 1959, que a la vista de la evolución sufrida por esta pesca exige una rápida actualización. Ahora bien, ¿por qué no se ha actualizado ya? Será porque así como se lee en la prensa que existe una mayoría silenciosa en nuestra Patria, estos hombres deben formar una minoría «sordomuda», pues difícilmente viviendo casi permanentemente a dos mil millas de España, entregados a su trabajo, que no es poco, pueden enterarse de lo que aquí pasa ni hacer oír su voz para que sean conocidos sus problemas y aspiraciones.

Verdad es también que entre estos verdaderos profesionales de la pesca existe un mínimo de tripulantes que hablan y obran irresponsablemente y casi siempre a destiempo, que posiblemente con su actitud perjudican a sus compañeros, pero éstos no pueden servir de cortina que oculte las verdaderas necesidades de los hombres que han hecho de la pesca su profesión y medio de vida, ya que los otros son advenedizos que se enrolan para conseguir una ganancia temporal, sin ánimo de continuidad, o simplemente por ver qué es lo que pasa. ■ GREGORIO VILLAUMBRALES.

CON CARÁCTER TEMPORAL, POR LA ENFERMEDAD DEL CAUDILLO

# JUAN CARLOS DE BORBÓN

## ASUNCION DE FUNCIONES

MADRID, 19.—Su Excelencia el Jefe del Estado, teniendo en cuenta el curso de su enfermedad, ha dispuesto que el presidente del Gobierno dé cuenta de la misma a las Cortes, a los efectos previstos en el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado y la Ley de 15 de julio de 1971, en virtud de los cuales asumirá las funciones del Jefe del Estado Su Alteza Real don Juan Carlos de Borbón y Borbón.

El artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado dice:

«Durante las ausencias del Jefe del Estado del territorio nacional o en caso de enfermedad, asumirá sus funciones el heredero de la corona, si lo hubiere y fuese mayor de treinta años, o, en su defecto, el Consejo de Regencia. En todo caso, el presidente del Gobierno dará cuenta a las Cortes».

La Ley 26/1971, de 15 de julio, dispone:

«Corresponden al Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón y Borbón, sucesor a título de Rey en la Jefatura del Estado, las funciones que el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado encomienda al heredero de la corona».

## FUNCIONES DEL PRÍNCIPE DE ESPAÑA

MADRID, 19. Ley de 15 de julio de 1971, número 26/71. Jefatura del Estado. Funciones del Príncipe de España en los casos de ausencia o enfermedad del Jefe del Estado.

Designado, por Ley de 22 de julio de 1969, sucesor a título de Rey en la Jefatura del Estado el Príncipe don Juan Carlos de Borbón, considero conveniente dejar expresamente establecido que le corresponden las funciones que el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado asigna al heredero de la corona que hubiera cumplido la edad de treinta años.

A tal fin, y en virtud de las atribuciones que me concede la disposición transitoria 1/a de la Ley Orgánica del Estado, dispongo:

Artículo 1.—Corresponden al Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón y Borbón, sucesor a título de Rey en la Jefatura del Estado, las funciones que el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado encomienda al heredero de la corona.

Artículo 2.—La presente Ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

El artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado dice textualmente:

«Durante las ausencias del Jefe del Estado del territorio nacional, o en caso de enfermedad, asumirá sus funciones el heredero de la corona si lo hubiere y fuese mayor de treinta años, o, en su defecto, el Consejo de Regencia. En todo caso, el presidente del Gobierno dará cuenta a las Cortes».

Por su parte la disposición transitoria primera de la Ley Orgánica del Estado dice, también textualmente:

«Primera. I. Cuando se cumplan las previsiones de la Ley de Sucesión, la persona llamada a ejercer la Jefatura del Estado, a título de Rey o de Regente, asumirá las funciones y deberes señalados al Jefe del Estado en la presente Ley.

II. Las atribuciones concedidas al Jefe del Estado por las Leyes de 30 de enero de 1938 y de 8 de agosto de 1939, así como las prerrogativas que le otorgan los artículos sexto y decimotercero de la Ley de Sucesión, subsistirán y mantendrán su vigencia hasta que se produzca el supuesto a que se refiere el párrafo anterior.

III. La Jefatura Nacional del Movimiento corresponde con carácter vitalicio a Francisco Franco, Caudillo de España. Al cumplirse las previsiones sucesorias pasará al Jefe del Estado, y por delegación de este, al presidente del Gobierno».

El Generalísimo Franco despacha en las habitaciones que ocupa en la Ciudad Sanitaria con el presidente del Gobierno, señor Arias Navarro.



## CRONOLOGIA

E L Jefe del Estado ingresó en la clínica privada de la Ciudad Sanitaria Francisco Franco el pasado día 9 de julio, a la una y diez de la tarde. El Generalísimo, que vestía de paisano, hizo su entrada en el citado centro clínico por su propio pie y dando al brazo a su esposa, doña Carmen Polo de Franco. Ambos habían llegado en automóvil, procedentes del palacio de El Pardo.

Según una nota de la Casa Civil, el Jefe del Estado padecía una flebitis en la pierna derecha. La citada enfermedad es definida en términos generales en los libros de Medicina como una inflamación de la pared venosa, de etiología diversa y, con frecuencia, de causa desconocida.

Al Jefe del Estado le fue asignada la habitación número 609 de la planta F—sexta—de la clínica privada, que, junto a la 608, destinada a doña Carmen Polo, son las únicas «suites» existentes en la citada planta.

A las cinco y cuarto de esa misma tarde, las primeras impresiones médicas que se tenían indicaban que el Generalísimo respondía bien al tratamiento a base de anticoagulantes que le estaba siendo aplicado.

Además de los familiares más allegados, acudieron a la clínica a visitar al Jefe del Estado Su Alteza Real el Príncipe de España, los presidentes del Gobierno y de las Cortes, y varios ministros, así como amigos íntimos de la familia Franco.

La tónica de esta primera jornada fue de serenidad y de información abierta.

### PRIMER PARTE MEDICO

Día 10.—A mediodía, el doctor Teigell, jefe adjunto de Medicina Interna de la Ciudad Sanitaria, leyó ante los informadores allí destacados el primer parte médico sobre la enfermedad del Generalísimo. El comunicado decía así:

«Reconocido por el equipo médico que atiende a Su Excelencia el Jefe del Estado, se encuentran signos de regresión del proceso flebítico del miembro inferior derecho que le aqueja y que motivó su hospitalización. Mantiene sus constantes fisiológicas y no hay repercusión alguna sobre su estado general, siendo absolutamente normal la exploración cardio-respiratoria. Firmaban dicho parte médico los doctores Franco Manera, Ortega Núñez, Rivera López, Vaqueiro González y Federico y Vicente Gil.

A las doce y media de esa misma mañana, el director general técnico de la Ciudad Sanitaria Francisco Franco mantuvo una conferencia de prensa con los informadores, en la que dijo, entre otras cosas, lo siguiente:

«Realmente, el Jefe del Estado llegó en unas condiciones prácticamente normales, como lo demuestra el hecho de que entró en la clínica por su propio pie. Su internamiento ha constituido una medida precautoria, más que nada con el fin de mantenerle en reposo y poderle administrar un tratamiento adecuado.

A lo largo de todo el día se intensificaron las visitas de familiares, de altas autoridades de la nación y de amigos íntimos de la familia, todos los cuales se mostraban optimistas en sus declaraciones a los periodistas respecto a la evolución de la enfermedad del Jefe del Estado. Entre las personalidades que acudieron a la clínica figuraban el Príncipe de España y el presidente del Gobierno, con quien el Jefe del Estado despachó durante casi una hora. Por otra parte, las declaraciones de los médicos coincidían en afirmar que el Generalísimo Franco almorzaba normalmente y veía algunos espacios de televisión.

### PROSIGUE LA MEJORIA

Día 11.—En el parte médico se pone de relieve que el Jefe del Estado, a la vista de la evolución favorable de su enfermedad, había sido autorizado a levantarse y a realizar ejercicios moderados. Dichos ejercicios consistían en pequeños paseos a lo largo del corredor de la planta sexta de la clínica, que serían repetidos de forma progresiva en días sucesivos.

Tanto en el día 11 como en los siguientes se repitieron las visitas. Los partes médicos seguían hablando de evolución favorable en la dolencia del Generalísimo. Incluso el correspondiente al día 15 hablaba ya de reducción en la medicación que le estaba siendo aplicada al Jefe del Estado.

Día 16.—Con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, los reporteros gráficos fueron autorizados a subir a la planta F y obtener fotografías de la esposa del Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco, que celebraba su onomástica. Ese mismo día, el doctor don Vicente Gil afirmó: «En realidad, el Jefe del Estado está en condiciones de salir de la clínica cuando él quiera, aunque preferimos que esté aquí hasta su total recuperación».

### PRIMERAS FOTOGRAFIAS DE FRANCO

Día 17.—A las doce y media de la mañana los redactores gráficos acreditados para hacer información del Jefe del Estado fueron autorizados a obtener fotografías del Generalísimo. Este, tras saludar con afecto a los citados periodistas, les dijo que podían tomarle las fotos que quisieran. El Jefe del Estado posó para los redactores gráficos paseando por el corredor de la planta sexta, despachando con el presidente

del Gobierno y, por último, en compañía de doña Carmen Polo.

Las impresiones personales de estos periodistas señalaban que el Generalísimo presentaba muy buen aspecto y que parecía completamente recuperado de la flebitis.

Día 18.—Además de las personalidades habituales, visitó al Caudillo por primera vez la Princesa de España, doña Sofía, tras su regreso de Londres.

### EMPEORAMIENTO: COMPLICACIONES GASTRICAS

Día 19.—A mediodía se facilitó un parte médico que señalaba un retroceso en la evolución de la enfermedad del Jefe del Estado «por la presentación de complicaciones gástricas». Asimismo, precisaba que las constantes fisiológicas se mantenían dentro de los límites de la normalidad.

Durante la mañana, el presidente del Gobierno estuvo durante casi dos horas con el Jefe del Estado, y a las doce abandonó la clínica para reunirse con el Consejo de Ministros. A la una y veinticinco regresó de nuevo a la clínica el señor Arias Navarro. En ese momento se encontraban en la planta F el Príncipe de España, que había llegado a la una—la Princesa llegaría a las dos menos diez—; el presidente de las Cortes y del Consejo del Reino y el ministro de la Presidencia. Todos ellos permanecieron en la clínica hasta las tres menos veinticinco de la tarde.

### TRASPAZO DE PODERES

Momentos después fue hecho público un comunicado anunciendo la transmisión de poderes al Príncipe don Juan Carlos, prevista en la Ley de julio de 1971 para los casos de enfermedad o ausencia del Jefe del Estado, y que en este caso se ha aplicado por decisión del propio Francisco Franco.

Por la tarde, Su Excelencia fue visitado por sus familiares, y tras la firma de ratificación de la «Declaración de Principios» hispano-norteamericana, por el Príncipe de España, presidente del Gobierno y de las Cortes y varios ministros. Asimismo, durante las primeras horas de la noche, la clínica se vio muy concurrida de visitantes—ex ministros, familiares y amigos—. A las ocho y media fue facilitado un nuevo parte médico: «La hematemesis—hemorragia del tracto intestinal—grave sufrida por el Generalísimo aquella mañana, había sido cohibida con el tratamiento seguido».

Día 21, domingo.—Hubo en la clínica una consulta de médicos, para la cual llegaron diversos especialistas acreditados de España. En el vestíbulo, los periodistas comentaban que podía estar preparando una posible intervención quirúrgica del Caudillo. Esta tarde llegaron a la clínica y coincidieron juntos en la misma los Príncipes don Juan Carlos y doña Sofía, el presidente del Gobierno, el de las Cortes y Consejo del Reino, los vicepresidentes del Gobierno y algunos ministros.

A las diez y veintidós minutos de la noche fue facilitado un nuevo parte médico, en el que decía: «En la tarde de hoy, el equipo médico que trata a S. E. el Jefe del Estado se ha reunido en consulta con los profesores Martorell, Muñoz Calero, Castro Ferriñas, Alonso Castillo, Gómez Mantilla y Sánchez Fayos, habiéndose llegado al acuerdo unánime de coincidir plenamente con la terapéutica seguida hasta el momento y no precisar alteraciones en su línea de actuación. Al propio tiempo, se ha coincidido unánimemente en la impresión optimista actual en la evolución del proceso flebotrombótico motivador de la

## LA FLEBITIS

**H**EMOS solicitado del doctor don Leopoldo Martínez-Osorio, destacado especialista en Angiología, su explicación sobre lo que es y qué peculiaridades suele manifestar la flebitis. El doctor Martínez-Osorio ha sido jefe del Servicio de Cirugía Vascular de la O. S. 18 de Julio durante más de diez años. También es investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en la actualidad. Así como director del Centro de Diagnóstico e Investigación Cardiovascular de Aravaca y director del Patronato Miguel Servet, de la Fundación General Mediterránea, dedicado al fomento y ayuda a la investigación cardiovascular en nuestro país. Por tanto, su opinión en este tema—vertida en un lenguaje informativo, inteligible por todos—es plenamente autorizada:

—La flebitis es una enfermedad que afecta a las venas del organismo humano y que, concretamente, se localiza en sus paredes, que están inflamadas. Algunas veces, esta inflamación puede repercutir sobre la sangre que discurre por el interior de ellas. Este detalle es importante, como luego veremos, sobre todo a la hora de establecer un tratamiento adecuado. Las flebitis, que, teórica-

# Jefe del Estado en funciones

consulta. Firmaba el parte el director de la residencia sanitaria, doctor Hidalgo Huerta. Este parte médico descartaba, por lo tanto, la posibilidad de la intervención quirúrgica.

## TRANQUILIDAD Y CONVALESCENCIA

En los días sucesivos al domingo siguió habiendo tranquilidad en la clínica, y los sucesivos partes médicos hablaban de «favorable evolución» y «normalización». El parte del día 24 hablaba ya de «convalecencia» del Jefe del Estado. El Generalísimo seguía dando paseos por las dependencias de la planta F, su alimentación volvió a ser oral y continuó recibiendo numerosísimas visitas, telegramas y adhesiones y buenos deseos de pronta recuperación.

El día 23, el doctor Hidalgo Huerta celebró una rueda de prensa en la clínica, y dijo que desde el punto de vista médico, el Caudillo podía abandonar la clínica esa misma semana, puede hacer vida normal y reanudar su actividad como Jefe del Estado. Se levanta todos los días y no es cierto que haya estado en el quirófano en ningún momento. Explicó también que no se le aplicaban ya anticoagulantes y que la hemorragia del viernes día 19 fue eliminada rápidamente. Como posibles causas de la flebitis señaló la inmovilidad prolongada, dado que el Generalísimo permanecía mucho tiempo de pie o sentado, pero inmóvil, en audiencias y actos similares, y además veía mucho la televisión, de lo que era muy aficionado. Esta inmovilidad tan prolongada no le conviene.

Y ya en el parte médico del día 29 se decía textualmente que el Jefe del Estado había sido sometido a reconocimientos médicos complementarios que habían terminado satisfactoriamente y se consideraba que podía ser dado de alta en cualquier momento. A primera hora de la tarde del lunes día 29 se consideraba inminente la salida del Caudillo de la clínica, lo que se produjo el martes día 30, por la mañana.

## BIOGRAFIA DEL PRINCIPE DE ESPAÑA

● Don Juan Carlos de Borbón y Borbón nació el 5 de enero de 1938 en la ciudad de Roma. Hijo de don Juan de Borbón y Battemberg y de doña María de las Mercedes de Borbón y Orléans, condes de Barcelona. Nieto, por línea paterna, de los Reyes don Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia, y por línea materna, del Infante don Carlos de Borbón y de la infanta doña Luisa de Orléans. Le bautizó el cardenal Pacelli, que había de ser el Papa Pío XII.

● Los condes de Barcelona trasladaron su domicilio a Lausana (Suiza), y más tarde, a Estoril (Portugal). El 25 de agosto de 1948, a bordo del yate «Azor», fondeado en San Sebastián, el conde de Barcelona visitó al Generalísimo Franco, para tratar de la educación de don Juan Carlos de Borbón en España. Este había cursado ya estudios primarios, especialmente en el colegio de los padres marianistas, en Friburgo.

● Don Juan Carlos residió, en el otoño de 1948, en «Las Jarillas», Madrid, y en el palacio de Miramar, en San Sebastián, cursando, en compañía de otros muchachos, los estudios de Bachillerato, de los que se

examinó en el Instituto madrileño de San Isidro. Finalizó el Bachillerato Superior en junio de 1954. En ese mismo año, el 29 de diciembre, el Jefe del Estado español y el conde de Barcelona se reunieron en Las Cabezas (Cáceres), para tratar de los futuros estudios de don Juan Carlos.

● El 21 de julio de 1955, en el «Boletín Oficial del Estado», aparece nombrado don Juan Carlos caballero cadete de la decimocuarta promoción de la Academia Militar de Zaragoza. Previamente había realizado estudios preparatorios bajo la dirección del teniente general duque de la Torre, en el palacio de Montellano, en Madrid, recibiendo lecciones prácticas en el Colegio de Huérfanos de la Armada. Jura la bandera en una ceremonia presidida por el general Muñoz Grandes, ministro del Ejército, y el 13 de julio del año siguiente obtiene el empleo de alférez de Infantería, y en septiembre ingresa en la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra). Realiza, a bordo del «Juan Sebastián Elcano», un viaje de prácticas, en 1958, por Santo Domingo, Panamá, Perú, Colombia y Estados Unidos. En un segundo viaje de prácticas, hecho a bordo de un minador, visita distintos puertos de la Península, Baleares y Canarias.

● Recibe don Juan Carlos, el 16 de julio de 1958, los despachos de alférez de Fragata y se incorpora poco después a la Academia General del Aire de San Javier (Murcia) como alférez alumno, efectuando poco después un viaje de prácticas que le lleva a Turín, Florencia, Roma y Nápoles. En el Desfile de la Victoria del 3 de mayo de 1959, don Juan Carlos da escolta a la bandera de su Academia y el 10 de diciembre de ese mismo año es nombrado alférez de Navío, teniente de Infantería y teniente de Aviación, entregándole los respectivos despachos en Zaragoza los correspondientes ministros de los Departamentos militares.

● En la primavera de 1960 se reúnen por tercera vez el Caudillo y el conde de Barcelona para trazar el plan de estudios de don Juan Carlos en su última etapa de formación. La entrevista se celebró también en Las Cabezas. Se instala ese año el Príncipe en la Casita de Arriba de San Lorenzo del Escorial, para cursar cursos monográficos en Derecho, Economía, Ciencias Políticas y Filosofía. Complementa esas enseñanzas asistiendo a las Facultades de Derecho y de Filosofía y Letras de Madrid, así como a conferencias, visitas a museos y viajes de estudio por España.

● Los Reyes de Grecia y los condes de Barcelona anuncian, el 13 de septiembre de 1961, el compromiso oficial de don Juan Carlos y la Princesa doña Sofía, hija del Rey Pablo y de la Reina Federica. La boda se celebra el 14 de mayo de 1962, en la catedral de San Dionisio, de Atenas. Asiste a la ceremonia una misión especial española, presidida por el almirante Abárzuza, quien entrega a don Juan Carlos el Gran Collar de la Orden de Carlos III, concedido por el Gobierno español.

mente, pueden localizarse en cualquier lugar del organismo, en la práctica se dan con la máxima frecuencia en los miembros inferiores, sobre todo por debajo de la rodilla.

«Es, en la mayoría de los casos, de carácter benigno, y estadísticamente se nos suele presentar entre personas de cualquier edad y sexo. En cuanto se refiere a las causas que la producen, muchas veces no llegan a ser perfectamente aclaradas, pero, en cambio, la forma clínica en que se manifiesta es muy típica. El síntoma más aparente suele ser la inflamación o edema de la región afectada.

«El tratamiento difiere, al determinar con exactitud la variedad o forma de flebitis presentada. En algunas de ellas —las más habituales—, cuando predomina el componente inflamatorio, los específicos anti-inflamatorios y otros medicamentos, junto con simples medidas de carácter físico, como, por ejemplo, el reposo con elevación de la zona afectada, suele ser la terapéutica más adecuada.

«Cuando lo que predomina es la congestión y detención de la sangre dentro de la vena inflamada —circunstancia que ya no se plantea en la flebitis simple y que se da si ésta no ha llegado a ser controlada—, además del tratamiento anterior, puede llegar a ser precisa una sencilla intervención quirúrgica, practicada con anestesia local, con la que se extraen los coágulos que hayan podido formarse dentro de las venas. En am-

bos casos suele ser seguido el tratamiento de un vendaje elástico que ayuda, finalmente, a que las venas vuelvan a funcionar correctamente.

«El pronóstico de las flebitis no complicadas, cuando son adecuadamente tratadas y el médico reúne la suficiente experiencia, es bueno prácticamente en la mayoría de los casos, ya que, como se dice en argot médico, las venas son extremadamente agradecidas. Sobre todo, cuando un buen estado general del enfermo coopera a su pronto restablecimiento. La edad no añade gravedad alguna, ya que en muchos casos algunos tipos de flebitis son típicos de la edad avanzada.

«El estado en que quedan las venas del miembro inferior, después de esta enfermedad, una vez lograda su curación, suele ser de «Resistitudo ad integrum», es decir, curación total, sin secuelas ni limitaciones de ningún tipo. En los casos de mayor intensidad puede aparecer el llamado síndrome posflebitico, traducido en una cierta insuficiencia venosa que puede ser compensada y, por tanto, compatible también con una vida normal. En la que suele aconsejarse la deambulación frecuente, el no permanecer de pie largo rato, una alimentación con control de líquidos y de sal, y en general evitar aquellas circunstancias que supongan sobrecarga de la circulación de retorno.

(«Blanco y Negro»)



● Nace el 20 de diciembre de 1963 la princesa Elena, hija primogénita de don Juan Carlos y doña Sofía. En junio de 1965 nace la segunda hija del matrimonio, a la que se da el nombre de Cristina. Y el 30 de enero de 1968, el primer hijo varón del matrimonio, que fue apadrinado por la Reina Victoria Eugenia y el conde de Barcelona, asistiendo a la ceremonia el Jefe del Estado español y altas jerarquías de la nación.

● Viajan los Príncipes don Juan Carlos y doña Sofía a los Estados Unidos, invitados por la NASA, en 1967, visitando los diversos centros de operaciones espaciales. Al año siguiente asistió don Juan Carlos al Congreso Sindical de Tarragona. El 31 de diciembre fue ascendido a capitán de Infantería.

● En estos últimos años, don Juan Carlos ha estado en estrecho contacto con la Administración española, a la que ha estudiado detenidamente. En 1963 visitó asiduamente el Ministerio de Obras Públicas. En 1964, el de Agricultura, y siguió completando la información recibida en visitas a otros Ministerios en el bienio siguiente. Así desarrolló 169 sesiones en el Ministerio de Industria durante 1965, y en 1966 estudió profundamente el Ministerio de Hacienda, al que siguió visitando durante parte de 1967. En este último año dedicó sus demás jornadas de estudio al Ministerio de Justicia y en 1968 consagró cinco sesiones semanales, de unas tres horas de duración cada una, a los Ministerios de Gobernación y de Comercio.

● Simultáneamente a los estudios de Administración, su plan de trabajo ha comprendido también la asistencia a conferencias y, sobre todo, viajes por España. Lo que le ha permitido conocer casi íntegramente a toda la nación, tanto en su parte peninsular como por lo que se refiere a las islas adyacentes. Don Juan Carlos ha recibido abundante información de los principales problemas internacionales a escala mundial por distintos funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores, información completada mediante conferencias con especialistas en Derecho Internacional y en asuntos militares.

● Desde que en el momento histórico del 23 de julio de 1969, en que don Juan Carlos aceptó ser y fue proclamado sucesor del Jefe del Estado, Generalísimo Franco, «a título de Rey», se acentúa la intensa actividad que ya venía desplegando, con su presencia en los actos culminantes de la vida nacional, con sus frecuentes viajes al extranjero y con su constante atención a las más variadas manifestaciones de la actividad española. Ese mismo día, el Príncipe, por Decreto de la Jefatura del Estado, recibió a título honorífico los empleos de general de Brigada del arma de Infantería, contraalmirante de la Armada y general de Brigada del Ejército del Aire.

● El Príncipe de España, que domina los idiomas francés, inglés, italiano y portugués y conoce algo de griego y alemán, ha visitado treinta y cinco países de Europa, Asia, África y América: Alemania (1964, 1970, 1971, 1972), Bélgica (1964, 1969), Italia (1959, 1962, 1964, 1968, 1969, 1970, 1971), Suiza (1964, 1969), Portugal (1964, 1968)

—con visita a la provincia ultramarina de Angola—, 1971, 1972), Inglaterra (1966, 1971, 1972), India (1966, 1974), Egipto (1966), Camboya (1968), Jordania (1968), Estados Unidos (1958, 1967, 1971, 1972), Grecia (1961), Irán (1969, 1971), Etiopía (1972), Dinamarca (1971, 1972), Japón (1972), Francia (1970, 1973), Arabia Saudita (1974), Filipinas (1974), etcétera.

● En el transcurso de estos viajes se ha entrevistado con los Papas Pío XII, Juan XXIII y Pablo VI, y conocido a numerosos monarcas y Presidentes, entre ellos, Pompidou y Nixon, y a los primeros ministros de la mayoría de los países visitados. Ha dado dos veces la vuelta al mundo.

● El Príncipe ha aparecido, entre otras, en la televisión francesa y la alemana ha dedicado un programa entero a mostrar su vida familiar. El Príncipe tiene los honores establecidos para capitanes generales y la preeminencia regulada en el reglamento de precedencias y ordenación de autoridades y corporaciones, de fecha 27 de junio de 1968, para el heredero a la corona. Por Ley de 16 de julio de 1971 asumirá las funciones del Jefe del Estado en caso de incapacidad, ausencia o enfermedad de éste.

● Todos los días laborables los ha venido dedicando el Príncipe a sus estudios e informaciones. Los sábados emplea sus horas en actividades privadas y familiares, y los domingos, en practicar deportes, en especial, la equitación, la caza y el balonmano. Practica además la natación, el esquí acuático, el tenis, el karate y el judo, y sigue con gran interés las competiciones de fútbol y baloncesto, no desdenando la fiesta taurina, a la que es muy aficionado. Es experto piloto de helicóptero.

● Su carácter es abierto y franco, en constante contacto con la realidad diaria, en medio de la cual vive. Sus numerosos viajes le han dado también una idea internacional de la política y la vida, que será útilísima cuando sea llamado a regir los destinos de España. Su visión de las cosas españolas es también amplísima, debido al minucioso estudio que ha hecho de la estructura del Gobierno y la Administración. Se trata de un príncipe moderno en el sentido más estricto de la expresión. En una entrevista transmitida por la televisión alemana, el Príncipe, en respuesta a una pregunta, dijo claramente que en nuestra época no tienen cabida los méritos heredados, es decir, que la futura Corte española no será un reflejo de la de sus antepasados.

● Como el Príncipe mismo dijo recientemente en una visita a Murcia: «Hoy avanzamos un paso más para crear riqueza y hacer a nuestra Patria cada día mejor, trabajo de todos en el que tendremos que vencer dificultades, pero en el que, con la ayuda de Dios, nadie ni nada podrá detenernos».

● O bien las que pronunció el 24 de junio último, día de San Juan, agradeciendo al Gobierno su felicitación: «Este trabajo de encauzar ideas y aprovechar cuanto hay de positivo en las nuevas generaciones es la labor que nos espera y responde plenamente al camino que escogí el 23 de julio de 1969, convencido de que así servía a España, y quiero afirmar de nuevo que nada podrá apartarme del rumbo que me he trazado».

# HOMENAJE DE LOS PORTUARIOS AL MINISTRO DE TRABAJO

Los vocales nacionales de la Agrupación Sindical de Trabajadores Portuarios rindieron en Alicante un homenaje al ministro de Trabajo, don Lícínio de la Fuente. En este acto, el presidente de la Agrupación, don Rafael Camps Darder, pronunció el discurso cuyo texto íntegro transcribimos.

Excelentísimo señor ministro de Trabajo, excelentísimos e ilustrísimos señores, queridos compañeros y amigos todos.

Es para mí un honor el poder dirigirte la palabra en este honroso acto con la sencillez que nos caracteriza a los hombres portuarios: Nos hemos convocado en esta maravillosa ciudad levantina, cargada de Historia y gestas gloriosas para nuestra España, haciendo coincidir en este acto solemne de adhesión y homenaje a nuestro ministro la imposición de la medalla del Mérito al Trabajo a un empresario portuario, nuestro querido amigo Carlos, hombre que ha dedicado toda su vida al servicio de este puerto de Alicante, teniendo sobradamente demostrado su espíritu social y amor a esta profesión, siendo un auténtico trabajador portuario más, y al que nosotros correspondemos con nuestro cariño, admiración y respeto, porque ha sabido, con su conducta ejemplar y honestidad, ganarse nuestra confianza y afecto.

Por esta importante doble circunstancia hemos hecho un parentesis en nuestros quehaceres cotidianos para mostrarte públicamente, querido ministro, uno de los sentimientos más nobles que caracterizan a los hombres de bien: la gratitud. En un periodo de poco más de cuatro años, problemas graves, viejos e injustos, que demandaban solución ya hace muchos años atrás, los hemos ido viendo resueltos en ese corto periodo de tiempo en que hemos tenido la fortuna de que capitaneara nuestro mundo del trabajo.

Han querido también estar presentes en este jubiloso y solemne acto de adhesión y gratitud hacia ti no solamente todos los representantes sindicales de nuestra Agrupación Nacional de Estibadores Portuarios, sino que además nuestro Sindicato Nacional de la Marina Mercante ha hecho coincidir con estas mismas fechas y en esta localidad su anual Asamblea Regional; trabajadores jubilados, cargados de historia portuaria, venidos de Valencia, Gandía, Cartagena y los de esta localidad, en representación de todos nuestros queridos trabajadores jubilados españoles, para con su presencia testificar también su agradecimiento por los beneficios conseguidos con sus prestaciones, trabajadores en activo, que con sus respectivos representantes sindicales han venido desde sus provincias para participar en este acto y estar contigo, y puedo asegurarte, querido ministro, que apañados con todos los estibadores de este puerto alicantino, nuestros hermanos y compañeros, está presente toda esa gran familia portuaria, porque los que no han podido asistir y estar físicamente con nosotros, sé que su espíritu está con nosotros, corroborando todos, unos con su presencia y otros espiritualmente, mis humildes palabras, que con completa seguridad son sentidas y compartidas por todos y cada uno de los estibadores portuarios y sus familiares, porque tus hechos han venido a llevar a los corazones de todos nosotros la esperanza y la paz, al establecer una serie de medidas que garantizan nuestra Seguridad Social en su más amplia concepción y nuestra seguridad económica, dentro del complejo mundo en que se desarrollan los trabajos portuarios y con un perfecto conocimiento de ellos, factores estos que nos hacen sentirnos más seguros de nosotros mismos y, en consecuencia, más libres.

## SEGURIDAD SOCIAL

Esta aún reciente en nuestra mente el recuerdo de aquellos trabajadores compañeros nuestros que tenían que soportar el duro trabajo en los muelles y en las bodegas de los buques con sesenta y cinco años, y en ocasiones con edades superiores, para poder alcanzar su jubilación, con pensiones que en muchos de los casos no eran ni medianamente suficientes.

Hoy, sin ánimos triunfalistas, podemos asegurar

que este importante y grave problema, gracias a ti, querido ministro, ha tenido su justa solución, a través del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, y pueden nuestros compañeros los estibadores portuarios gozar de una jubilación a edades acordes con la penosidad de nuestro trabajo, con la aplicación del correspondiente coeficiente reductor de edad, por años trabajados en nuestra profesión y con sus correspondientes prestaciones económicas sobre los salarios realmente alcanzados, de tal forma que ese paso importante en la vida del trabajador, de su situación de activo a pasivo, para disfrutar del bien ganado descanso después de toda una vida de trabajo, no sufre su economía familiar merma alguna en sus ingresos.

Esto por si sólo justificaría sobradamente nuestro deseo de la celebración de este acto de bien ganado homenaje y nuestra adhesión hacia tu persona, pero no sería justo al menos no significar otros graves problemas que han visto también la solución mediante tu valiosa gestión y ayuda.

No podemos olvidar aquellos días que por falta de trabajo y después de estar ocupados asistiendo a nuestras listas de llamamiento para prestar nuestro servicio siendo empleados, teníamos que regresar a nuestros hogares con las manos vacías, situación tan injusta que nos llenaba de inseguridad e incertidumbre y que hoy, gracias a ti, pasó a ser historia.

Hoy tenemos reconocido el derecho y, en consecuencia, la seguridad de que si por causas ajenas a nuestra voluntad no somos empleados, tenemos garantizado nuestro salario, que si actualmente no es muy sustancioso, si que ayuda a cubrir nuestras necesidades en estos días, pero además con ello logramos tener cubierta toda nuestra Seguridad Social, formando parte estos salarios a los correspondientes efectos de nuestras futuras pensiones.

## FORMACION PROFESIONAL

También ha sido y es preocupación constante en ti el perfeccionamiento en el orden profesional de todos los estibadores portuarios, facilitando y dándonos la oportunidad de poder alcanzar los conocimientos necesarios y precisos acordes con las nuevas técnicas que nuestras labores profesionales demandan, reivindicando además, cara a nuestra sociedad, una profesión que a veces ha sido maltratada por falta de conocimiento de la misma y de los hombres que la ejercemos por determinado sector de personas inconscientes e injustas. En este orden de la Formación Profesional, nuestra gratitud también a ese Departamento de tu Ministerio, conocido por todos los trabajadores, el PPO, que desde la iniciación de tu mandato como ministro de Trabajo nos viene impartiendo Cursos de Formación Profesional por toda nuestra geografía marítima española, interin se construya esa Escuela Nacional de Estibadores Portuarios, que con tu percepción clara de los problemas sociales has decidido crear en nuestra Patria y que será la segunda de esta especialidad que existe en Europa, en donde nosotros y nuestros hijos podamos encontrar en ella la formación que requieren para tener un puesto de trabajo mucho más cualificado y mejor retribuido, y que queremos ver convertida en vivero de trabajadores portuarios que tendrán no sólo los conocimientos técnicos suficientes, sino además el bagaje cultural que haga falta para entrar en la vida pisando fuerte.

Y, Dios mediante, esto va a ser una realidad muy próxima gracias a ti, para mayor honra de nuestra querida profesión y de nuestra amada Patria, demostrando no sólo a todos los trabajadores españoles, sino además a los del mundo entero, las realidades de esta España más justa y que trabaja y vive en paz.

Mis contactos personales con los trabajadores

portuarios extranjeros en la Organización Internacional del Trabajo y delegaciones extranjeras que hemos tenido el honor de que nos visitasen corroboran mis palabras con sus deseos de conocer nuestro sistema de organización, desenvolvimiento laboral, social y asistencial.

## LUCHAR POR EL MUNDO DEL TRABAJO

Mucho es lo alcanzado, querido ministro, pero considero que aún es más importante lo que nos queda por hacer, y sería faltar a mi deber en la honrosa representación sindical que ostento si terminara estas mis humildes palabras sin hacer brevemente una exposición de algunas otras aspiraciones, y sería ofender a tus sentimientos de justicia social, tantas veces y tan valiosamente demostrados, si no te hiciese presente o callase nuestros anhelos.

En primer lugar, no podemos olvidar a nuestros más viejos pensionistas, sabemos que éstos ocupan un lugar preferente en tu constante preocupación de los múltiples problemas del mundo del trabajo; para ellos te solicitamos que con mayor frecuencia se revalorizan sus modestas pensiones, y si para ello necesario fuese la aportación de nuestro trabajo, única riqueza que poseemos, ten la seguridad de que gustosamente la prestariamos, porque somos conscientes de que gracias a ellos gozamos del bienestar que hoy tenemos.

Y en segundo lugar, vivimos con la esperanza de que llegue el día en que los estibadores portuarios españoles podamos formar parte integrante de una manera directa, responsable y de más justa distribución de la riqueza del trabajo, formando esa anhelada empresa portuaria en donde no puedan tener cabida las viejas luchas de capital y trabajo, desterrándolas para siempre, ya que a ningún fin práctico conducen y tan onerosos e injustos resultados ocasionan.

Sabemos que es difícil y penoso el camino que nos proponemos, pero por difícil que sea y por grandes que sean los sacrificios que deban hacerse, lo preferimos al camino fácil de volver a aquellas viejas luchas; por ello insistiremos en nuestra justa aspiración, porque sabemos que con su logro prestariamos el mayor y mejor servicio a nuestra Patria y al bien común de nuestra sociedad.

Termino expresando nuestra gratitud sincera y leal amistad, vieja ya, porque hace muchos años que tenemos el honor de conocerle, al subsecretario de Trabajo; jefe de la Organización de Trabajos Portuarios; al director de la Seguridad Social, amigo entrañable y querido por todos nosotros y al que tanto le debemos; al gobernador civil, de quien me honro en ser amigo personal; a nuestro delegado general de la Organización de Trabajos Portuarios, de quien tan orgullosos nos sentimos de tener con nosotros, a todos los delegados de Trabajo, jefes de las organizaciones locales de Trabajos Portuarios, porque sabemos nos dedican sus mejores horas de trabajo. Asimismo, a todo ese equipo de hombres que tan directa como calladamente colaboran contigo por hacer realidades nuestras justas aspiraciones, expresándote una vez más, querido ministro, nuestra fe y adhesión de todos los estibadores portuarios aquí presentes, los de este puerto de Alicante y de los que nos hemos desplazado de nuestras queridas provincias marítimas españolas, y que llevan la representación de todos los estibadores portuarios, de un mundo laboral que trabaja día a día en esas fronteras naturales con el extranjero que son los puertos, puerta y espejo de las realidades de nuestra España.

El cariño de estos hombres y su fe la tienen puesta en ti, y que hoy, unidos más que nunca junto a mi persona, prometen solemnemente trabajar contigo por el bien común y por el mayor engrandecimiento de nuestra querida Patria, perpetuando esta ofrenda a través de este pergamino que, con un fuerte abrazo, simbolice el de todos los estibadores portuarios.

Muchas gracias.

# «NUESTRAS SALIDAS DE DIVISAS POR FLETES, UN LUJO INADMISIBLE»

DISCURSO DEL MINISTRO DE COMERCIO CON MOTIVO DE LA FESTIVIDAD DE LA VIRGEN DEL CARMEN

«En los últimos catorce años, nuestras salidas de divisas por fletes se han multiplicado por 32, lo que en un país como el nuestro, de profunda situación marinera, con hombres y astilleros, es un lujo inadmisible», manifestó el ministro de Comercio, don Nemesio Fernández-Cuesta, al finalizar un almuerzo celebrado con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, Patrona de la Marina Mercante, al que asistieron numerosas personalidades vinculadas con la mar.

Acompañaron al ministro, en la presidencia, el ex ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez; los subsecretarios de Comercio, don Mariano Rengifo; de la Marina Mercante, don Enrique Amador Franco; de Mercado Interior, don Leopoldo Zumalacárregui, y otras personalidades.

## CONCENTRACION DE EMPRESAS

Finalizado el almuerzo, tomó la palabra el subsecretario de la Marina Mercante, quien expuso al ministro la situación por la que atraviesa la Marina española en sus especialidades de Mercante, Pesca, Construcción Naval y Legislación.

«Las previsiones de aumento de la flota de los Planes de Desarrollo —manifestó— se están cumpliendo en cuanto a tonelaje, pero no en cuanto a su distribución, lo que ha dado lugar a que no se hayan alcanzado todavía los porcentajes de cobertura de transporte, tanto en cargas secas como en líquidas».

Tras referirse a la actual situación de crisis que atraviesa el sector, que hace prever que el déficit en la balanza de fletes continúa, el señor Amador Franco declaró que es preciso

que los armadores tomen conciencia de la necesidad de concentrar las empresas, consiguiendo las dimensiones óptimas para las mismas, que permitan la consiguiente reducción en los costes de producción.

En cuanto a la construcción naval, agregó, sigue su ritmo floreciente, existiendo una cartera de pedidos de cerca de 7.800.000 TRB, tanto para armadores nacionales como extranjeros. Por último, y tras agradecer a otros organismos del Estado su colaboración, anunció que el anteproyecto de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante ha tenido que ser reconsiderado, dadas las últimas avances y acontecimientos, y que a través del Sindicato correspondiente han sido escuchados los armadores, de la misma manera que se procederá con el anteproyecto de la Ley de Ordenación de la Pesca Marítima.

## PALABRAS DE FERNANDEZ-CUESTA

Cerró el acto el ministro de Comercio, que declaró que si bien es cierto que nuestra flota mercante ha crecido rápidamente y hoy es una de las más jóvenes del mundo, resulta insuficiente de cara al también rápido crecimiento del comercio exterior, que en un 95 por 100 de su volumen se canaliza a través de las vías del mar.

A partir de 1965, siguió diciendo el ministro, los pagos por fletes supusieron el 4,34 por 100 de nuestros pagos totales en cuenta corriente. Como el principal renglón de pagos, con gran diferencia en la balanza corriente, es el correspondiente a las importaciones de mercancías, la estabilidad del porcentaje de fletes muestra que su incremento es un reflejo del fuerte aumento de los pagos por estas importaciones; por su parte, los ingresos, desde 1960, han crecido menos —de 10 millones de dólares, en este año, a 167 en 1973—, y en consecuencia, el déficit absoluto ha pasado de escasamente 4 millones a 334 millones de dólares.

El déficit —continuó el señor Fernández-Cuesta— se debe, fundamentalmente, a la insuficiencia de tonelaje en dos sectores: petroleros y líneas regulares. En el primero, en un plazo de tres a cuatro años, ese déficit estará eliminado, lo que es im-

portante y demuestra la realización de un destacable esfuerzo por parte de nuestros armadores.

## ACONDICIONAR LA FLOTA PESQUERA

En relación con el sector pesquero, el ministro subrayó que hay que dotar de mar y de medios a nuestra flota para ponerla en condiciones de aprovechar adecuadamente su tecnología de vanguardia, «sean cuales sean las conclusiones de la Conferencia del Mar de Caracas —concretó—. Triunfe la tesis del mar territorial de doscientas millas sobre la del mar patrimonial, el resultado será prácticamente el mismo: el mar de todos, el mar libre, irá empequeñeciéndose para dar paso a grandes áreas marinas sobre las que ejercerán su soberanía distintos Estados».

«Antes, y lo antes posible, habremos de reconvertir parte de nuestra flota para que pueda aumentar su radio de acción y seguir concertando acuerdos bilaterales con otros países de riqueza marina para aumentar el número de caladeros en los que puedan pescar nuestros barcos», añadió el señor Fernández-Cuesta.

«Ya se están llevando a cabo los esfuerzos necesarios en estos dos sentidos —finalizó el ministro—, y estoy convencido de que a corto plazo observaremos en este campo modificaciones sustanciales y positivas».

## JUBILACION DE LOS SEÑORES BAYLOS Y BORREGO

MADRID.—Por haber cumplido la edad reglamentaria, han cesado en sus cargos y pasado a la situación de jubilados los funcionarios del cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina don Hermenegildo Baylos Corroza, Jefe de la Asesoría Jurídica, y don Tomás Borrego Calderón, jefe de la Intervención.

El señor Baylos Corroza fue director de la Caja Nacional de los Seguros Sociales de los Pescadores, cuando se fundó esta entidad en el seno del ISM, y en 1969 fue designado director de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo. Cuando se reorganizó el Instituto en 1971, con la supresión de las entidades integradas, el señor Baylos pasó a desempeñar la jefatura de la Asesoría Jurídica, cargo que ha ostentado hasta su jubilación.

Don Tomás Borrego, que ingresó en el Organismo con la promoción del año 1942, pertenece al cuerpo técnico, escala de Contabilidad. Fue jefe de Contabilidad de los servicios centrales del Instituto hasta el año 1971, en que pasó a ocupar la jefatura de Intervención.

Los señores Baylos y Borrego, funcionarios acreditados, ejemplo de laboriosidad, dejan en el Instituto Social de la Marina la huella de su ejecutoria y el recuerdo de sus altos valores humanos. Don Hermenegildo Baylos figurará, por derecho propio, en el reducido grupo de fundadores del Organismo, pues él fue quien puso en marcha la Caja Nacional de los Seguros Sociales de los Pescadores, cumpliendo una orden del entonces ministro de Trabajo, don José Antonio Girón. Hombre polifacético, de amplia cultura, dejó en su gestión la impronta de su valía. Don Tomás Borrego ha tenido sobre sí la máxima responsabilidad por razón de los destinos que se le asignaron, siempre en puestos donde se caracterizaba la economía del Organismo, y en todo caso supo granjearse la confianza de los mandos del Organismo y el afecto entrañable de todos sus compañeros y subordinados.

## JEFE DE LA ASESORIA JURIDICA

● Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido nombrado jefe de la Asesoría Jurídica del organismo don Manuel de Arizmendi y Ruiz de Velasco. El señor Arizmendi sustituye en el cargo a don Hermenegildo Baylos, el cual ha cesado en el mismo por haber cumplido la edad reglamentaria. Don Manuel de Arizmendi, que pertenece al grupo fundador del ISM en la etapa de su reorganización de 1941, fue secretario general del organismo hasta el año 1962, y desde su relevo en el cargo desempeñó diversos destinos en el Instituto hasta 1971, en que se le designó letrado dentro de la Asesoría Jurídica.

## Orden Ministerial sobre: FINANCIACION DEL CREDITO PARA LA CONSTRUCCION Y RENOVACION DE LA FLOTA MERCANTE

### PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 26 de junio de 1974, por la que se modifica la Orden de la Presidencia del Gobierno de 31 de julio de 1972 sobre financiación del crédito para la construcción y renovación de la flota mercante.

Excelentísimos señores:

La Orden de la Presidencia del Gobierno de 31 de julio de 1972 sobre financiación de la construcción y renovación de la flota mercante dispone que los créditos para estas atenciones se concederán fundamentalmente por la Banca privada, actuando el crédito oficial como complementario de la misma. A tal efecto, en el artículo segundo se establece para el Banco de Crédito a la Construcción un límite en su actuación, que queda comprendido entre los buques de casco de acero mayores de 100 y menores de 2.000 TRB.

La actual coyuntura de los sectores de Marina Mercante y construcción naval, así como la evolución de la tecnología naval, aconseja modificar el anterior límite máximo, elevándolo a la cifra de 8.000 TRB.

En su virtud, a propuesta de los ministros de Hacienda, de Industria y de Comercio, y de conformidad con lo informado por el Consejo Ordinador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima,

ma, esta Presidencia del Gobierno dispone:

Artículo único.—El artículo segundo de la Orden de 31 de julio de 1972 sobre financiación de la construcción y renovación de la flota mercante quedará redactado así:

Artículo segundo.—No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el Banco de Crédito a la Construcción podrá otorgar los créditos correspon-

dientes a las construcciones de buques mayores de 100 y no superiores a las 8.000 TRB de casco de acero.

Lo digo a VV. EE. a los procedentes efectos.

Dios guarde a VV. EE.  
Madrid, 26 de junio de 1974.

CARRO

Excelentísimos señores ministros de Hacienda, de Industria y de Comercio.

## SANTA CRUZ DE TENERIFE:

## 90 MILLONES DE PESETAS PARA MEJORAR EL PUERTO

Santa Cruz de Tenerife, 29.—El puerto de Tenerife contará dentro de dieciocho meses con un muelle para buques contenedores, proyecto que ha sido remitido al Ministerio de Obras Públicas. Costará noventa millones de pesetas.

También será construida, dentro de este año, una lonja dentro del muelle de ribera de la dársena pesquera. Este proyecto se debe al nuevo director general del puerto, don José Luis López Páramo, y será puesto en marcha sin esperar a que termine la parte del muelle de ribera.

Por otra parte, la dársena pesquera, en un plazo próximo, será ampliada en trescientos cincuenta metros lineales de atraque.

Asimismo en el plazo de seis meses, estarán terminadas las obras de adaptación a realizar en la tercera alineación del muelle de ribera, en el puerto, para las operaciones de atraque de los buques tipo superequipos de la Compañía Trasmediterránea.

## BECAS-SALARIO E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

**L**A séptima convocatoria de las becas-salario está en marcha. Pocas cuestiones como la de promoción de los trabajadores y la de sus hijos adquieren una tan trascendental importancia a nivel nacional. Los cursos de formación profesional, durante los cuales el trabajador percibe un salario, tienen su correspondencia con las becas-salario, por medio de las cuales el estudiante, junto con el costo de sus estudios, percibe un salario. Con esta medida se alcanza una finalidad muy anunciada en la teoría, pero que en la práctica nunca se lograba aplicar por igual para todos, como es la igualdad de oportunidades.

De poco servía que un padre trabajador desease que su hijo estudiase en una Universidad después de haberse sacrificado durante años para que su hijo obtuviese el Bachillerato. Ni que el hijo, a su deseo de acceder a la Universidad, uniese la necesaria capacidad intelectual, ni siquiera que consiguiese una beca que le cubriese el costo de los libros y la matrícula. Todo ello, aun constituyendo las bases con las que lograr un auténtico universitario, se venía abajo si, como es norma común, la precaria economía familiar de un modesto trabajador precisa el apoyo de todos sus miembros en edad laboral.

La beca-salario no es aún la verdadera solución, pero sí puede ser la fórmula aceptable. Ni el número de las becas-salario ni la cuantía de las mismas alcanzan el mínimo deseable, pero tampoco hay que olvidar las posibilidades económicas de la Administración.

Las becas-salario convocadas para el próximo curso 1974-75 son 800 de nueva creación y 200 para adjudicar a los que ya la disfrutaron en años anteriores y prosiguen sus estudios. La cuantía es de 100.000 pesetas por curso a los estudiantes que han de residir fuera del domicilio familiar y 67.500 pesetas a los que vivirán con su familia durante el curso.

En una población laboral activa de cerca de trece millones de personas, es de suponer que habrá más de 1.000 muchachos y muchachas que cubrirían con la debida dignidad y aprovechamiento una plaza en la Universidad y que forzosamente habrán de quedarse fuera, y el país perderá la posibilidad de una mejor promoción de esos españoles que no pueden estudiar porque necesitan contribuir a las necesidades familiares con los ingresos de una actividad laboral. ■ JESÚS UBIERNA GARCIA.



Licinio de la Fuente anuncia la concesión de una ayuda de setenta y tres millones de pesetas para guarderías infantiles laborales.

## PARA HACER POSIBLE LA IGUALDAD DE DERECHOS ENTRE EL HOMBRE Y LA MUJER

- **Setenta y tres millones de pesetas para guarderías infantiles laborales.**
- **Licinio de la Fuente hizo entrega de las treinta y cuatro ayudas para construcción y cuarenta y nueve para mantenimiento.**

«PARA hacer posible la igualdad de derechos entre el hombre y la mujer no sólo hay

que evitar prejuicios e incrementar la formación socio-cultural, sino contemplar las particulares circunstancias de la mujer como madre; por ello es necesaria una red de guarderías que le ayuden en sus tareas», manifestó el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, al anunciar la concesión de ayudas del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, en una cuantía superior a los 73 millones de pesetas, destinadas a 53 guarderías infantiles laborales.

Asistieron al acto, celebrado en el Ministerio de Trabajo, y bajo la presidencia de don Licinio de la Fuente, el subsecretario de Trabajo, don Vicente Toro; secretario general técnico, don Antonio Chozas; directores generales de Asistencia Social, Seguridad Social, Empleo y Trabajo, Belén Landaburu y señores La Mata Gorostizaga, Matéu de Ros y Martínez Emperador, respectivamente; delegada nacional de la Sección Femenina, Pilar Primo de Rivera; autoridades eclesiásticas y Mónica Plaza, vocal de la Comisión Nacional de Empleo Femenino, organismo al que corresponde la iniciativa de esta medida.

El subdirector general de Servicios y Ayudas dio lectura

del acta de concesión de las 34 ayudas para construcción y 49 para mantenimiento, cuyo importe total asciende a setenta y tres millones de pesetas.

Seguidamente, Mónica Plaza, en su condición de vocal de la Comisión Nacional de Empleo Femenino, hizo uso de la palabra para referirse a la triple vertiente de la «mujer-familia-trabajo», cuestión que, manifestó, «para un ministro de Franco y de la España del 18 de julio, tenía que ser necesariamente preferente en el campo de sus preocupaciones». Abordó a continuación logros en el orden laboral femenino, tales como la igualdad de salarios y la plena situación de igualdad jurídica con el hombre en materia de ejercicio laboral, y se refirió por último a las esperanzas que todavía quedan por conseguirse, destacando la importancia que en este sentido tienen las 53 nuevas guarderías que entran en servicio.

## LA REINTEGRACION SOCIAL DE MINUSVALIDOS

EL ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licinio de la Fuente, presidió en su despacho oficial una reunión de la comisión interministerial creada para estudiar y proponer las medidas adecuadas para la reintegración social de los minusválidos. La comisión interministerial fue creada por acuerdo del Consejo de Ministros del pasado día 8 de febrero, a raíz de la celebración de la conferencia nacional Minusval-74, y está integrada por representantes de los Ministerios de la Gobernación, Justicia, Educación y Ciencia, Trabajo, Vivienda, Relaciones Sindicales y Secretaría General del Movimiento, así como por representaciones de las entidades públicas y privadas que se ocupan del problema de los minusválidos.

En esta reunión fue elaborado el documento final, en el que se recogen las distintas medidas, a partir de los trabajos realizados por las ponencias especiales que en su momento fueron constituidas. El director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Mata, resumió al ministro los trabajos

de las distintas secciones, y el ministro felicitó a la comisión por la labor desarrollada y prometió elevar al Gobierno una propuesta con el fin de articular una acción, lo más conjuntada y eficaz posible, que vaya consiguiendo la progresiva integración real de los minusválidos físicos y psíquicos en la sociedad y facilitando su realización como personas, todo ello como acto obligado de justicia con un sector de nuestra sociedad que no puede quedar marginado, sino que requiere la asistencia, el calor y la ayuda de la sociedad entera.

Las medidas propuestas comprenden un amplio programa de acciones y disposiciones a cargo de diversos departamentos ministeriales, y se refieren a la prevención de los minusválidos, información y orientación, rehabilitación médica, educación y formación profesional, creación de personal especializado y fomento del voluntario, modificación de normas jurídicas que se refieren a los minusválidos y supresión de barreras arquitectónicas que dificultan su movilidad, etcétera.

### INTERVENCION DEL MINISTRO DE TRABAJO

Cerró el acto el vicepresidente tercero del Gobierno y

# GRAN INCREMENTO DEL PLAN DE INVERSIONES DE PROTECCION AL TRABAJO

ministro de Trabajo, quien subrayó la importancia del acto como «comienzo de un nuevo capítulo, dentro de los ya existentes, en el Fondo de Protección del Trabajo», puesto que el tema de la igualdad de derechos de la mujer así lo requería.

Licinio de la Fuente resaltó que «para que una sociedad sea mejor, hay que procurar que en ella no haya secciones marginadas. Esta es la manera de hacer justicia social». Sin embargo —añadió—, nuestra sociedad nos ofrece una imagen con muchos sectores marginados, y entre ellos se encuentra la mujer.

«Aunque en el campo laboral —continuó el ministro— y en el plano jurídico la igualdad entre el hombre y la mujer es casi completa, hay que contemplar que la realidad es muy diferente».

Por último, don Licinio de la Fuente destacó que el Ministerio, con esta concesión de ayudas, «no tiene el afán de protección ni de exclusivismos, sino de colaboración con todas las iniciativas privadas o públicas, haciendo, eso sí, que se multipliquen y logren ser un paso hacia ese plan nacional de guarderías que el Gobierno tiene organizado».

Finalizado el discurso del ministro, se procedió a la entrega oficial de las ayudas para las guarderías.

**E**L Consejo de Ministros celebrado el pasado día 19 de julio aprobó, entre otros, el Decreto por el que se fija la cuantía del Plan Complementario al XIII Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Protección al Trabajo para el ejercicio de 1974. El Plan de Inversiones que ahora se complementa alcanzaba la cifra de 5.750 millones de pesetas, y a hora, con la cantidad de 3.891.823.562 del Plan Complementario, asciende a un total de 9.641.823.562 pesetas de inversiones durante el presente año.

El incremento con relación al año anterior es considerable, ya que el XII Plan de Inversiones se aprobó en la suma de 5.000 millones de pesetas, a las que se añadieron 1.407.235.757 del Plan Complementario, con lo que el total fue cercano a los 6.500 millones, con un incremento para el actual ejercicio de más de 3.000 millones de pesetas.

Entre las distintas atenciones que afrontará el Plan Complementario destacan las siguientes:

**DESEMPLEO.**—Como medida de elemental prudencia ante la reestructuración de industrias y crisis laborales producidas por causas tecnológicas o económicas, se destinan 511 millones de pesetas.

- Con el Plan Complementario para 1974, ascenderá a cerca de diez mil millones de pesetas.

**EMIGRACION.**—No se olvidan en estas previsiones el retorno de españoles de Marruecos y las circunstancias derivadas de la especial coyuntura por la que atraviesa nuestra emigración en Europa. A estos efectos se destina a este capítulo la cifra de 1.003.038.020 pesetas.

**MIGRACIONES INTERNAS.**—La acción iniciada en esta materia que se implan-

tó, en cuanto a las ayudas del Fondo, alcanza la cifra, destinada a sufragar ambas, de 235 millones de pesetas.

**PROMOCION SOCIAL.**—Aumenta también de forma importante la cantidad destinada a esta finalidad, dado el interés básico de la formación profesional para una promoción social completa. Por ello se fija un aumento de 1.322 millones de pesetas,

con el que se incrementarán especialmente los cursos, la dotación de becas para hijos de emigrantes en Universidades Laborales.

**INVERSIONES SIN PREVISION ESPECIFICA.**—Dota con 512.285.542 pesetas como lógica previsión complementaria frente a un posible agotamiento de recursos de otros capítulos o supuestos de grave o urgente necesidad social.

Por último, la ayuda establecida por el Fondo con destino a guarderías infantiles laborales, que ascenderá en este Plan Complementario a la cifra de 200 millones de pesetas.

## CLAVES DE LA POLITICA SOCIAL

- Perfeccionamiento de las relaciones laborales y representatividad y autonomía sindicales.

**E**l perfeccionamiento de la regulación de las relaciones laborales y el reforzamiento de la representatividad y autonomía sindicales, constituyen piezas claves de la política social. «Nuestro lenguaje ha de ser el de la concordia, el de la exigencia, el de la ejemplaridad, el de la integración

y el respeto a todas las situaciones laborales y sociales, con la justa valoración de lo que de especialmente sacrificado y doloroso existe en cada situación profesional, pero sin olvidar nunca la necesidad de que cada hombre reciba la atención y consideración que su dignidad humana reclama, y estoy seguro de que el sindicalismo asturiano ha de contribuir con su generosidad y su sentido político a que estos planteamientos resulten viables y se incorporen a la realidad de la convivencia española», dijo el ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licinio de la Fuente.

Sobre la Ley Básica del Trabajo y la regulación de los conflictos colectivos, el señor De la Fuente indicó que ambos temas están en fase muy avanzada de estudio y preparación, siguiendo, en estos dos puntos, las peticiones de la Organización Sindical.

En cuanto al absentismo laboral, manifestó que, dada la complejidad del problema y las distintas soluciones apuntadas en el mundo occidental con resultado vario, existe en España una comisión interministerial encargada de estudiar la magnitud real del problema y ofrecer las soluciones pertinentes. Señaló que, a propuesta de esta comisión, se han adoptado ya medidas y disposiciones que están empezando a dar sus frutos.

Respecto al empleo de los mayores de cuarenta años, el ministro manifestó que en este problema universal influyen muchas causas, algunas de ellas injustificadas, como la de la infravaloración de la experiencia y serenidad de estos trabajadores. Dijo que su Departamento viene intensificando al máximo la aplicación de las disposiciones vigentes en esta materia, que se necesita adoptar un sistema de readaptación profesional, y que se ofrecen mayores estímulos a las empresas para el empleo de estos trabajadores.

## REUNION DE DELEGADOS PROVINCIALES DE TRABAJO

● «Las relaciones de trabajo constituyen la mejor garantía de la paz y la prosperidad del pueblo español», ha dicho el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, en la clausura de la reunión de delegados de Trabajo que, durante tres días, se ha celebrado en el Ministerio. Acompañaron al titular del Departamento el subsecretario, el secretario general técnico y varios directores generales.

Durante la reunión se han tratado temas tan importantes como los relativos a horarios y jornadas de trabajo, Jurados de empresa, conflictos colectivos, política de em-

pleo, criterios sobre aprobación e interpretación de convenios, etcétera.

El inspector general de Servicios, don Eduardo Urgorri, dio cuenta de los trabajos efectuados e hizo un resumen de las conclusiones aprobadas. Seguidamente, el subsecretario del Departamento, don Vicente Toro, manifestó que las reuniones habían sido de auténtico trabajo, desprovistas de toda clase de aparato externo para centrarse en los temas de estudio, expresando al ministro cómo el Ministerio tiene una puntual información y un eficaz asesoramiento a través de la labor de los respectivos delegados provinciales.

## FUNCIONARIOS HISPANOAMERICANOS DE EMIGRACION CON EL MINISTRO DE TRABAJO

● El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Licinio de la Fuente, recibió en su despacho oficial a los veinte funcionarios de los Servicios de Migración de países hispanoamericanos que han asistido, durante los

meses de junio y julio a un curso celebrado en Madrid bajo el patrocinio del Ministerio de Trabajo y su Instituto Nacional de Emigración.

Agradeció el ministro la visita y las palabras de afecto de los cursillistas, y puso de

relieve su satisfacción por haber podido patrocinar estos cursos, en los que, además de comunicar saberes y técnicas, se establecen y estrechan aún más los lazos de profunda amistad que unen siempre a España y a los países hispanoamericanos.

# DERECHOS, PERO... OBLIGACIONES... ¡Y DEBERES!

## DERECHOS Y DEBERES

En los tiempos que corren, en los que hasta la protesta se ha hecho bandera de una clase de canciones, se habla mucho de *derechos*. Todos los hombres, cualquiera que sea su grado de cultura y condición, conocen perfectamente el significado de la palabra. Todo el que se tiene por íntegro está dispuesto a reclamar lo que él cree su derecho, y... eso está bien, ¡sin duda!

Pero por desgracia abundan menos en todos los estamentos, a todos los niveles, los que piensan en deberes y en obligaciones, sin darse cuenta tan siquiera que unos y otras responden a derechos de alguien o de algo exterior a ellos, muchas veces de índole superior.

Para los olvidadizos recordemos, si bien sea someramente, lo que son en esencia *deberes* y *obligaciones* y la diferencia que existe entre ambos. *Deber* es algo que tenemos que hacer, no porque una ley o un reglamento (con fuerza para hacerlos cumplir) nos force a ello; el im-

mos, a algo que es razonable en los casos normales; las más de las veces consignada la obligatoriedad en órdenes o en leyes, dadas por quien tiene autoridad para ello y fuerza para que se respete su cumplimiento. Puede faltar, sin embargo, la última condición, por una u otra causa, y no por ello deja de ser obligación lo que haya sido ordenado.

Hay deberes que son a la vez obligaciones. El servicio militar, por ejemplo, es ambas cosas para todo ciudadano consciente, pues lo considera como deber y, al propio tiempo, a todos nos está impuesto por la ley en previsión de la necesidad de la defensa armada de la Patria.

## EL TRABAJO

Hablemos ahora del *trabajo*; éste tiene otras facetas. Con un nuevo concepto social de la vida, expresó José Antonio que «todos los españoles tienen derecho al trabajo». Ahora bien, todos los humanos tienen también «el deber del trabajo»; para ser útiles a sus semejantes y a ellos mismos. Sin embargo, no hay, hoy por hoy, *obligación* manifiesta de trabajar; no hay nada que obligue a ello, siempre que por otras características de la vida del que no trabaja no sea incluido en la Ley de Vagos y Maleantes. Pero... ¡insistimos!: Todo hombre tiene el *deber del trabajo*, y así lo han manifestado los moralistas de todos los tiempos; al menos en nuestra civilización.

Así, pues, el trabajo es algo más que una mera mercancía que se compra o que se vende para obtener un estipendio. Si necesitamos ese estipendio, y mucho más en las circunstancias económicas por que atraviesa el mundo, pero además de esa necesidad debemos sentir el *deber del trabajo* y ejecutarlo con amor; para beneficio de la sociedad, beneficio de España... beneficio de la Humanidad.

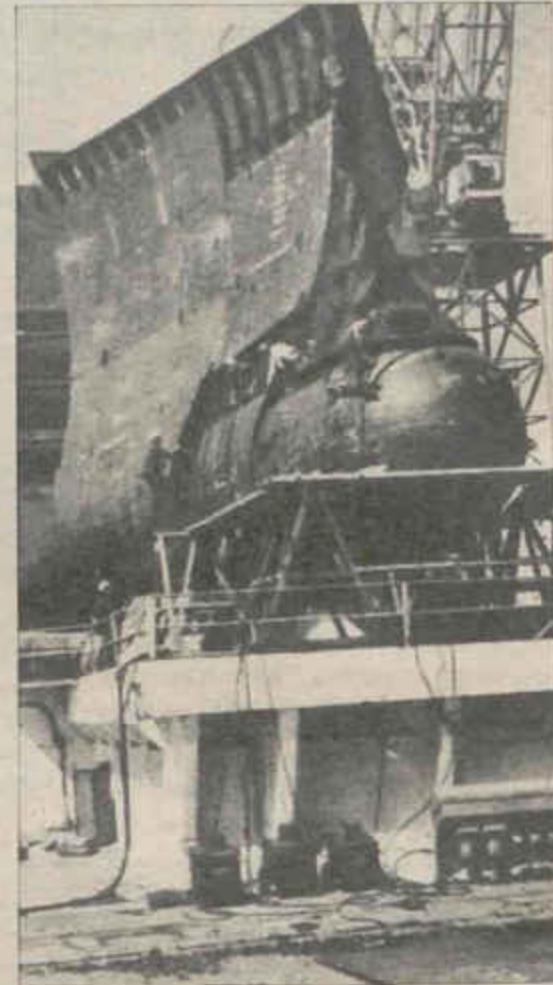
Ocurre frecuentemente en lo laboral que los intereses de unos están en contraposición a los de otros y surge el conflicto. Unos y otros creen que están en su derecho; es preciso el diálogo sin apasionamiento, considerando también el «derecho»

del que se ha convertido en antagonista. A un convenio colectivo hay que ir imbuido de la idea que *empresa y productores forman parte de un equipo* que trabaja en la consecución de un objetivo común, subordinado a otros de índole superior que no pueden ser olvidados: el «bien común», y para los creyentes, cualquiera que sea su religión... a la ley de Dios.

¿Piensas, lector, lo que supone un aumento de tu salario? ¿ello es de todo punto necesario? Si lo es... ¡adelante!; pero ten en cuenta que seguramente repercutirá en un aumento de precios, no sólo de lo que tú produces, sino de lo que tú necesitas adquirir, producido por otros.

Enlaces «natos» en las empresas, entre los que rigen y los que son regidos, son los jefes de los departamentos, a los que no debe animar tan sólo una preocupación técnica o económica unilateral; existen también los enlaces sindicales; unos y otros deben unir más que separar —la palabra «enlace» así lo indica—. Recuerdo cierta reunión de importancia suma, presidida por un representante del Ministerio de Trabajo, en que hacérselo ver así a los enlaces supuso un gran impacto de valor altamente positivo para el objetivo de la asamblea; quedando convencidos de la necesidad, en ellos, «de doble corriente» y de que a ambas partes en litigio hay que presentar las necesidades, los intereses, los puntos de vista de la otra; teniendo en cuenta que a la larga los intereses son comunes, que «todos están embarcados en el mismo barco», podríamos decir en sentido figurado.

A veces los intereses de un hombre sólo o de un determinado sector se contraponen a los del conjunto (conjunto que a ellos mismos enuelve, ya que de él forman parte). Ni que decir tiene que la justicia tiene que prevalecer, pero con frecuencia no es ella la que está en litigio y la cosa se presta a interpretaciones. Puede dar una directriz una de esas generosas frases de José Antonio, rubricada su importancia con el sacrificio de su vida: «Creemos en la suprema realidad de España —dijo—; fortalecerla, elevarla y engrandecerla es la apremiante tarea colectiva de todos los españoles —sigue siéndolo—, y —continúa— a la realización de esa tarea habrán de plegarse inexorablemente los intereses de los grupos y de las clases». Se puede ser falangista o no, pero



ello es sana doctrina de desprendido patriotismo. Nos marca una línea de conducta a seguir cuando más o menos directamente (y a la larga con frecuencia ocurre) estén comprometidos el bien común... el interés de la Patria.

Pidamos lo que sea justo, pero trabajemos con ahínco y con amor a lo que hacemos; cumplamos todas nuestras obligaciones y deberes. Hacerlo así produce gran satisfacción en el hombre, de las mayores que puede sentir (recordad cuando lo hacéis y me daréis la razón); es algo que da felicidad, mucho mayor que la posesión de bienes materiales. Además los trae consigo, pues el que trabaja así tiene mucho ganado para que le den sin pedir; para ser atendido en sus derechos cuando surja el problema; por quien tenga que resolverlo directamente o por quien haya de juzgar y emplear su autoridad en la resolución.

Trabajemos por un progreso subordinado «a lo que Dios manda» y a El acudamos ¡siempre!, pero especialmente cuando las cuestiones se presenten difíciles. ■ CARLOS MARTINEZ-VALVERDE.

## FABRICA DE HIELO SANTA MARIA DEL MAR

DE LA  
COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES  
DE  
ALMERIA

Teléfonos:

21 59 27  
21 47 73  
21 25 62  
21 25 62

Oficinas  
Fábrica

PUERTO PESQUERO



# REVISION DE ORDENANZAS DE TRABAJO

## ORGANISMOS PORTUARIOS Y SECTOR DE CONSIGNATARIOS, EMPLEADOS DE AGENCIAS DE ADUANAS, ETC.

**E**l Sindicato Nacional de la Marina Mercante, continuando su política de revisión de Ordenanzas de Trabajo que son de aplicación a los trabajadores que le integran, ha llevado a cabo la revisión de las Ordenanzas de dos de los grupos más importantes que integran la Unión de Trabajadores y Técnicos.

La Orden de 9 de abril de 1974 ha modificado la Ordenanza de Trabajo de los organismos portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas; la reforma ha consistido en las revisiones de condiciones de trabajo relativas a la clasificación profesional del personal, pero lo más importante de todo es lo que se refiere al régimen económico.

Se ha modificado, incrementándose, el salario base, con las consiguientes repercusiones en los complementos que, conjuntamente, integran la retribución de los trabajadores.

Hemos de señalar, como nota más destacada de la modificación de esta Ordenanza, que se haya establecido la revisión anual del salario base, en función del crecimiento del índice del coste de la vida, en el conjunto nacional y siempre que éste sea superior al 5 por 100. Este representa una importante corrección anual a la pérdida del valor adquisitivo que puede sufrir el salario, habida cuenta de que estos trabajadores dependen de un organismo autónomo de la Administración del Estado, y la negociación colectiva presenta dificultades que les impide utilizar este medio que tanta importancia tiene para la regulación de las retribuciones.

Contiene esta Ordenanza aclaraciones respecto a cuestiones que en la anterior no habían quedado suficientemente claras: de modo muy particular el complemento personal por capacidad superior y lo relativo a las dietas de salidas, viajes y lo que se refiere al plus de pernocta.

Ha constituido esta modificación un importante avance en el perfeccionamiento de las condiciones de trabajo de este grupo de trabajadores y, con ello han alcanzado, en gran parte, las reivindicaciones que tienen planteadas ante la Administración.

Otra de las Ordenanzas modificadas es la que afecta a otro importante sector de los que integran la Unión de Trabajadores y Técnicos, los consignatarios de buques, empleados de agencias de aduanas, etcétera; esta modificación ha tenido el mismo objetivo que la anterior, perfeccionar el articulado y corregir la pérdida de valor adquisitivo que se había producido en el régimen económico.

Se han modificado algunos aspectos de la clasificación profesional, introduciéndose algunas categorías que no figuran en la anterior Ordenanza no sólo en el grupo de titulados, sino también en los servicios varios. En cuanto al régimen económico, se ha incrementado la tabla de salarios base, regulándose nuevamente el plus de residencia, que permanece en el 50 por 100 sobre el salario base; se regula todo lo relativo al trabajo por horas y gratificaciones. En lo relativo a licencias, en su texto se concreta y especifica el número de días que corresponde a cada situación.

Señalamos, como novedad más importante, la modificación del complemento personal de antigüedad, fijado en la anterior Ordenanza, en una cantidad fija que se recibía por cada uno de los trienios, habiéndose pasado a un sistema que consideramos más equitativo del 4 por 100 por trienio sobre el salario base, que los trabajadores percibirán en el momento en que se genere el derecho a su abono.

Con estas dos Ordenanzas han sido cuatro las modificadas a los trabajadores que integran la Unión de Trabajadores y Técnicos desde enero de 1974, labor que se ha llevado a cabo, de modo muy particular, por su presidente, don Antonio Maqueda Noé, asistido por un equipo de colaboradores representantes de las diversas agrupaciones afectadas. ■ U. J.



## CONDECORACIONES A LA TRIPULACION DEL 'VILLA DE MADRID'

**C**ON motivo del auxilio y salvamento de once miembros de su tripulación, prestado por el buque de la compañía Trasmediterránea «Villa de Madrid», en la madrugada del día 21-12-73, al buque griego «Meatatlantik», que se encontraba con fuego a bordo a veinte millas al NE. de Cabo Nao, con marea gruesa, les ha sido impuesta por el comandante militar de Marina de Alicante, al capitán don Salvador Ventura Moreno, la medalla de plata de Cooperación; al segundo oficial, patrón del bote de salvamento, don José María Badillo de la Calle, medalla de plata de Premio, y al resto de la tripulación del citado bote, señores Quintero Gil, Franco Pérez, Rey Tejeiro, Jorge Villegas, Piños Bellas y Pereira Soutullo, la medalla de bronce de Premio. Durante el acto fueron resaltadas

las condiciones adversas de tiempo y mar en que fue efectuado el salvamento de los tripulantes del buque siniestrado, corroborado por la circunstancia de que de los cuatro buques que se encontraban en el lugar del siniestro, solamente pudo arriar un bote de salvamento la tripulación del buque «Villa de Madrid». El capitán señor Ventura, en nombre de su tripulación, expresó su agradecimiento, manifestando que solamente habían cumplido con su deber y que esta distinción que se les hacía, la consideraba extensible a toda su tripulación, toda vez que en el momento del salvamento, al solicitar dotación voluntaria para el bote, dado el peligro existente, toda ella en bloque se había ofrecido, evidenciando ese espíritu de solidaridad de los hombres de la mar.

# MODIFICACION DE LA ORDENANZA D

**E**l fuerte incremento experimentado por el índice del coste de la vida ha producido un impacto en las retribuciones de los marinos españoles; por ello, se impone la necesidad de una corrección de la situación que permitiera actualizar los salarios de modo adecuado y en función de la elevación alcanzada desde la modificación que se produjo en julio de 1973, consecuencia de la situación creada por los factores que anteriormente hemos expuesto, y previos los trámites que son precisos cumplir para lograr esta revisión de las retribuciones, se ha producido esta que alcanza a todo el régimen económico que comprenden las retribuciones de los marinos españoles.

Comentaremos brevemente estas modificaciones, señalando como casi la más importante de todas ellas el párrafo que se adiciona al artículo 106, el párrafo número 10, que recoge una aspiración largamente sentida y reivindicativa, y que es que se procederá periódicamente a la revisión del salario base y sus complementos, para lograr que el equilibrio de las retribuciones no se rompa y que los salarios recobren el valor adquisitivo que los incrementos del índice del coste de la vida producen constante y periódicamente. Esta revisión de retribuciones se efectuará periódicamente, o sea, en razón al índice anual del coste de la vida, siempre que sea igual o superior al 5 por 100 anual, y se efectuará de acuerdo con el trámite que establece la Ley de 16 de octubre de 1942, que regula todo lo que se refiere a Reglamentaciones u Ordenanzas de Trabajo.

Otro complemento que ha sido modificado y que ha de tener gran importancia es el personal de antigüedad y, fundamentalmente, ha consistido en la modificación del sistema: se ha pasado de una cantidad fija que se percibía por cada trienio a un tanto por ciento, medido igual por tres años de servicio y consistente en un 5 por 100 sobre el salario base que percibe el trabajador y en la categoría que ostente.

Este 5 por 100 no sólo se percibe para los trienios que se cumplan a partir de la entrada en vigor de la disposición, sino también para aquellos otros reconocidos, o sea, que se recibían con anterioridad, y ha de hacerse precisamente sobre la categoría que se ostente en este momento.

Se hace una distinción en lo que se refiere a los capitanes, pilotos, patrones e inspectores, o sea, aquellos cargos que, por ser de confianza, pueden volver a una categoría inferior, o sea, pueden cesar en sus cargos de mando o jefatura, pero al reintegrarles a su antiguo puesto de trabajo habrán de percibir los trienios que tuvieran devengados hasta ese momento, habiendo de ser calculados sobre el salario base en que cesaron, salvo que tuvieran otra superior.

Se regula en este artículo todo lo relativo a estos complementos, que, como decimos, adquiere gran importancia, debido a que es más favorable que el sistema que regía anteriormente.

También se incrementa la indemnización que para la reposición de ropas de trabajo fija el artículo 133 de la Ordenanza, valorándose en 10 pesetas diarias para el personal de maestranza y subalternos de cubierta y máquinas.

Se modifica igualmente el artículo 153, disminuyendo de cinco a tres los años de antigüedad en la empresa para adicionar un día más a las vacaciones para todas las categorías y grupos profesionales.

Se suprime el anexo 2 de la Ordenanza, que comprendía las cantidades que correspondían a los aumentos por años de servicio, al implantarse el nuevo sistema del porcentaje de 5 por 100 sobre el salario base.

Se incrementa el anexo 1: Salario base, artículo 108 de la Ordenanza; igualmente el anexo 3; Gratificaciones de mando y jefatura; el anexo 4, I, II,

III, IV y V; artículo 115: Plus de navegación y participación en el soborno, y el anexo 5, artículo 116: Horas extraordinarias, estableciéndose un baremo donde figuran los valores de las horas extraordinarias laborales y festivas, con el aumento reglamentario del 25 y 40 por 100 para todas las categorías profesionales y con un valor que alcanza hasta quince trienios.

El anexo 6, Comisiones de servicios, artículo 125, también ha sido modificado, fijando el valor de la dieta en un valor que va desde 825 a 435 en las comisiones de servicios nacionales, según categoría profesional, y de 2.000 a 1.000 si se trata de comisiones en el extranjero.

La modificación que en orden a las retribuciones contenidas en los anexos 1, 3, 4, 5 y 6 se ha hecho atendiendo de un modo fundamental a la pérdida del valor adquisitivo que las retribuciones han experimentado desde su última revisión y que ha producido durante el pasado año un desequilibrio económico muy marcado, y que hacía necesaria esta modificación, afortunadamente conseguida tras una tenaz y persistente labor, en la que hay que destacar por su importancia, la realizada por el presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante y procurador en Cortes, don Antonio Maqueda Noé, lucha que tiene planteada para lograr la reivindicación de los marinos españoles no sólo en el orden económico, sino también en aquellos aspectos que constituyen su valor laboral y profesional.

## MODIFICACION DE LA ORDENANZA DE TRABAJO DE TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS

Hemos de referirnos también a otra modificación que afecta a una actividad auxiliar de la navegación y que se realiza en los puertos, bahías y radas; nos referimos a la Ordenanza de Trabajo y Reglamentación de Tráfico Interior de Puertos.

Se ha modificado el artículo 37, añadiéndosele un nuevo apartado en el que se recoge la periódica revisión de los salarios base y sus complementos, en función del índice del coste de la vida, si éste es igual o superior al 5 por 100; revisión que también habrá de realizarse siguiendo los trámites del Decreto de 16 de octubre de 1942, que regula todo lo relativo a las Ordenanzas y Reglamentaciones de trabajo.

En el artículo 40, en su sección 3.º Complementos personales por antigüedad: se varía el sistema que venía rigiendo de cantidades fijas por trienios a un tanto por ciento sobre el salario base actual en las categorías profesionales que ostenten. Este complemento personal de antigüedad tiene una cuantía del 3 por 100 por trienio, regulándose igualmente todo lo relativo a la fecha de iniciación del complemento para la percepción del trienio y todo lo que se relaciona con esta situación.

En el artículo 60, Vacaciones, se fijan de 15 a 21 días, los que habrán de disfrutar el grupo: 3, maestranza; 4, subalternos, y 5, servicios auxiliares.

Se suprime el anexo 2, como consecuencia de la variación del sistema de percepción del complemento personal de antigüedad.

El régimen económico de esta actividad es modificado fundamentalmente en sus artículos 38, Salarios base; 46, Plus de embarque; 47, Indemnizaciones, trajes de trabajo, manutención y dietas.

Esta Ordenanza también significa un notable incremento que viene a significar una positiva ventaja en el aspecto reivindicativo que tienen planteado los afectados, puesto que se trata de una actividad donde las retribuciones no tienen niveles satisfactorios, pero que, afortunadamente, van superándose. ■ VICENTE JIMÉNEZ.

ORDEN de 13 de julio de 1974 por la que se modifica la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante.

Ilustrísimos señores:

Vista la propuesta de modificación de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, aprobada por Orden de 20 de mayo de 1969 y reformada en parte por las de 10 de diciembre de 1970 y 16 de julio de 1973, elaborada a instancia de la Organización Sindical con los asesamientos reglamentarios.

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Trabajo y en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar, con efectos de 1 de julio de 1974, el texto elaborado por la Dirección General de Trabajo que contiene las modificaciones de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueran precisas para interpretar y aplicar la mencionada Ordenanza, con las modificaciones que se aprueban por la presente Orden.

3.º Disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de esta Orden y de las modificaciones que por ella se aprueban.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 13 de julio de 1974.

## DE LA FUENTE

Ilustrísimos señores subsecretario y director general de Trabajo.

## MODIFICACION DE LA ORDENANZA DEL TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE, APROBADA POR ORDEN DE 20 DE MAYO DE 1969

Primero.—Al artículo 106 se añade un nuevo apartado, bajo el número 10, que queda redactado en los siguientes términos:

«10. Cuando exista personal comprendido en esta disposición y que no estuviere vinculado por Convenio Colectivo podrá procederse periódicamente a la revisión de los salarios base de la presente Ordenanza, siempre que el crecimiento del índice del coste de la vida en el conjunto nacional, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, sea igual o superior al 5 por 100. Dicha revisión se efectuará por los trámites de la Ley de 16 de octubre de 1942.»

Segundo.—El artículo 109 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 109. Complemento personal de antigüedad.—1. Los trabajadores fijos comprendidos en esta Ordenanza disfrutarán, como complemento personal de antigüedad, de un aumento periódico por cada tres años de servicios prestados a la misma empresa, de la cuantía que después se expresa.

2. El módulo para el cálculo del abono del complemento personal de antigüedad será el último salario base percibido por el trabajador, sirviendo dicho módulo no sólo para el cálculo de los trienios de nuevo vencimiento, sino también para el de los ya perfeccionados. No obstante lo anteriormente dispuesto, los capitanes, pilotos y patrones, así como los inspectores que cesaren en sus cargos de mando o jefatura y se reintegrasen a su antiguo puesto de trabajo, tendrán derecho, cualquiera que sea el motivo de su

# E TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE

cese, a que los trienios que tuvieran devengados hasta tal momento continúen siendo calculados tomando como módulo el salario-base del cargo en que cesaren, salvo que alcancaren otro superior.

3. La cuantía del complemento personal de antigüedad será del 5 por 100 por cada trienio sobre el módulo a que se refiere el apartado anterior.

4. La fecha inicial del cómputo de antigüedad será la del ingreso del trabajador en la empresa. Para el cómputo de la antigüedad se tendrá en cuenta todo el tiempo servido en una misma empresa, considerándose como efectivamente trabajados todos los meses o días en los que se haya percibido un salario o remuneración, bien sea por servicios prestados o en vacaciones, licencias retribuidas o cuando reciba una prestación económica temporal por accidente de trabajo o enfermedad. Asimismo será computable el tiempo de excedencia forzosa por nombramiento para un cargo político o sindical, así como en el caso de prestación de servicio militar. Por el contrario, no se estimará el tiempo que se haya permanecido en situación de excedencia voluntaria. Tampoco será tenido en cuenta para el reconocimiento de trienios el periodo de prácticas como agregado o alumno. Se computará la antigüedad en razón de los años de servicios prestados en la empresa, cualquiera que sea el grupo profesional o categoría en que se encuentre encuadrado; estimándose asimismo los servicios prestados en el periodo de prueba y por el personal interino cuando éste pase a ocupar plaza en la plantilla fija.

5. El importe de cada trienio comenzará a devengarse a partir del día 1 del mes en que cumpla cada trienio.

6. El trabajador que cese definitivamente en la empresa y posteriormente ingrese de nuevo en la misma sólo tendrá derecho a que se compute la antigüedad desde la fecha de este nuevo ingreso, perdiendo todos los derechos de antigüedad anteriormente obtenidos.

Tercero.—El párrafo primero del apartado 1 del artículo 133 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 133. Ropa de trabajo.—1. Trabajos sucios. El personal de Maestranza y subalterno de cubierta y máquinas percibirá una indemnización de 10 pesetas diarias para compensar los gastos de ropa y calzado que por aquél se emplea en trabajos considerados como sucios y que habitualmente realice en el departamento de máquinas o dentro de las calderas, tanques, santinas, "carters" y movimiento de carbones por carboneras, cubiertas o soplados, así como limpieza y barrido de bodegas cuando se trate de materiales sucios».

Cuarto.—El párrafo segundo del artículo 153 queda redactado en los siguientes términos:

«Por cada tres años de antigüedad en la empresa se gozará de un día más de vacaciones, cualquiera que sea la categoría y grupo profesional que corresponda al interesado».

Quinto.—Se suprime el anexo número 2.

Sexto.—Los anexos números 1, 3, 4-I, 4-II, 4-III, 4-IV, 4-V, 5 y 6 quedan redactados como sigue:

## ANEXO NUMERO 1

### Tabla de salario base

Grupo y categoría	Salario base		
	Mensual	Diario	
<b>I. OFICIALES</b>			
Primera categoría	15.486	516,20	Capitán con mando para el que se exige título.
Segunda categoría	14.576	485,86	Jefe de máquinas para el que se exige título de maquinista naval jefe.
Tercera categoría	12.910	430,33	Piloto con mando.
Cuarta categoría	11.815	393,83	Primeros oficiales.
Quinta categoría	9.965	332,16	Segundos oficiales.
Sexta categoría	8.951	298,36	Terceros oficiales.
Séptima categoría	8.679	289,30	Cuartos oficiales.
<b>II. TITULADOS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA</b>			
Primera categoría	8.341	278,03	Patrón mayor de cabotaje, mecánico naval mayor, electricista naval mayor.
Segunda categoría	8.094	269,80	Patrón de cabotaje mecánico naval de primera clase, electricista naval de primera clase.
Tercera categoría	7.851	261,70	Mecánico naval de segunda clase, electricista naval de segunda clase.
<b>III. MAESTRANZA</b>			
Primera categoría	7.789	259,63	Contramaestre primero, contramaestre de máquinas o calderero, bombero de buque-tanque, mayordomo, jefe de cocina, contramaestre electricista.
Segunda categoría	7.608	253,60	Contramaestre segundo, cocinero primero, músico, encargado de información, intérprete.
Tercera categoría	7.426	247,53	Contramaestre tercero, carpintero de cubierta, pañolero de cubierta, pañolero de máquinas, carpintero de cámara, cocinero segundo, repostero despensero o gambucero primero, panadero primero, carníceros, ropero o lencero.
<b>IV. SUBALTERNOS</b>			
Primera categoría	7.390	246,33	Mecamar.
Segunda categoría	7.114	237,13	Marinero buceador, electricista, engrasador, cabo de agua fontanero o plomero, ayudante de bombero de buque tanque, encargado de cámara, encargado de bar, cocinero tercero, despensero segundo, pañolero segundo, impresor segundo.
Tercera categoría	6.998	233,26	Marinero con certificado de competencia o preferente, fogonero, encargado de oficio, encargado de cantina, encargado de equipaje, encargado de lavandería, oficio auxiliar, camarero de primera.
Cuarta categoría	6.875	229,16	Marinero simple, carpintero ayudante, pañolero o limpiador, ayudante repostero, ayudante panadero, ayudante carníceros, ayudante despensero, camarero de segunda, ayudante camarero, ayudante de oficio, sereno de cámara, ayudante de ropero, ayudante de lavadero, peluquero.
Quinta categoría	6.750	225,00	Mozo, marmitón, mozo de limpieza, mozo sanitario.
Sexta categoría:			
Comprendidos entre 16 y 18 años de edad.	4.140	138	Grumete, pajé.
Comprendidos entre 15 y 16 años de edad.	2.610	87	Botones.
<b>V. INSPECCION</b>			
Inspectores de primera clase:			
Jefe de inspección	20.102	—	
Capitán inspector	18.946	—	
Maquinista inspector	18.030	—	
Inspector jefe de personal A)	18.946	—	
Inspector jefe de personal B)	18.030	—	
Inspector jefe de personal C)	16.370	—	
Inspector jefe de personal D)	16.214	—	
Radiotelegrafista inspector, sobrecargo inspector y médico inspector	16.214	—	
Inspector especial A)	17.724	—	
Inspector especial B)	16.879	—	
Inspector especial C)	15.224	—	
Inspector especial D)	14.089	—	
Inspector de segunda clase:			
Inspector con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera	11.986	—	



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



**NAVIERA  
BILBAINA, S. A.**

Plaza Alféreces Provisionales, 2.  
BILBAO-I. Teléfonos 23 47 47-24 07 47  
Alcalá, 54. MADRID-14  
Teléfonos 221 46 21/3

Telex: 32310 NABIL E-32312 NAVAS E  
Telg: NAVILSA-ABASOLO  
Telex: 27543 UZARA E  
Telg: ZUZARA-MADRID.

### FLOTA CARGA SECA

«BULK-CARRIERS»	Año cons.	Peso muerto T. M.	Cubicación Cu. Ft.	Medios descarga
«Lekeitio» . .	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
«Banderas» . .	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
«Lujua» . . . .	1968	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
«Serantes» . .	1969	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
«Deusto» . . . .	1972	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
«Cobetas» . . . .	1973	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
«Irene» . . . .	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
«Marta» . . . .	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
«Luchana» . .	1964	14.524	737.976	Gearless
«Las Arenas»	1960	13.729	663.676	Gearless
«Valentina				
Friás» . . . .	1960	13.729	663.676	Gearless
«Alejandro				
Zubizarreta»	1959	13.570	667.172	Gearless
«Enecuri» . . . .	1971	7.396	358.775	10 puntales de
«Júpiter» . . . .	1972	7.396	358.775	10 tons.
«Artagan» . . . .	1972	7.396	358.775	y 1 pluma real de 35 tons.
«Miraflores».	1972	7.356	353.125	
«Adriana» . . . .	1969	6.352	293.971	4 puntales de 8 tons.
«Talo» . . . .	1970	6.321	293.971	2 plumas reales de 20 T.
«Eolo» . . . .	1970	6.290	293.971	6 puntales de 5/8 tons.

### ANEXO NUMERO 3

#### GRATIFICACIONES

Las gratificaciones de mando y jefatura deberán ser las que se contienen en el cuadro que figura a continuación:

T. R. B.	Buques de pasaje — Pesetas mensuales	Buques de carga — Pesetas mensuales
Hasta 300 toneladas . . . .	4.362	3.840
De 301 a 900 . . . .	5.585	4.538
De 901 a 3.000 . . . .	6.546	6.109
De 3.001 a 6.000 . . . .	7.593	6.546
De 6.001 a 10.000 . . . .	8.554	2.024
De 10.001 a 20.000 . . . .	9.600	8.116
De 20.001 a 50.000 . . . .	10.562	9.077
De 50.001 en adelante . . . .	11.608	10.124

En relación con las gratificaciones de mando y jefatura, el oficial maquinista o mecánico naval, jefe del Departamento de Máquinas, percibirá una gratificación mensual equivalente al 80 por 100 de lo establecido para los capitanes, pilotos o patrones de cabotaje con mando de buque.

Las gratificaciones de alumnos se fijan en 2.400 pesetas mensuales, más plus de navegación por participación en el sobordo.

### ANEXO N

#### COMPLEMENTOS DE PUESTO DE TRABAJO POR EN EL S

##### ZONA 1.º BUQUES L

Categorías	Buques hasta 700 T. R. B.
<b>I. Oficiales</b>	
Primera categoría . . . . .	5.855
Segunda categoría . . . . .	5.541
Tercera categoría . . . . .	4.963
Cuarta categoría . . . . .	4.585
Quinta categoría . . . . .	3.946
Sexta categoría . . . . .	3.375
Séptima categoría . . . . .	3.182
<b>II. Titulados de F. P. N. P.</b>	
Primera categoría . . . . .	2.942
Segunda categoría . . . . .	2.762
Tercera categoría . . . . .	2.590
<b>III. Maestranza</b>	
Primera categoría . . . . .	2.436
Segunda categoría . . . . .	2.355
Tercera categoría . . . . .	2.273
<b>IV. Subalternos</b>	
Primera categoría . . . . .	2.256
Segunda categoría . . . . .	2.131
Tercera categoría . . . . .	2.080
Cuarta categoría . . . . .	2.024
Quinta categoría . . . . .	1.969
Sexta categoría . . . . .	1.475
Alumnos . . . . .	818

# ORDENANZA DE TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE

## ANEXO NUMERO 4-II

COMPLEMENTOS DE PUESTO DE TRABAJO POR PLUS DE NAVEGACION  
POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO

ZONA 1.<sup>a</sup>. PETROLEROS

Categorías	Buques de 1.000 a 10.000 T.R.B.	Buques de 10.000 a 20.000 T.R.B.	Buques de 20.000 a 30.000 T.R.B.	Buques de 30.000 T.R.B. en adelante
<b>I. Oficiales</b>				
Primera categoría	7.395	8.939	10.479	12.328
Segunda categoría	6.996	8.454	9.913	11.664
Tercera categoría	6.271	7.580	8.888	10.454
Cuarta categoría	5.794	7.000	8.206	9.655
Quinta categoría	4.984	6.026	7.065	8.313
Sexta categoría	4.281	5.186	6.091	7.180
Séptima categoría	4.049	4.920	5.787	6.828
<b>II. Titulados</b>				
Primera categoría	3.762	4.576	5.358	6.392
Segunda categoría	3.551	4.340	5.126	6.074
Tercera categoría	3.346	4.100	4.851	5.756
<b>III. Maestranza</b>				
Primera categoría	3.075	3.719	4.379	5.168
Segunda categoría	2.972	3.594	4.242	4.988
Tercera categoría	2.869	3.470	4.066	4.804
<b>IV. Subalternos</b>				
Primera categoría	2.852	3.444	4.040	4.765
Segunda categoría	2.693	3.256	3.818	4.486
Tercera categoría	2.629	3.174	3.723	4.379
Cuarta categoría	2.556	3.092	3.624	4.263
Quinta categoría	2.488	3.006	3.525	4.148
Sexta categoría	1.865	2.256	2.646	3.109
Alumnos	1.037	1.251	1.470	1.728

## ANEXO NUMERO 4-III

COMPLEMENTOS DE PUESTO DE TRABAJO POR PLUS DE NAVEGACION  
POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO

ZONAS 2.<sup>a</sup> Y 3.<sup>a</sup>. BUQUES DE CARGA Y PASAJE

Categorías	Buques hasta 16.000 T.R.B.	Buques de 16.000 a 20.000 T.R.B.	Buques de 20.000 a 30.000 T.R.B.	Buques de 30.000 T.R.B. en adelante
<b>I. Oficiales</b>				
Primera categoría	8.167	8.939	9.711	12.328
Segunda categoría	7.725	8.452	9.183	11.664
Tercera categoría	6.923	7.580	8.232	10.454
Cuarta categoría	6.395	7.000	7.605	9.655
Quinta categoría	5.507	6.026	6.546	8.313
Sexta categoría	4.735	5.076	5.683	7.180
Séptima categoría	4.482	4.920	5.353	6.828
<b>II. Titulados de F.P.N.P.</b>				
Primera categoría	4.173	4.585	4.992	6.392
Segunda categoría	3.946	4.340	4.735	6.074
Tercera categoría	3.723	4.100	4.478	5.756
<b>III. Maestranza</b>				
Primera categoría	3.396	3.719	4.044	5.168
Segunda categoría	3.285	3.594	3.903	4.988
Tercera categoría	3.170	3.470	3.804	4.804
<b>IV. Subalternos</b>				
Primera categoría	3.108	3.444	3.740	4.765
Segunda categoría	2.976	3.256	3.538	4.486
Tercera categoría	2.904	3.174	3.448	4.379
Cuarta categoría	2.827	3.092	3.358	4.263
Quinta categoría	2.748	3.006	3.268	4.148
Sexta categoría	2.062	2.256	2.448	3.109
Alumnos	1.145	1.251	1.359	1.728

## UMERO 4-I

PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION  
EN OBORDO

E CARGA Y PASAJE

Buques de 700 a 1.000 T.R.B.	Buques de 1.000 a 20.000 T.R.B.	Buques de 20.000 a 30.000 T.R.B.	Buques de 30.000 a 40.000 T.R.B.	Buques de 40.000 T.R.B. en adelante
6.627	7.395	8.167	8.939	9.711
6.266	6.996	7.725	8.454	9.183
5.619	6.271	6.923	7.580	8.232
5.190	5.794	6.395	7.000	7.605
4.469	4.984	5.507	6.026	6.548
3.830	4.281	4.735	5.186	5.637
3.615	4.049	4.482	4.920	5.353
3.353	3.762	4.173	4.585	4.992
3.157	3.551	3.946	4.340	4.735
2.967	3.346	3.723	4.100	4.478
2.757	3.075	3.396	3.719	4.044
2.683	2.972	3.285	3.594	3.903
2.574	2.869	3.170	3.470	3.770
2.552	2.852	3.148	3.444	3.740
2.414	2.693	2.976	3.256	3.538
2.355	2.629	2.904	3.174	3.448
2.290	2.556	2.827	3.092	3.358
2.230	2.488	2.748	3.006	3.268
1.673	1.865	2.062	2.256	2.448
930	1.037	1.145	1.251	1.359

## ANEXO NUMERO 4-IV

COMPLEMENTOS DE PUESTO DE TRABAJO POR PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION  
EN EL SOBORDO

ZONAS 2.<sup>a</sup> Y 3.<sup>a</sup> PETROLEROS

Categorías	Buques hasta 10.000 T.R.B.	Buques de 10.000 a 20.000 T.R.B.	Buques de 20.000 a 30.000 T.R.B.	Buques de 30.000 a 40.000 T.R.B.	Buques de 40.000 a 50.000 T.R.B.	Buques de 50.000 a 60.000 T.R.B.	Buques de 60.000 a 70.000 T.R.B.	Buques de 70.000 T.R.B. en adelante
<b>I. Oficiales</b>								
Primera categoría	8.167	12.328	20.037	23.118	26.203	29.287	33.907	38.502
Segunda categoría	7.725	11.664	18.953	21.870	24.787	27.704	32.076	36.451
Tercera categoría	6.923	10.454	15.888	19.351	22.217	24.830	28.750	32.672
Cuarta categoría	6.395	9.655	15.692	18.107	20.522	22.540	26.558	30.179
Quinta categoría	5.507	8.313	13.509	15.584	17.661	19.741	22.856	25.975
Sexta categoría	4.735	7.180	11.707	13.516	15.327	17.139	19.853	22.588
Séptima categoría	4.482	6.828	11.025	12.904	14.641	16.374	18.978	21.682
<b>II. Titulados</b>								
Primera categoría	4.163	6.392	10.501	12.144	13.787	15.426	17.892	20.359
Segunda categoría	3.946	6.074	10.012	11.586	13.161	14.735	17.095	19.463
Tercera categoría	3.723	5.756	9.527	11.037	12.547	14.053	16.318	18.579
<b>III. Maestranza</b>								
Primera categoría	3.396	5.173	8.476	9.797	11.118	12.444	14.426	16.408

# ORDENANZA DE TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE

## ANEXO NUMERO 4-V

### COMPLEMENTOS DE PUESTO DE TRABAJO POR PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO

#### PERSONAL DESTINADO EN TIERRA EN COMISION DE SERVICIO E INSPECCION

Categoría	Pesetas
<b>I. Oficiales</b>	
Primera categoría	15.413
Segunda categoría	14.581
Tercera categoría	13.066
Cuarta categoría	12.071
Quinta categoría	10.389
Sexta categoría	8.991
Séptima categoría	8.562
<b>II. Titulados</b>	
Primera categoría	8.034
Segunda categoría	7.648
Tercera categoría	7.361
<b>Personal de Inspección</b>	
Jefe de Inspección	19.605
Capitán inspector	18.553
Maquinista inspector	17.721
Inspector jefe de Personal A	18.553
Inspector jefe de Personal B	17.721
Inspector jefe de Personal C	16.211
Inspector jefe de Personal D	15.207
Radiotelegrafista-inspector. Sobrecargo	
Inspector y médico inspector	15.207
Inspector especial A	17.506
Inspector especial B	16.874
Inspector especial C	15.169
Inspector especial D	14.160
<b>Inspector de segunda clase</b>	
Inspector con título de Formación Náutico-Pesquera	12.228

	0	1	2	3
<b>I. Oficiales</b>				
Primera categoría:				
Laborables	123,85	130,34	136,81	140,19
Festivos	138,71	145,97	153,23	160,50
<b>Segunda categoría:</b>				
Laborables	117,40	123,50	129,60	135,68
Festivos	131,50	138,32	145,13	151,96
<b>Tercera categoría:</b>				
Laborables	105,63	111,07	116,52	121,95
Festivos	118,31	124,41	130,36	136,31
<b>Cuarta categoría:</b>				
Laborables	97,90	102,78	107,66	112,55
Festivos	109,65	115,13	120,61	126,09
<b>Quinta categoría:</b>				
Laborables	84,84	88,92	93,00	97,07
Festivos	95,03	99,59	104,15	108,73
<b>Sexta categoría:</b>				
Laborables	74,95	78,40	81,85	85,30
Festivos	83,96	87,80	91,96	95,51
<b>Séptima categoría:</b>				
Laborables	72,45	75,72	78,98	82,25
Festivos	81,14	84,82	88,49	92,16
<b>II. Titulados de Formación Profesional Náutico - Pesquera</b>				
<b>Primeras categorías:</b>				
Laborables	69,35	72,37	75,37	78,37
Festivos	77,68	81,03	84,38	87,73
<b>Segunda categoría:</b>				
Laborables	67,08	69,96	72,84	75,72
Festivos	75,11	78,34	81,57	84,80
<b>Tercera categoría:</b>				
Laborables	64,86	67,56	70,26	72,96
Festivos	72,64	75,66	78,68	81,69
<b>III. Maestranza</b>				
<b>Primeras categorías:</b>				
Laborables	64,29	66,63	68,97	71,30
Festivos	72,01	74,63	77,24	79,87
<b>Segunda categoría:</b>				
Laborables	62,64	64,86	67,09	69,32
Festivos	70,15	72,66	75,16	77,66
<b>Tercera categoría:</b>				
Laborables	60,97	63,10	65,23	67,36
Festivos	68,28	70,66	73,05	75,45
<b>IV. Subalternos</b>				
<b>Primeras categorías:</b>				
Laborables	60,82	62,69	64,90	66,84
Festivos	67,90	70,22	72,55	74,87
<b>Segunda categoría:</b>				
Laborables	58,09	60,02	61,95	63,88
Festivos	65,06	67,21	69,36	71,53
<b>Tercera categoría:</b>				
Laborables	57,02	58,89	60,76	62,62
Festivos	63,86	65,95	68,03	69,32
<b>Cuarta categoría:</b>				
Laborables	55,88	57,68	59,48	61,27
Festivos	62,61	64,61	66,62	68,61
<b>Quinta categoría:</b>				
Laborables	54,76	56,49	58,21	59,94
Festivos	61,33	63,27	65,19	67,13
<b>Sexta categoría:</b>				
Laborables	44,69	45,15	—	—
Festivos	50,05	51,24	—	—
<b>Alumnos:</b>				
Laborables	23,13	—	—	—
Festivos	25,91	—	—	—

## ANEXO NUMERO 6

### INDEMNIZACIONES

Las correspondientes a dietas quedan fijadas en la cuantía siguiente:

DIETAS	Territorio nacional	En el extranjero
	Ptas./día	Ptas./día
Inspectores de primera clase	825	2.000
Capitanes, oficialidad e inspectores de segunda clase	695	1.650
Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera y alumnos	630	1.350
Maestranza	500	1.200
Subalternos	435	1.000

NOTA.—En transporte de mercancías peligrosas, servicios del golfo de Guinea y navegación por zonas insalubres y epidémicas se percibirá el incremento previsto en los artículos 112, 113 y 114, respectivamente, de esta Ordenanza.

# ORDENANZA DE TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE

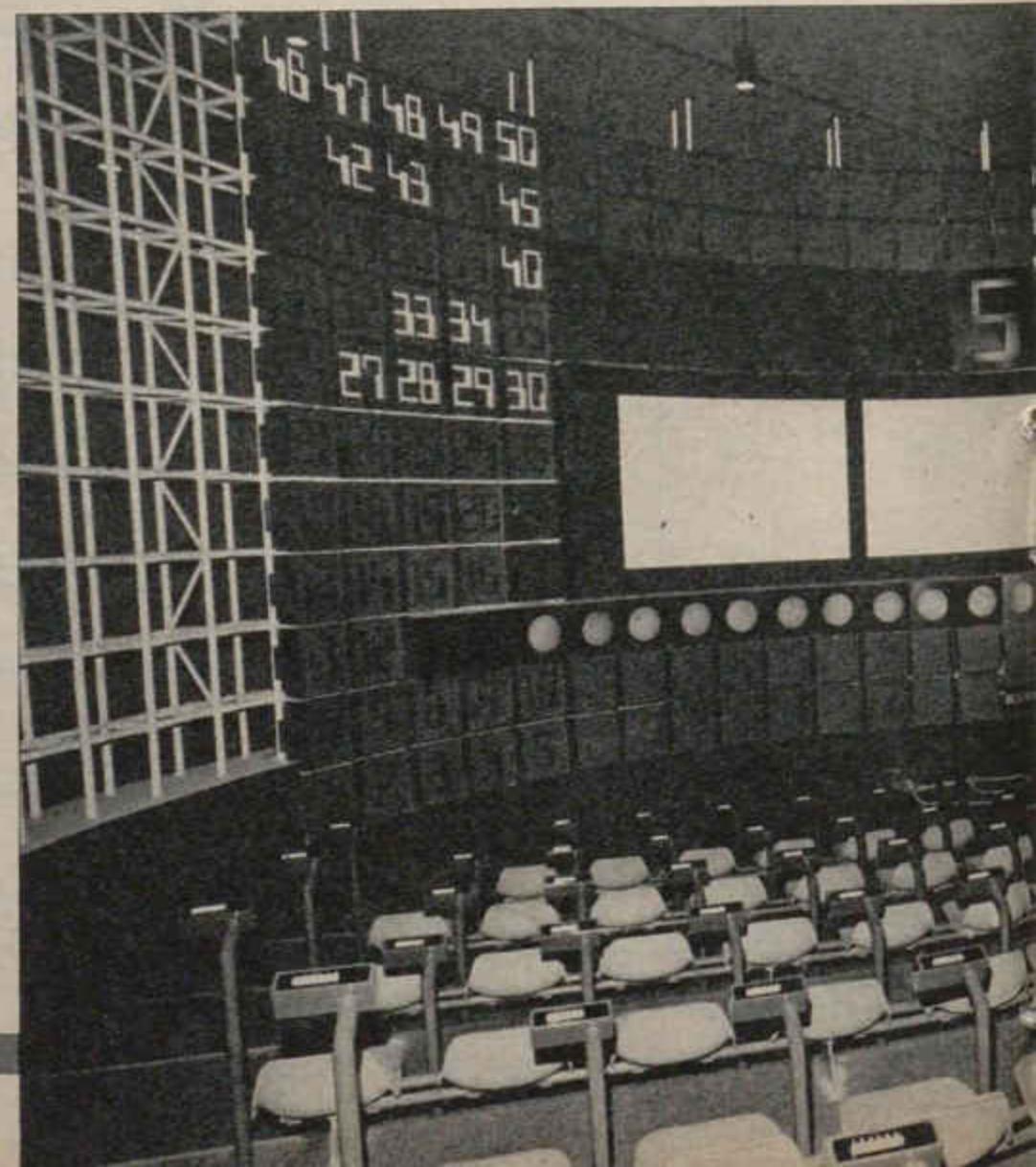
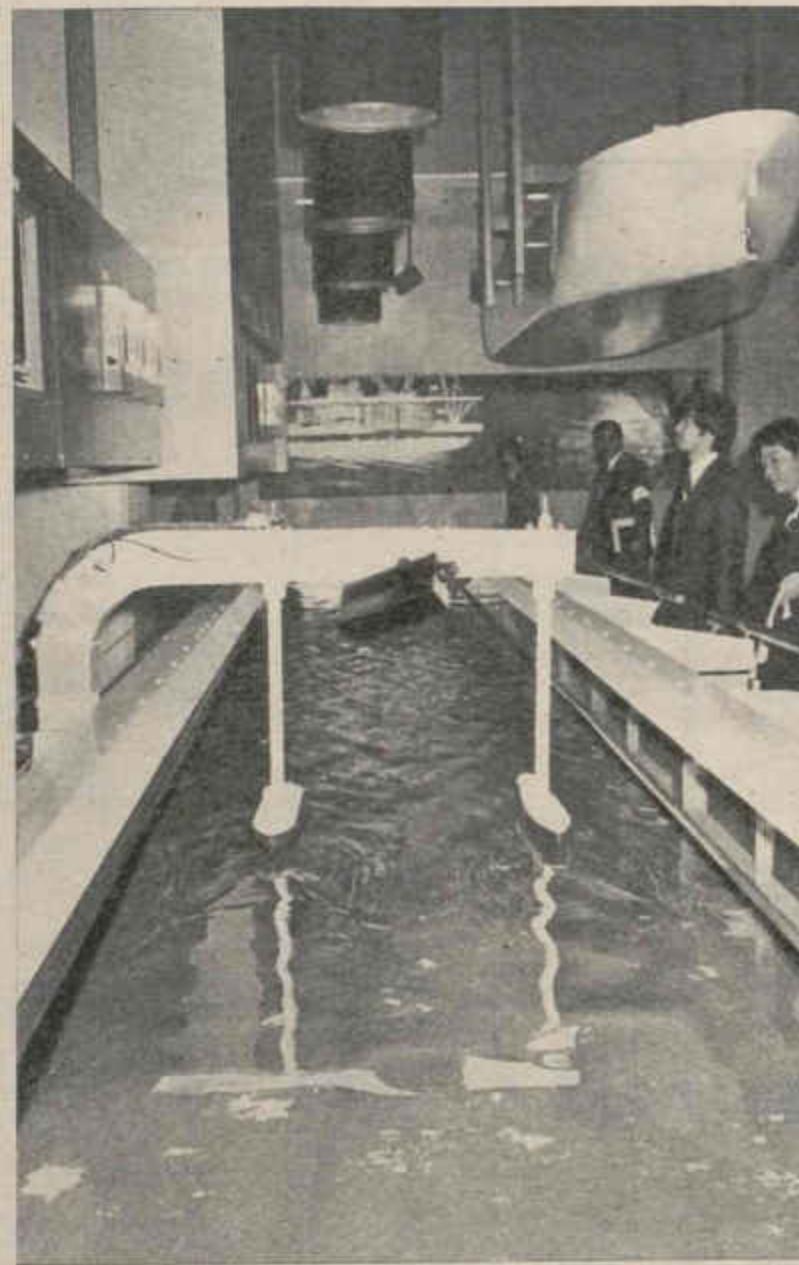
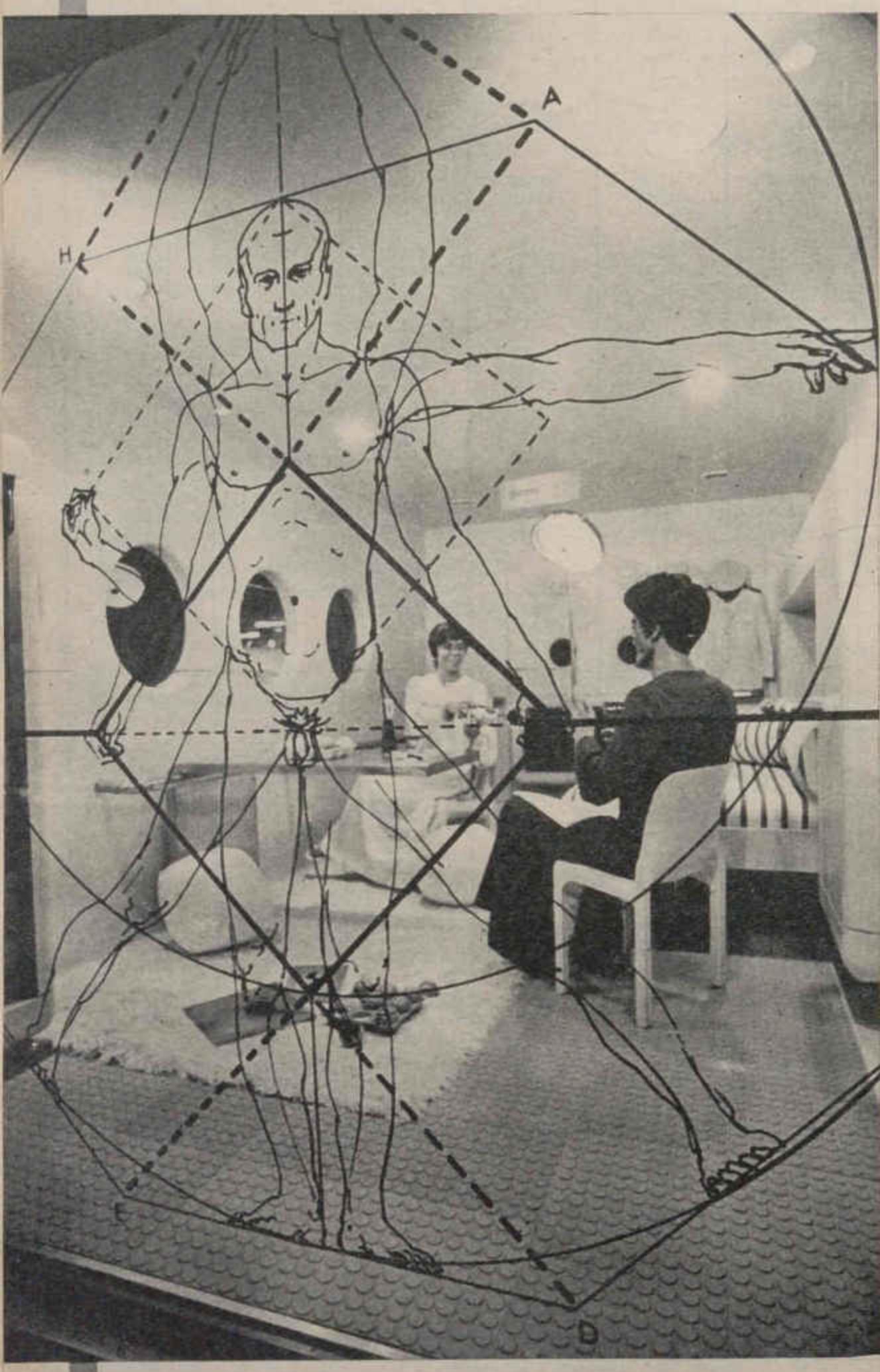
## ANEXO NUMERO 5

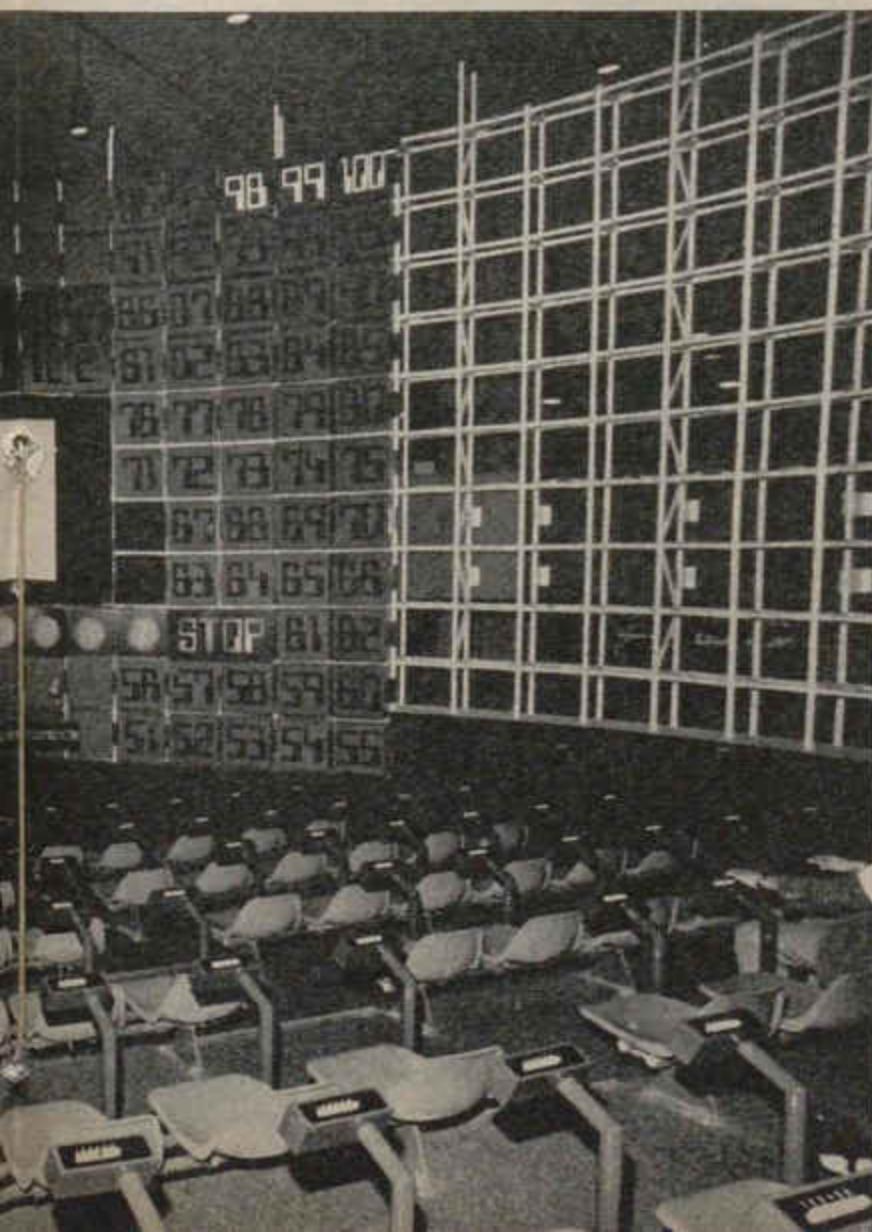
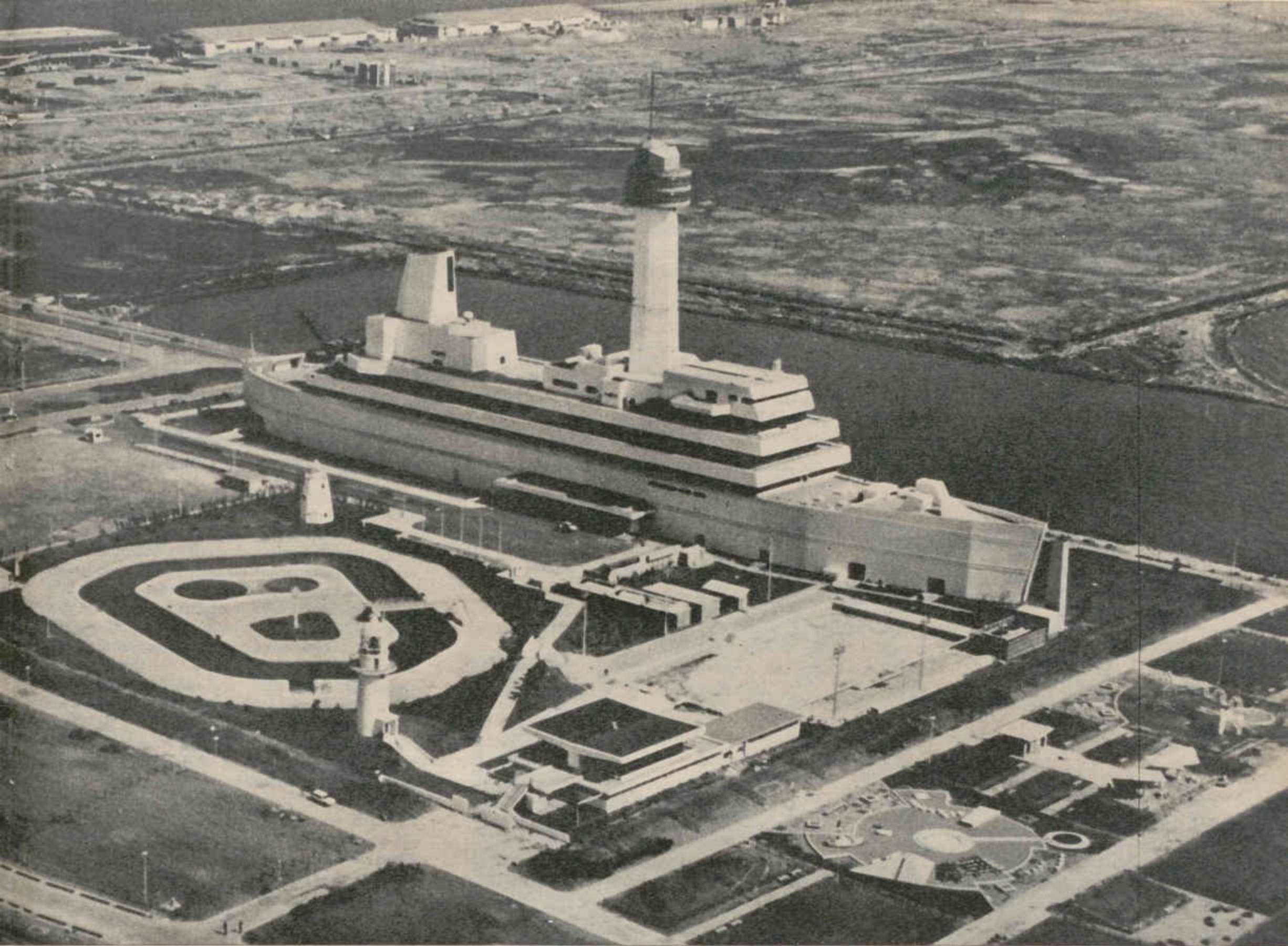
HORAS EXTRAORDINARIAS, SEGUN NUMERO DE TRIENIOS, EN PESETAS POR HORA

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
149,78	156,27	162,75	169,24	175,72	182,21	188,69	195,13	201,65	208,14	214,62	221,11
167,76	175,02	182,29	189,55	196,81	204,09	211,35	218,61	225,87	233,14	240,40	247,68
141,78	147,88	153,97	160,34	166,16	172,26	178,35	184,45	190,55	196,23	202,73	208,83
158,77	165,60	172,41	179,23	186,04	192,87	199,68	206,51	213,32	220,14	226,95	233,78
127,40	132,84	138,27	143,72	150,13	154,60	160,04	165,47	170,92	176,36	181,80	187,24
142,27	148,22	154,19	160,14	166,09	172,04	178,00	183,96	189,92	195,87	201,69	207,64
117,44	122,31	127,18	132,08	136,97	141,86	146,73	151,62	156,51	161,38	166,30	171,18
131,57	137,05	142,53	148,01	153,50	158,98	164,47	169,95	175,43	180,91	186,40	191,90
101,15	105,23	109,31	113,38	117,46	121,54	125,62	129,69	133,77	137,85	141,93	145,99
113,26	117,35	122,41	126,97	131,55	136,11	140,67	145,23	149,79	154,37	158,93	183,49
88,75	92,21	95,66	99,11	102,55	106,00	109,46	112,91	116,36	119,81	123,26	128,72
99,37	103,22	107,08	110,93	114,79	118,65	122,50	126,36	130,20	134,06	137,91	141,77
85,65	88,80	92,06	95,33	98,61	101,88	105,14	108,41	111,69	114,96	118,22	121,49
95,84	99,51	103,18	106,86	110,53	114,21	117,87	121,55	125,23	128,90	132,57	136,24
81,38	84,38	87,39	90,39	93,39	96,41	99,41	102,42	105,42	108,42	111,44	117,45
91,10	94,46	97,80	101,15	104,50	107,85	111,21	114,57	117,92	121,27	127,98	131,33
78,60	81,48	84,36	87,24	90,12	93,00	95,88	98,76	101,64	104,51	107,39	110,27
88,03	91,25	94,48	97,71	100,87	104,18	107,39	110,13	113,86	117,09	120,12	123,54
75,66	78,35	81,05	83,76	86,49	89,16	91,86	94,56	97,25	99,95	102,65	105,35
84,72	87,73	90,76	93,78	96,80	99,82	102,83	105,86	108,87	111,90	114,91	117,93
73,64	75,98	78,32	80,65	82,99	85,32	87,67	90,01	92,21	94,68	97,01	99,36
82,48	85,09	87,71	90,32	92,95	95,56	98,17	100,79	103,40	106,03	108,64	111,28
71,54	73,77	76,00	78,22	80,45	82,67	84,90	87,13	89,35	91,58	93,81	96,03
80,17	82,67	85,18	87,68	90,19	92,69	95,20	97,70	100,21	102,71	105,22	107,72
69,49	71,81	73,74	75,86	77,99	80,12	82,25	84,38	86,51	88,64	90,77	92,77
77,85	80,12	82,63	85,02	87,42	89,81	92,21	94,59	96,99	99,38	101,78	104,18
68,90	70,99	73,05	75,14	77,21	79,27	81,36	83,42	85,49	87,57	89,64	91,71
77,19	79,52	81,84	84,16	86,49	88,31	91,13	93,46	95,78	98,04	100,43	102,75
65,82	67,76	69,69	71,63	73,56	75,49	77,42	79,38	81,29	83,23	85,17	87,02
73,68	75,84	77,99	80,15	82,31	84,47	86,13	88,78	90,94	91,00	95,25	97,41
64,49	66,35	68,21	70,08	71,94	73,81	75,67	77,53	88,91	93,09	83,13	84,73
72,21	74,30	76,38	78,43	80,56	82,65	84,73	86,82	79,41	81,27	93,08	95,17
63,06	64,86	66,65	68,46	70,25	72,04	73,84	75,63	77,42	79,23	81,02	82,81
70,62	72,63	74,83	76,64	78,63	80,64	82,65	84,65	86,68	88,65	90,66	92,67
61,66	63,39	65,12	66,84	68,57	70,28	72,29	73,74	75,46	79,17	78,91	80,84
69,06	71,00	72,93	74,87	76,81	78,73	80,67	82,60	83,33	88,65	88,41	90,32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

● En página 20 y siguientes se publica el texto íntegro de la Orden ministerial que modifica la Ordenanza de Trabajo de las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

# JAPON CUENTA CON UN MUSEO DE CIENCIAS MARITIMAS





*L*a clara vocación marítima del Japón ha producido un nuevo, bonito e interesante museo —cara al futuro— para la admiración y la enseñanza. Se trata del Museo de Ciencias Marítimas de Tokio, instalado en forma de transatlántico gigante, como puede apreciarse en las fotografías. Pero si su exterior es llamativo, su interior tiene el interés de la ciencia de lo sorprendente. Así, podemos comprobar cómo los estudiantes nipones podrán aprender en su teatro todo lo referente a la mar con los métodos más modernos. Cuenta también con un tanque de agua, en el que se muestran los procesos de construcción y pruebas de flotamiento de barcos. Y como no sólo han pensado en la técnica, sino también en el hombre, en el Museo de Ciencias Marítimas de Tokio se puede admirar el «camarote del futuro», en el que se pretende conseguir esa habitabilidad grata que tan en falta se echa en los camarotes marineros de los buques de hoy. Las obras para la realización de este museo han importado catorce millones de dólares.

# MODIFICACION DE LA ORDENANZA

ORDEN de 13 de julio de 1974 por la que se modifica la Ordenanza del Trabajo de las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

Ilustrísimos señores:

Vista la propuesta de modificación de la Ordenanza del Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos, aprobada por Orden de 9 de agosto de 1969 y reformada en parte por las de 16 de julio de 1971 y 16 de julio de 1973, elaborada a instancia de la Organización Sindical con los asesoramientos reglamentarios,

# EMBARCACIONES EN

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Trabajo y en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar, con efectos de 1 de julio de 1974, el texto elaborado por la Dirección General de Trabajo que contiene las modificaciones de la Ordenanza de Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueran precisas para interpretar y aplicar la mencionada Ordenanza, con las modificaciones que se aprueban por la presente Orden.

3.º Disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de esta Orden y de las modificaciones que por ella se aprueban.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 13 de julio de 1974.

DE LA FUENTE

Ilustrísimos señores subsecretario y director general de Trabajo.

## MODIFICACION DE LA ORDENANZA DEL TRABAJO EN LAS EMBARCACIONES DE TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS

Primer.—Al artículo 37 se añade un nuevo apartado, el g), que queda redactado en los siguientes términos:

«g) Cuando exista personal comprendido en esta disposición y que no estuviere vinculado por Convenio Colectivo podrá procederse periódicamente a la revisión de los salarios base de la presente Ordenanza, siempre que el crecimiento del índice del coste de la vida en el conjunto nacional, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, sea igual o superior al 5 por 100. Dicha revisión se efectuará por los trámites de la Ley de 16 de octubre de 1942».

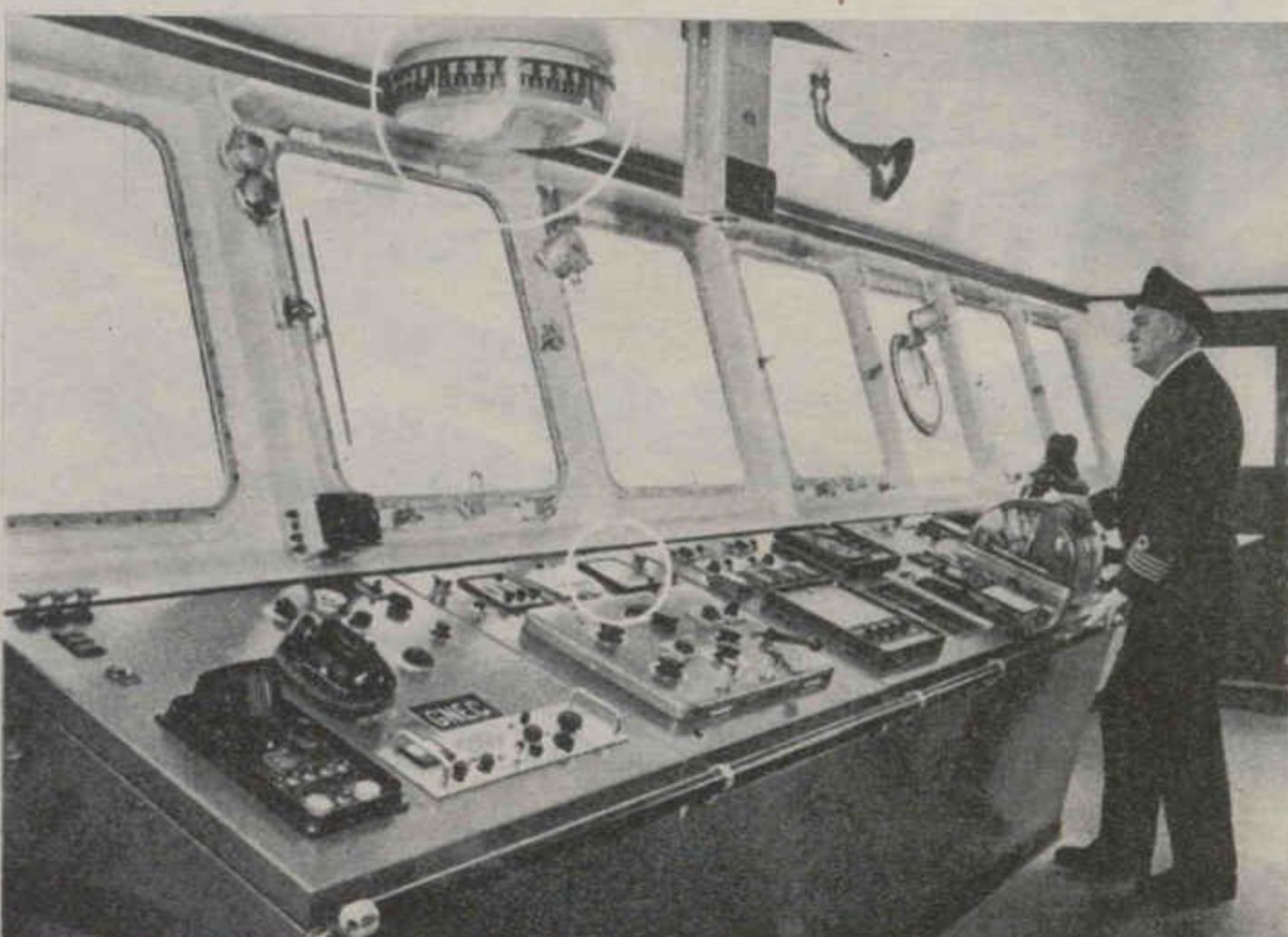
Segundo.—El título de la sección 3.º del capítulo VIII y el artículo 40 quedan redactados en los siguientes términos:

«Sección 3.º Complementos personales de antigüedad.—Artículo 40. 1. Los trabajadores fijos comprendidos en esta Ordenanza disfrutarán, como complemento personal de antigüedad, de un aumento periódico por cada tres años de servicios prestados a la misma empresa de la cuantía que después se expresa.

2. El módulo para el cálculo de abono del complemento personal de antigüedad será el último salario base percibido por el trabajador, sirviendo dicho módulo no sólo para el cálculo de los trienios de nuevo vencimiento, sino también para el de los ya perfeccionados.

3. La cuantía del complemento personal de antigüedad será del 3 por 100 por cada trienio sobre el módulo a que se refiere el apartado anterior.

4. La fecha inicial del cómputo de antigüedad será la del ingreso del trabajador en la empresa. Para el cómputo de la antigüedad se tendrá en cuenta todo el tiempo servido en una misma empresa, considerándose como efectivamente trabajados todos los meses o días en los que se haya percibido un salario o remuneración, bien sea por servicios prestados o en vacaciones, licencias retribuidas o cuando reciba una prestación económica temporal por accidente de trabajo o enfermedad. Asimismo será computable el tiempo de excedencia forzosa por nombramiento para un cargo político o sindical, así como en el caso de prestación de servicio militar. Por el contrario, no se estimará el tiempo que se haya permanecido en situación de excedencia voluntaria. Se computará la antigüedad en razón de los años de servicios prestados en la empresa, cualquiera que sea el grupo profesional o categoría en que se encuentre encuadrado; estimándose asimismo los servicios prestados en el periodo de prueba y por el personal interino cuando éste pase a ocupar plaza en la plantilla fija.



M/T "PAJALA" 106.400 T.P.M., construido por Götaverken, Gotemburgo para Grängesberg AB, Estocolmo.  
Equipado con Indicador de Ángulo de Timón y otros equipos de JUNGNER INSTRUMENT.

## Nuestra organización de ventas y servicio técnico es tan importante como nuestro programa de instrumentos.

Hemos organizado un servicio de ventas y asistencia técnica que cubre el mundo entero... para hacerle a usted posible el ocuparse de otras cosas. Esté Ud. seguro de encontrar el equipo que necesita en nuestra lista de instrumentos.

SAL-59 para la Marina.  
SAL-24 para Buques Mercantes.  
SAL-16 para Pescadores.  
KA-1 Indicador de Rumbo.  
MTES Telégrafo de Puente.  
AEM-1 Torsiómetro Medidor de Potencia.  
VAKO-1 Sistema de Control de la Velocidad del Motor.  
RLS Sistema Indicador del Ángulo de Timón.  
SIS-1 Indicador del Paso de la Hélice (Propulsor de Gobierno).

Servicio de Ventas y Asistencia Técnica Mundial  
Uds. lo necesitan - Nosotros lo tenemos

SIS-2 Indicador del Paso de la Hélice (Propulsor Principal).

DGM-1 Indicador de Calado (Método de Presión).

DGM-2 Indicador de Calado (Método de Burbujas).

TI-1 Indicador de Trimado.

KM-1 Clinómetro.

VIS-1 Sistema Indicador de Posición de Válvulas (seguridad intrínseca).

NM-1 Indicador de Nivel de Tanques de Servicio.

TMS-1 Sistema Indicador de Presión y de Fondo.

VLS Indicador de Presión de Válvulas.

Escríba al Departamento de Ventas, Sección Naval en nuestra Central, o en cualquiera de nuestras delegaciones.



JUNGNER INSTRUMENT AB  
Fack, S-17120 SOLNA 1  
Stockholm, Sweden.

ACUMULADORES  
NIFE S.A.

HERMOSILLA, 117 - MADRID-9  
TELEF. 401 73 50/54/58

# TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS

5. El importe de cada trienio comenzará a devengarse a partir del día 1 del mes en que se cumpla cada trienio.

6. El trabajador que cese definitivamente en la empresa y posteriormente ingrese de nuevo en la misma sólo tendrá derecho a que se compute la antigüedad desde la fecha de este nuevo ingreso, perdiendo todos los derechos de antigüedad anteriormente obtenidos».

Tercero.—El apartado a) del artículo 41 queda redactado en los siguientes términos:

«a) Para la determinación de estas pagas extraordinarias se tendrá en cuenta el salario base

o el mayor que se satisfaga por las empresas y los complementos personales de antigüedad».

Cuarto.—El artículo 57, que fue reformado por Orden de 16 de julio de 1971 y por el segundo párrafo de la modificación aprobada por Orden de 16 de julio de 1973, queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 57. Las horas extraordinarias serán calculadas y pagadas de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2.380/1973, de 17 de agosto, y Orden de 29 de noviembre del mismo año sobre ordenación del salario».

Quinto.—Los párrafos segundo y tercero del artículo 60 quedan redactados en los siguientes términos:

«Grupo I (oficiales) y grupo II (titulados de Formación Náutico-Pesquera), con menos de cinco años de servicio en la empresa, veintiún días, y con más de cinco años, veinticinco días.

Grupo III (maestranza), grupo IV (subalternos) y grupo V (servicios especiales), veintiún días.

Sexto.—Se suprime el anexo número 2.

Séptimo.—Los anexos números 1, 3 y 4 quedan redactados como a continuación se expresa.

## ANEXO NUMERO 1

### Tabla de salarios base

#### Grupos y categorías

Salario  
mensual  
—  
Pesetas

#### I. Oficiales

##### Puente:

Capitán de la Marina Mercante	10.858
Piloto de la Marina Mercante de segunda clase	10.146
Piloto de la Marina Mercante de segunda clase	9.523

##### Máquinas:

Maquinista naval jefe	10.640
Oficial de máquinas de la Marina Mercante de primera clase	10.146
Oficial de máquinas de la Marina Mercante de segunda clase	9.523

#### II. De Formación Profesional Náutico-Pesquera

##### Cargos de mando y cubierta:

Patrón mayor de cabotaje	8.597
Patrón de cabotaje	8.356
Patrón de tráfico interior	7.530

##### Manejo de equipos propulsores:

Mecánico naval mayor	8.448
Mecánico naval de vapor o motor de primera clase	8.183
Mecánico naval de vapor o motor de segunda clase	7.918
Motorista naval	7.251

#### III. Maestranza

Contramaestre	7.251
Capataz-encargado	7.251

#### IV. Subalternos

1. Especialistas:	
Marinero mecánico (MECAMAR)	7.205
Marinero con certificado de competencia	6.983
Marinero buceador	7.028
Marinero	6.915
Gabarrero	6.915

Botero-amarrador	6.915
Engrasador	7.090
Operario de taller marino	7.090
Cocinero	7.008

#### 2. Simples subalternos:

Amarrador	6.867
Fogonero	6.867
Mozo	6.867
Marmitón	6.750

#### V. Servicios especiales

Auxiliar administrativo	7.182
Vigía o serviola	6.867
Guardián de buques o embarcaciones	6.867
Taquillero	6.867
Cobrador	6.867
Ordenanza	6.867

## ANEXO NUMERO 4

### Indemnizaciones

Las correspondientes a trajes de trabajo, manutención y dietas quedan fijadas en la cuantía siguiente:

Anual  
—  
Pesetas

### Trajes de trabajo

Oficiales	5.000
Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera	3.750
Maestranza	3.400
Subalterno	3.100

### Manutención

Por tripulante, dos comidas principales al día	120
Por tripulante, una comida principal al día	60

Pesetas  
día

### Dietas

Oficiales	575
Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera	500
Maestranza y auxiliares administrativos	425
Subalterno	375

## ANEXO NUMERO 3

## COMPLEMENTO DE PUESTO DE TRABAJO POR PLUS DE EMBARQUE

Grupos y categorías	Gabarras sin propulsión propia y embarcaciones dedicadas al transporte de pasajeros, sea cual fuere su tonelaje de T. R. B.	Embarcaciones o artefactos flotantes de 0 a 25 T. R. B.	Embarcaciones o artefactos flotantes de 25,1 a 50 T. R. B.	Embarcaciones o artefactos flotantes de 50,1 a 100 T. R. B.	Embarcaciones o artefactos flotantes de 100,1 T. R. B. en adelante
					Mensual pesetas
<b>I. Oficiales</b>					
Puente:					
Capitán de la Marina Mercante .....	1.637	2.292	2.619	2.947	3.275
Piloto de la Marina Mercante de 1. <sup>a</sup> clase .....	1.510	2.115	2.417	2.719	3.021
Piloto de la Marina Mercante de 2. <sup>a</sup> clase .....	1.399	1.959	2.239	2.519	2.800
Máquinas:					
Maquinista Naval Jefe .....	1.598	2.238	2.558	2.878	3.198
Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de 1. <sup>a</sup> clase .....	1.510	2.115	2.417	2.719	3.021
Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de 2. <sup>a</sup> clase .....	1.399	1.959	2.239	2.519	2.800
<b>II. De Formación Profesional Náutico-Pesquera</b>					
Cargos de mando y cubierta:					
Patrón Mayor de Cabotaje .....	1.190	1.667	1.904	2.142	2.381
Patrón de Cabotaje .....	1.150	1.610	1.840	2.070	2.301
Patrón de Tráfico Interior .....	1.012	1.417	1.618	1.821	2.024
Manejo de equipos propulsores:					
Mecánico Naval Mayor .....	1.165	1.631	1.865	2.098	2.331
Mecánico Naval de Vapor o Motor de 1. <sup>a</sup> clase .....	1.121	1.570	1.794	2.018	2.243
Mecánico Naval de Vapor o Motor de 2. <sup>a</sup> clase .....	1.077	1.508	1.723	1.939	2.155
Motorista Naval .....	966	1.353	1.545	1.739	1.932
<b>III. Maestranza</b>					
Contramaestre .....	966	1.353	1.545	1.739	1.932
Capataz-Encargado .....	966	1.353	1.545	1.739	1.932
<b>IV. Subalterno</b>					
1. Especialistas:					
Marinero Mecánico (MECAMAR) .....	958	1.342	1.534	1.726	1.917
Marinero con certificado de competencia .....	922	1.290	1.475	1.660	1.844
Marinero Buceador .....	929	1.301	1.486	1.673	1.858
Marinero .....	910	1.274	1.457	1.639	1.821
Gabarrero .....	910	1.274	1.457	1.639	1.821
Botero-Amarrador .....	910	1.274	1.457	1.639	1.821
Engrasador .....	939	1.315	1.503	1.690	1.879
Operario de taller marino .....	939	1.315	1.503	1.690	1.879
Cocinero .....	926	1.296	1.482	1.667	1.852
2. Simples Subalternos:					
Amarrador .....	607	945	1.113	1.282	1.451
Fogonero .....	607	945	1.113	1.282	1.451
Mozo .....	607	945	1.113	1.282	1.451
Marmitón .....	501	777	915	1.053	1.191
<b>V. Servicios Especiales</b>					
Auxiliar Administrativo .....	954	1.336	1.528	1.719	1.910
Vigía o Serviola .....	818	1.172	1.349	1.526	1.846
Guardián de buques o embarcaciones .....	818	1.172	1.349	1.526	1.846
Taquillero .....	607	945	1.113	1.282	1.451
Cobrador .....	607	945	1.113	1.282	1.451
Ordenanza .....	607	945	1.113	1.282	1.451

**CAMARAS FRIGORIFICAS**

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.<sup>a</sup>

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

**FRICOISA**

frio comercial e industrial. s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA:

**FRICOISA***Vda. de***Francisco  
Pérez Vilela**INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA  
CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n. (Barriada de Puntales)

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

CADIZ

Organizados por el ISM

# CURSOS DE PROMOCIÓN SOCIAL DE LA MUJER EN DIVERSAS LOCALIDADES DE NUESTRO LITORAL

## EN TENERIFE

Recientemente tuvo lugar, en la localidad pesquera de San Andrés, la clausura del primer curso de Promoción Social de la Mujer, que con cargo a los fondos del PPO ha organizado el Instituto Social de la Marina.

El acto se celebró en los locales sociales del Club Marítimo Atlántico. Fue presidido por el delegado provincial, don Federico Pérez Piñar, acompañado del jefe de Fomento Social, don Diego Muñoz Cobo.

Tras el ofrecimiento y memoria del curso a cargo de la alumna doña Guillermina González Melián, intervino el jefe de Fomento Social, quien luego de resaltar el significado y relevancia que supone para el Instituto Social de la Marina la realización de este tipo de cursos, señaló que con ello se pretendía conseguir una formación integral de la mujer llevada al terreno práctico del hogar.



Un momento de la entrega de diplomas en el curso celebrado en Tenerife.

## VIGO

### CLAUSURA DE CURSOS

VIGO (Especial para «Hoja del Mar»).—El día 19 de junio último tuvo lugar en la Casa del Mar de Vigo la clausura del curso escolar 1973-74 de los niños que en la misma asisten a sesiones de rehabilitación, y la clausura del Curso de Promoción Social de la Mujer, en la misma celebrado.

Presidió el acto el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo, acompañándole el jefe de Fomento Social de esta delegación.

terminando sus palabras con una breve alusión al resto de los cursos que el Instituto Social de la Marina está impartiendo por toda la provincia.

Acto seguido se procedió a la entrega de diplomas a las veinticinco participantes, entre los aplausos del público asistente.

## LUGO

En la localidad de Vivero, y por primera vez, se han impartido desde noviembre del pasado año hasta primeros de marzo actual, dos cursos de Promoción Social de la Mujer, para hijas y esposas de trabajadores del mar.

El número de alumnas asistentes ha sido de treinta en total y se han impartido, entre otras, las siguientes asignaturas: corte y confección, trabajos manuales, cocina y nociones de economía doméstica, cultura general y formación humana y social. Asimismo, charlas esporádicas de Medicina y primeros auxilios. En el acto de clausura se expuso la labor desarrollada por las alumnas durante los cursos.

## FORMACION PROFESIONAL EN LA PENINSULA DE MORRAZO

VIGO (Especial para «Hoja del Mar»).—El día 25 de junio último tuvo lugar en el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bueu, perteneciente al Instituto Social de la Marina, la clausura del curso 1973-74.

El acto, al que asistió numeroso público, fue presidido por el delegado provincial del ISM en Vigo, don José Bruno Otero Deus, a quien acompañaban el teniente de alcalde y ayudante militar de Marina de Bueu, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, jefe de Fomento Social y secretario de la Delegación Provincial del ISM y otras autoridades y representaciones.

Abrió el acto el delegado provincial del ISM, que se mostró enormemente satisfecho por los resultados obtenidos en el presente curso escolar por el alumnado del centro, al igual que por la colaboración y presencia en el mismo de todas las autoridades y

trabajadores del mar de dicho puerto. Hizo un somero examen de las actividades docentes desarrolladas en el mismo, habiéndose impartido enseñanzas correspondientes a las titulaciones de Patrón de Litoral de Primera y Segunda Clase, Mecánico Naval de Segunda, Motorista Naval Certificado de Competencia, Marinero y Patrón de Embarcaciones Deportivas a Motor y Vela, con un total de 280 alumnos.

Pronunció la última lección del curso don José María Rodríguez Souto, subdirector y jefe de Estudios de la Escuela Oficial Náutico-Pesquera Nieto Antúnez de Vigo, sobre el tema «Vigilancia e inspección de buques», resaltando la imperiosa necesidad de que se cumplan, por parte de los armadores y mandos de los buques, todos y cada uno de los requisitos legales exigidos para garantizar no sólo la seguridad del

buque, sino, sobre todo, para ofrecer garantías de salvamento a las tripulaciones, al igual que condiciones higiénicas para el desenvolvimiento de la vida a bordo, en evitación de que el mar cobre el número de vidas humanas en los naufragios que periódicamente se vienen produciendo. Llamó la atención de la necesidad de revisar asiduamente todos los dispositivos de salvamento y auxilio de la embarcación.

Terminada su disertación se procedió a la entrega de los correspondientes certificados de examen a los alumnos del Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bueu, que ha marcado un hito en la formación de los trabajadores del mar de toda la península de Morrazo. Está dotado de todas las instalaciones, material y herramientas necesarios para la formación de mandos y tripulación de los buques. ■

### EN LA CASA DEL MAR

Abrió el acto el delegado provincial, quien hizo una breve memoria del resultado de ambos cursos. A continuación se procedió a la entrega de los correspondientes diplomas y regalos. Seguidamente se celebró un festival infantil, con actuaciones de la coral de la Agrupación Escolar de Portonovo, del grupo folklórico del club de menores de la Casa del Mar, y la actuación de José Cardalda.

## EFFECTOS NAVALES

### PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

Santo Domingo, 1. CADIZ.

Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04.

# EL TRANSPORTE MARITIMO EN "CONTAINERS"

**G**IJÓN (De nuestro corresponsal).—Como final del ciclo de extensión cultural que se ha venido desarrollando, con carácter de complemento de las enseñanzas a lo largo del curso 1973-74 en la Escuela de Náutica y Náutico-Pesquera del ISM de Gijón, el profesor de la asignatura de Derecho Marítimo y abogado en ejercicio, don Marino Galán Braña, pronunció una conferencia sobre el tema «Transporte marítimo en "containers"», por cuyo indudable interés, nacido de las derivaciones de diferente tipo de este medio de transporte, hacemos una reseña de la misma.

La conferencia se celebró en el salón de actos de dicho centro, presidida por el comandante militar de Marina de Asturias, capitán de Navío don Luis Berlín Camuñas, y el director de la Escuela, capitán de la Marina Mercante don José M. Corredoira Vázquez, quienes estaban acompañados por los presidentes de honor y ejecutivo del Comité Marítimo Regional, don Ignacio Bertrand y Bertrand y don Claudio Fernández Junquera, decano del Colegio de Abogados de Gijón; don Ricardo Sánchez de la Viña y el asesor jurídico de la Comandancia Militar de Marina de Asturias, don Bonifacio Lorenzo Somonte. El amplio salón estaba atestado de público, entre el que se encontraban profesores, y especialmente de alumnos de «puente», así como numerosas personas vinculadas a los medios marítimos.

El profesor Galán inició su conferencia con estas palabras: «Hablar desde la tribuna de esta Escuela de Náutica y Náutico-Pesquera de Gijón sobrecoge de emoción el espíritu si pensamos que a muy pocos metros de aquí, escondida entre las callejuelas que serpentean este Cerro de Santa Catalina, Jovellanos (esa gran ocasión perdida para los españoles, en palabras de Laín Entralgo), inauguraba una mañana de Nordeste marino del año 1794 el primer Instituto Náutico que con verdadero carácter científico había de funcionar en España, porque otra cosa habían sido el Colegio de Vizcaínos de Cádiz, la Casa de Contratación de Sevilla o las prácticas en los puertos de arribada de Indias. Consciente, pues, de la responsabilidad que significa el ver continuadores de hecho de aquella primera Escuela, y me atrevería a decir que no existe mejor título de derecho que la constatación de aquel hecho histórico, vamos a tratar hoy de un tema que, aunque no venga en los programas oficiales de las enseñanzas, considero de trascendental actualidad. Me refiero al transporte marítimo en "containers"».

El profesor Galán dividió la conferencia en tres partes o aspectos fundamentales: histórica, técnica y jurídica. Sobre la primera se sitúa en los albores de la Humanidad, citando una leyenda fenicia en la que se narra el incendio devastador de los bosques del Líbano y cómo los hombres, por instinto de salvación, logran ésta sobre los troncos de cedro a flote, adentrándose en las azules aguas del Mediterráneo, y haciendo de sus brazos remos arriban a las doradas playas de las islas del Egeo, iniciándose así, quizás, el primer «transporte marítimo». Luego, saltándose milenios, se centró en nuestros días, en que los más modernos buques de propulsión atómica cruzan los mares de todos los océanos, y señaló que el transporte marítimo ha sido protagonista de excepción en el desarrollo de la vida económica, social e incluso política de los pueblos.

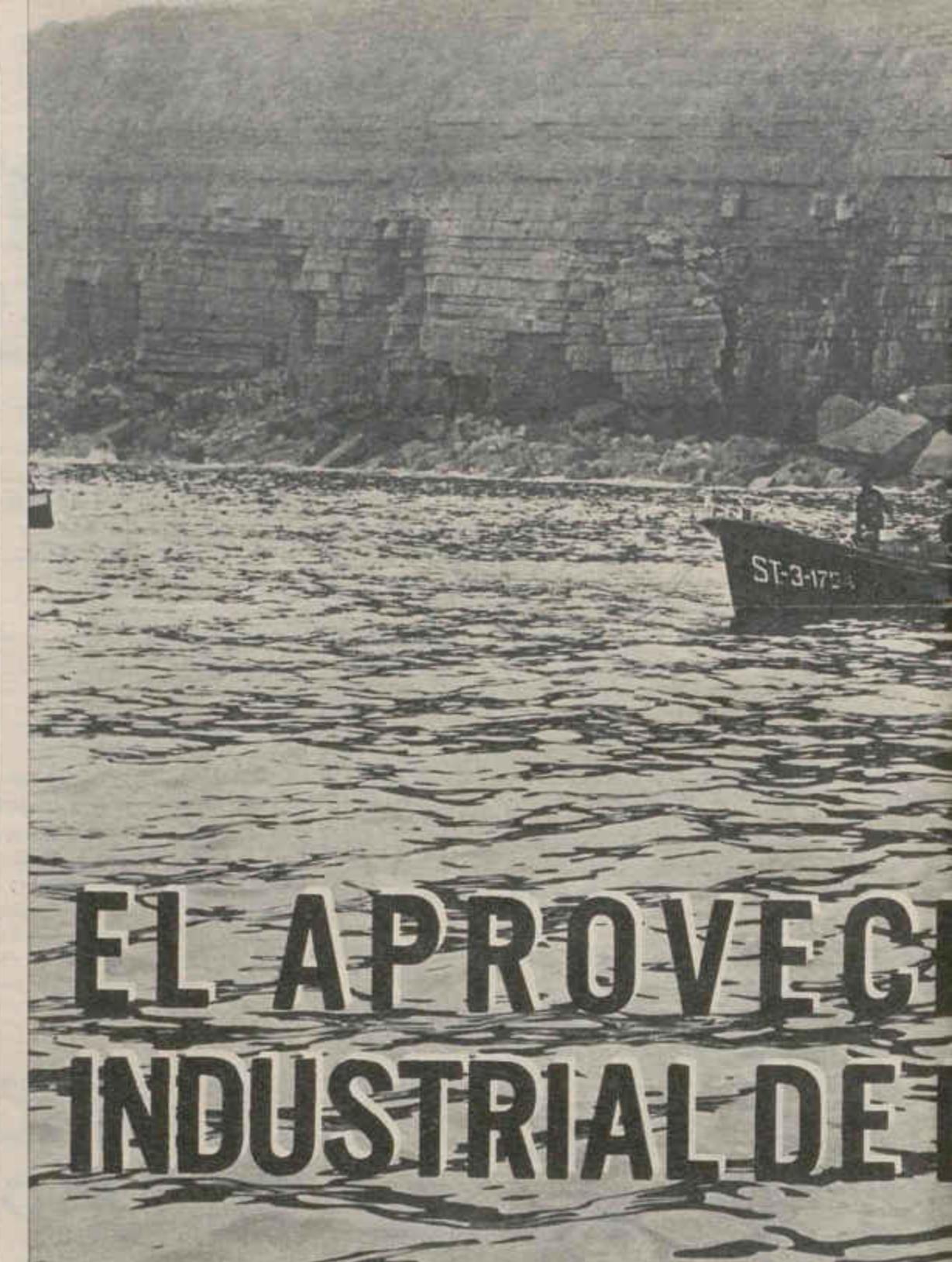
«La era de los "containers"» —dijo— comienza cuando las unidades logísticas de Norteamérica los ponen en uso masivo y espectacular para abastecimiento de sus Fuerzas Armadas en ultramar.

Describe lo que es técnicamente un «container» y una terminal, según la Oficina Internacional de Containers de París y la Sociedad Internacional de Standardización en Ginebra, y los más conocidos modelos de buques «containers».

Se extiende en los aspectos económicos, sus ventajas; en el personal y su retribución, tiempos de «plancha», puertos e instalaciones que se requieren para un servicio dinámico. Como contrapartida, los grandes gastos e inversiones que requieren el montaje y puesta en marcha de un sistema.

Especial minuciosidad aplica a los problemas laborales y psicológicos de las tripulaciones de porta-containers, derivados de unas permanencias muy prolongadas a bordo, y en la mar, con una correspondencia de escasas horas en puerto, sobre lo que demanda atención y estudio urgente que salpica con cierto humor, como sedante a una panorámica humana deprimente, con el contraste de la ya desaparecida «marina romántica», que permitía, con su espera de días en cada puerto de arribada, el reencuentro familiar, o incluso el idilio.

Pasa después a enfocar los diversos problemas jurídicos del transporte, concretando si el «container» es un embalaje o una parte de una posible bodega móvil del buque, o, en todo caso, un elemento especial de transporte. Subraya retazos de la Jurisprudencia internacional sobre la consideración del «container», legislación de Aduanas, Comercio de Bruselas y la Española de Transporte; sobre la consideración, también jurídica, del «container» y los problemas de limitación de responsabilidad, de los que surgen entre cargadores y transportistas en relación con los seguros; transportes mixtos y toda una serie de situaciones, que desmenuza y ofrece en una brillante demostración de profundo estudio. Resaltando la teoría de la «fictio juris», consideró la posibilidad de salvar la definición jurídica del «container» y, como consecuencia, los problemas que actualmente plantea un transporte marítimo: teoría de la «fictio juris», a la que recurre el Derecho Marítimo en más de una ocasión, para terminar exponiendo que en estos momentos el Congreso de los EE. UU. de Norteamérica se plantea precisamente y muy en serio el problema del transporte del «container» para una unificación de tarifas. ■ R. R. M.



Los buceadores, dispuestos a iniciar la jornada.





# APROVECHAMIENTO INDUSTRIAL LAS ALGAS

La recogida de algas se realiza muy cerca de la costa.

El mar es una de las fuentes de riqueza de la que mayor provecho saca el hombre; sin embargo, resulta cada vez más necesaria una racionalización del aprovechamiento de los recursos marinos. De una fase puramente extractiva, en la que sólo se saca, tendrá que pasarse a una fase productiva, es decir, mentalizarse en que la mar no es inagotable, y que o bien se toman las medidas pertinentes —vedas, tamaños mínimos de las capturas, control de la contaminación, sobre pesca, etcétera— o la mar no podrá recuperarse de las extracciones a que se ve sometida.

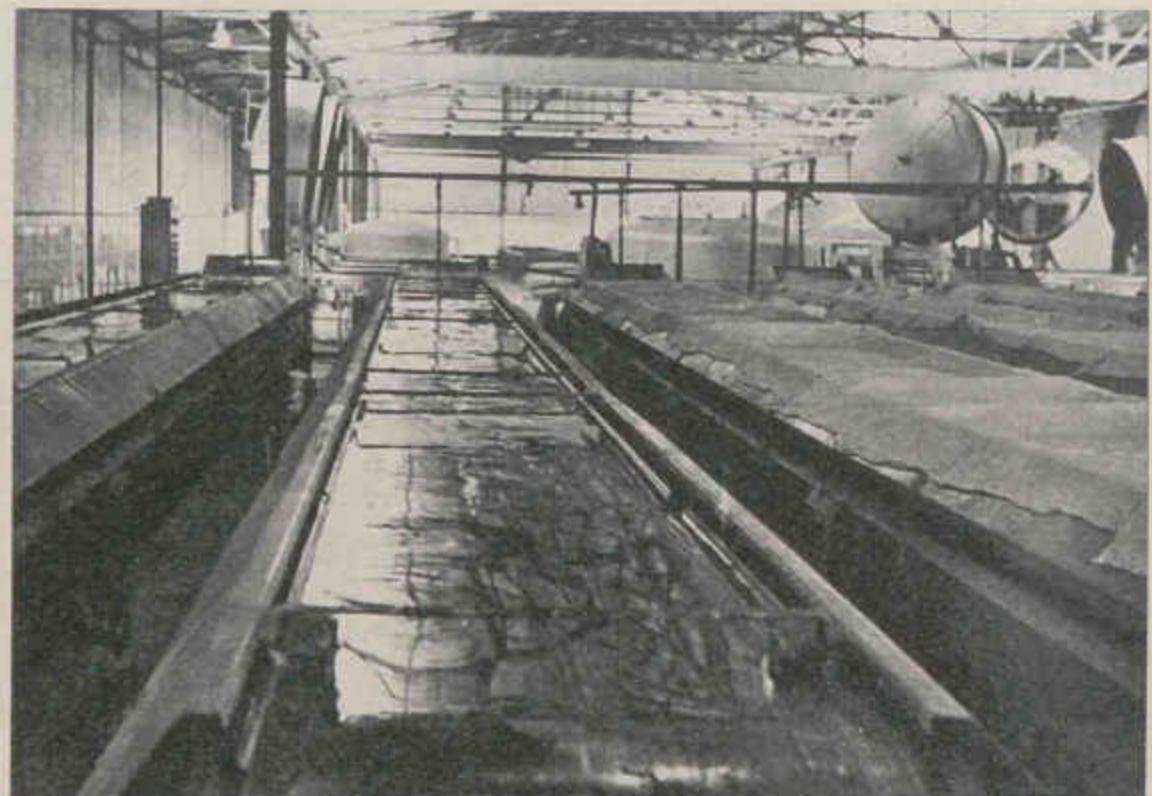
Las algas, y más concretamente el gelidum, es otro producto que genera la mar en provecho del hombre. Desde el 1 de julio al 15 de noviembre se recoge a una profundidad comprendida entre los diez y doce metros. Existen zonas en las que la recogida puede hacerse sin necesidad de buceadores, debido a la bajamar, pero la mayor parte de la recolectada en la campaña del verano es de origen submarino. En invierno, las arribazones se encargarán de depositar en las playas el producto.

En España existe una importante industria de transformación y aprovechamiento del gelidum, y en Burgos se encuentra la factoría de mayor capacidad del mundo. De él se extrae el agar-agar, una especie de gelatina que se vende en forma de polvo blanco, y que tras disolverse en agua retoma su condición gelatinosa. Se utiliza fundamentalmente en la alimentación y cosmética. Carnes enlatadas, comida para perros, helados, yogures, mermeladas y un sinfín de productos utilizan el agar, bien para conseguir una mejor conser-

vación, bien para darle una mayor consistencia o suavidad. En la actualidad se está introduciendo en la industria farmacéutica (cultivos bacteriológicos).

Históricamente fue Japón el primer país que trató industrialmente las algas. Se remonta a más de ciento cincuenta años el origen de esta industria que en aquel país ofrece unas características peculiares y, desde luego, únicas. Existe multitud de pequeñas factorías, familiares, en las que con una técnica muy rudimentaria extraen pequeñas cantidades de agar-agar. Sumado el total de kilos de los cientos de familias que trabajan las algas, alcanzan una elevada producción, que prácticamente se consume a escala nacional.

En España, el origen industrial es mucho más reciente, más a la vez con la experiencia tecnológica suficiente como para convertirse en el principal país exportador. En Burgos, concretamente, se encuentra Hispanoagar, la factoría de mayor capacidad de producción del mundo. Pueden llegar a producir cerca de 6.000 kilos diarios, y piénsese que de 100 kilos de algas gelidum sólo se obtienen de 10 a 14 kilos de agar-agar. Con todo, la factoría no trabaja nunca a pleno rendimiento, por la escasez de materia prima. Existe una regulación del número total de toneladas de gelidum que se pueden extraer anualmente. En la actualidad, la tasa es de 6.000, que se reparten entre el número total de empresas que en nuestro país se dedican a dicho proceso industrial. Por otra parte, el Instituto Español de Oceanografía supervisa y coadyuva a que la recogida se realice en las zonas previamente fijadas, a fin de que no se llegue a esquilmar nin-



guna zona, o a causar daños irreparables. Miembros del mencionado Instituto han expuesto en numerosas ocasiones la tesis científica por la que se demuestra, o al menos no se puede demostrar lo contrario, el que la recogida de algas no afecta en absoluto a las especies marinas, pues al parecer éstas no se alimentan del gelidum, al menos las que tradicionalmente se pescan.

Preciso resulta destacar la estrecha colaboración que existe entre las empresas privadas y la Administración, en este caso el Instituto Español de Oceanografía, pues a más de comunicarse los descubrimientos o investigaciones biológicas relacionadas con las algas —y en la actualidad se está intentando el cultivo de las mismas—, las empresas patrocinan los cursillos que anualmente se convocan para la formación de buceadores, en los que intervienen la Subsecretaría de la Marina Mercante y el Centro de Actividades Subacuáticas de Cartagena. En el presente año trabajarán un total de 130 buceadores, de los que 25 habrán conseguido su capacitación en el curso realizado el último mes de junio en Suances (Santander).

La jornada habitual de un buceador no puede superar las cuatro horas diarias, y durante la misma pueden recoger cerca de 600 kilos de gelidum. Sus sueldos están en función del número de kilos recogidos, pero al parecer es frecuente alcanzar las 40.000 pesetas mensuales durante la campaña. La ventaja de la recogida submarina es que sólo se corta el gelidum, mientras que en las arribazones llegan a las playas

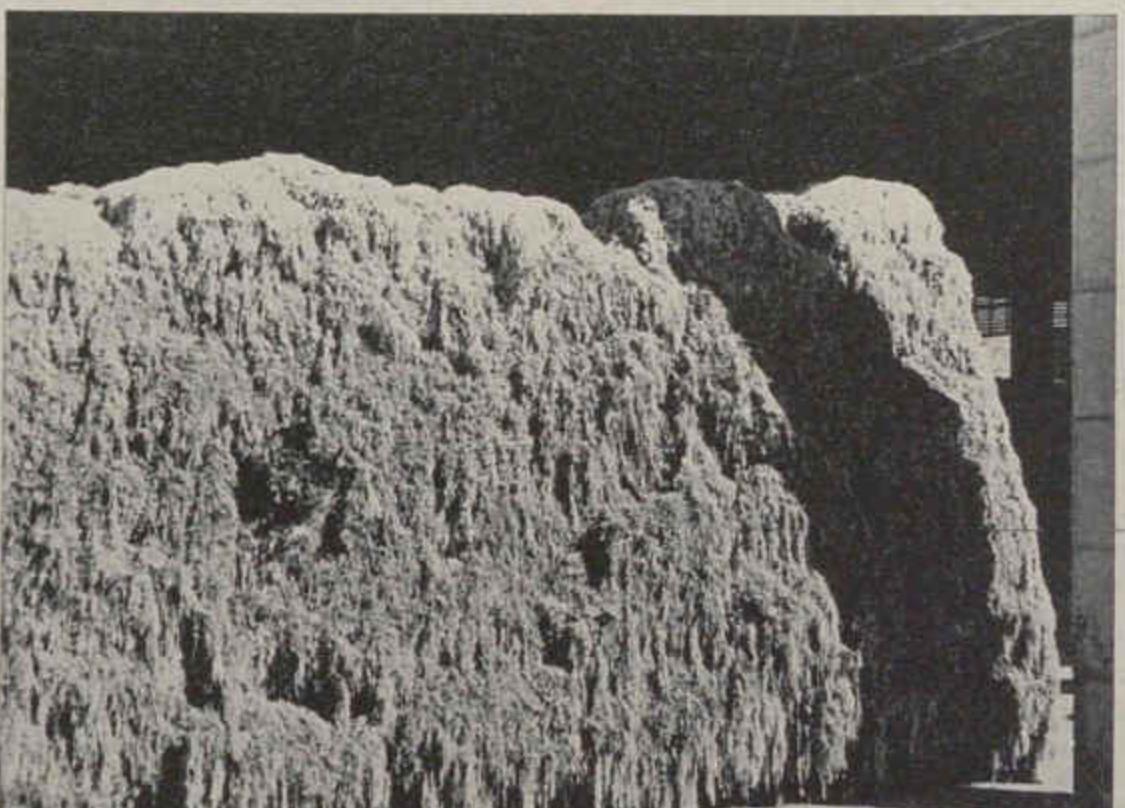


Dos perspectivas de Hispanoagar, la mayor fábrica del mundo.

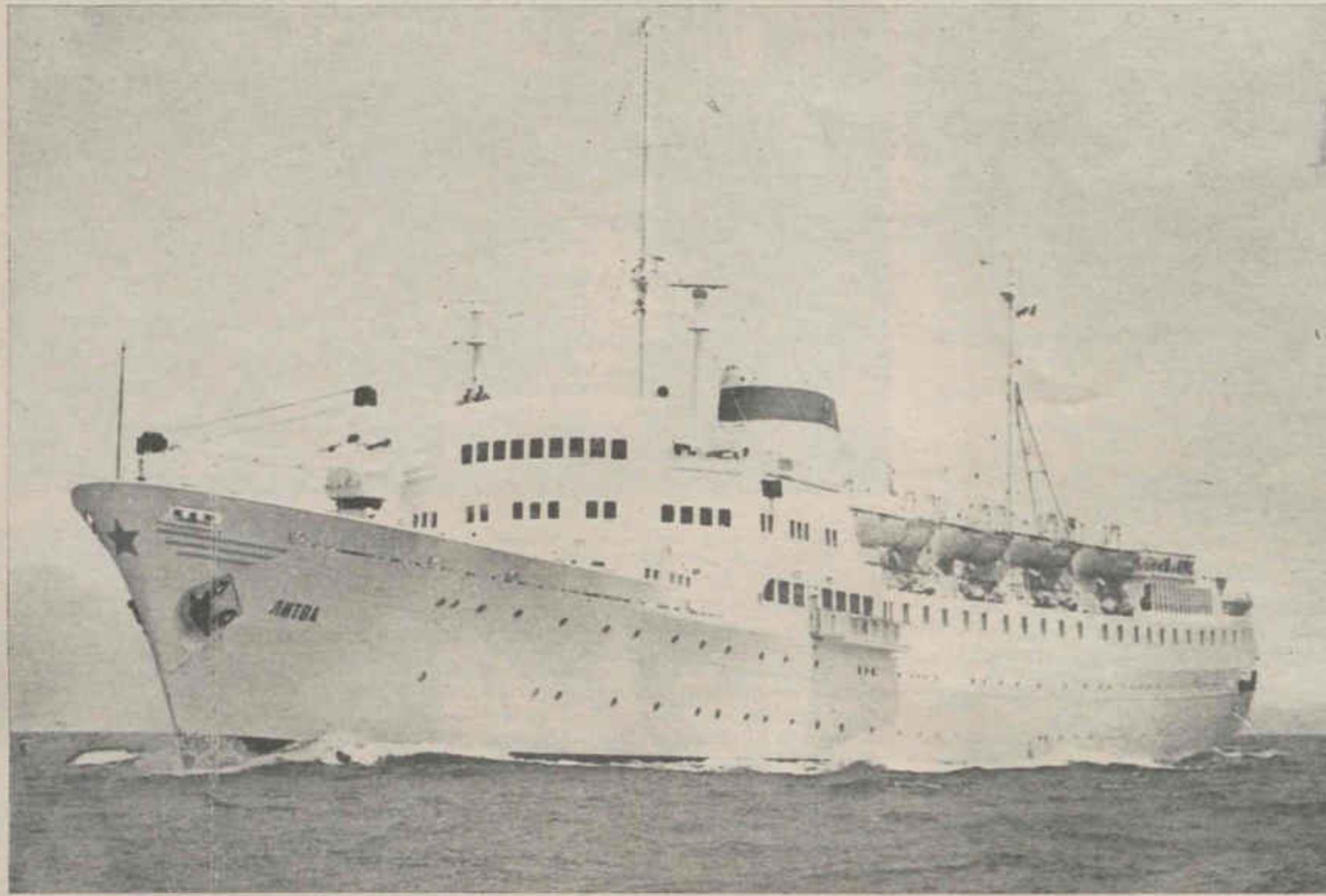
todo tipo de algas, industrializables o no.

El aprovechamiento industrial de las algas es una muestra más de la riqueza que existe en el mar. De su uso racional dependen en gran medida la continuidad y mejora del medio marino. ■

Texto y fotos: ANGEL S. HARGUINDEY.



El alga gelidum, materia prima de la transformación industrial.



## CRUCEROS RUSOS DE PLACER RECEPCION EN EL PUERTO DE BARCELONA A BORDO DEL "LITVA"

**BARCELONA** (Especial para «Hoja del Mar»).—El puerto de Barcelona va aumentando su importancia internacional, por los nuevos servicios que se van produciendo, especialmente los de carácter regular.

Hace unos días ha sido acontecimiento la llegada del buque soviético «Litva», en primera escala de una serie de cruceros con carácter regular que sigue viaje entre los puntos Odesa-Barcelona-Odesa; con escalas en Malta, Pireo-Atenas-Yalta, Odesa, Estambul, Nápoles, Génova, Marsella y Barcelona. En total, siete viajes de la serie llamada «Cruceros del mar Negro». Ofrecen la novedad de admitir pasaje en todos los puertos de escala, incluido Barcelona, único puerto español de las singladuras de este buque soviético de 122 metros de eslora y 4.803 toneladas de registro bruto. Su andar es de 19 millas.

A Barcelona, como ya a otros puertos de España, van llegando buques moscovitas, frecuentemente cargueros. En plan de pasaje, son también frecuentes en Barcelona los modernos transatlánticos de la URSS. «Ivan Franko» y «Taras Taschenko». No obstante, su turismo nada tiene que ver con el abanderamiento de estas naves, toda vez que se encuentran realizando cruceros en Europa con turismo netamente europeo, al estar

fletados por Italia y Alemania, respectivamente. Con el «Litva» es otra cosa. El turismo es de tras el telón, aunque a los escasos soviéticos se unen polacos, yugoslavos y húngaros. Los viajes de estos cruceros «Mar Negro» tienen carácter quincenal. Y no obligan al turista a grandes dispendios. Existe un pasaje de 15.000 pesetas. No es turismo caro si tenemos en cuenta los alicientes que ofrece el buque y que el trato de la tripulación para con los pasajeros, como en todos los buques de la URSS, es modélico. En esto, los moscovitas le van ganando la partida incluso como adelantados al servicio de los grandes transatlánticos de lujo y abanderamiento inglés.

—Pese a que el buque pueda tomar pasaje en Barcelona, esto resultará difícil —nos dice el delegado de Aucona en Barcelona, don Emilio Vélez Grau—, por cuanto la demanda es creciente en todos los puertos de escala, y ya de origen el buque suele salir con el rol casi al completo. No obstante, hay que pensar en cierto trato preferencial para el futuro, ya que estos cruceros tienen la avenencia nacional, como lo acredita el «lunch» que se ofrece a bordo con carácter oficial.

El «Litva» estará en Barcelona los días 3, 17 y 31 de julio, y en agosto,

dos viajes más, para finalizar su plan de cruceros de placer el 11 de septiembre.

### BAILE, MUSICA Y DANZA SOVIETICOS EN BARCELONA

El delegado de Aucona, firma signataria, y el capitán del «Litva» atendieron a bordo, con motivo del viaje regular de dicha nave, a casi un centenar de personas, y anotamos entre las autoridades representaciones del Ayuntamiento, Sector Naval, Sindicato de la Marina Mercante, Junta del Puerto, Aduanas, Policía del Puerto e Instituto Social de la Marina, con su delegado, don Enrique Serra Navarro, al que acompañaba el subdelegado de Barcelona.

El capitán del «Litva», Valentín Sfelnovskiy, dirigió unas palabras ofreciendo el «lunch» a los asistentes. Don Vasili M. Samoilovskiy y don Esteban J. Jorriako, representantes de la Compañía del Mar Negro de la URSS, se desplazaron desde la delegación soviética en Madrid para participar en la reunión, que se completó con música, canciones y danzas de la Unión Soviética, en un programa si bien entre artistas no consagrados, de gran belleza y sentido artístico. ■ S. RODRIGUEZ PAREDES.

## ISRAELITAS

### LA ZIM ISRAEL, EN ALZA

● La Compañía Zim Israel ha reanudado servicios con los puertos del golfo de América, con las naves «Adar», «Yafot», «Etrig» y «Eshkol», buques estos con bodegas de 467.000 pies cúbicos y espacios para acomodar 165 containers de 20 pies, convertibles para contenedores de 40 pies, y compartimientos para carga frigorífica con capacidad de 9.000 pies cúbicos. Estas naves admiten ya carga en Barcelona y Alicante para Miami, Houston, Nueva Orleans. Servicio quincenal.

### Y LA CONTAINERS SERVIC:

### TRES CONTINENTES DESDE BARCELONA

● Ya están anunciadas las salidas desde Barcelona, en línea directa a Canadá, Estados Unidos y Japón, Corea, Formosa, Hong-Kong, con un servicio que establece la Zim Containers Servic a través de la motonave «Zim Montreal». La capacidad de este buque, y otros que se sumarán al servicio, es de setecientos sesenta y un containers de 40 pies, con capacidad interior de 69.7 metros cúbicos. «Zim Haifa», «Zim New York» y «Zim Tokio» completan el rol. Todos son gemelos. Con estos servicios, la compañía marítima de Israel potencia su presencia en Barcelona y en diversos puntos del mundo.



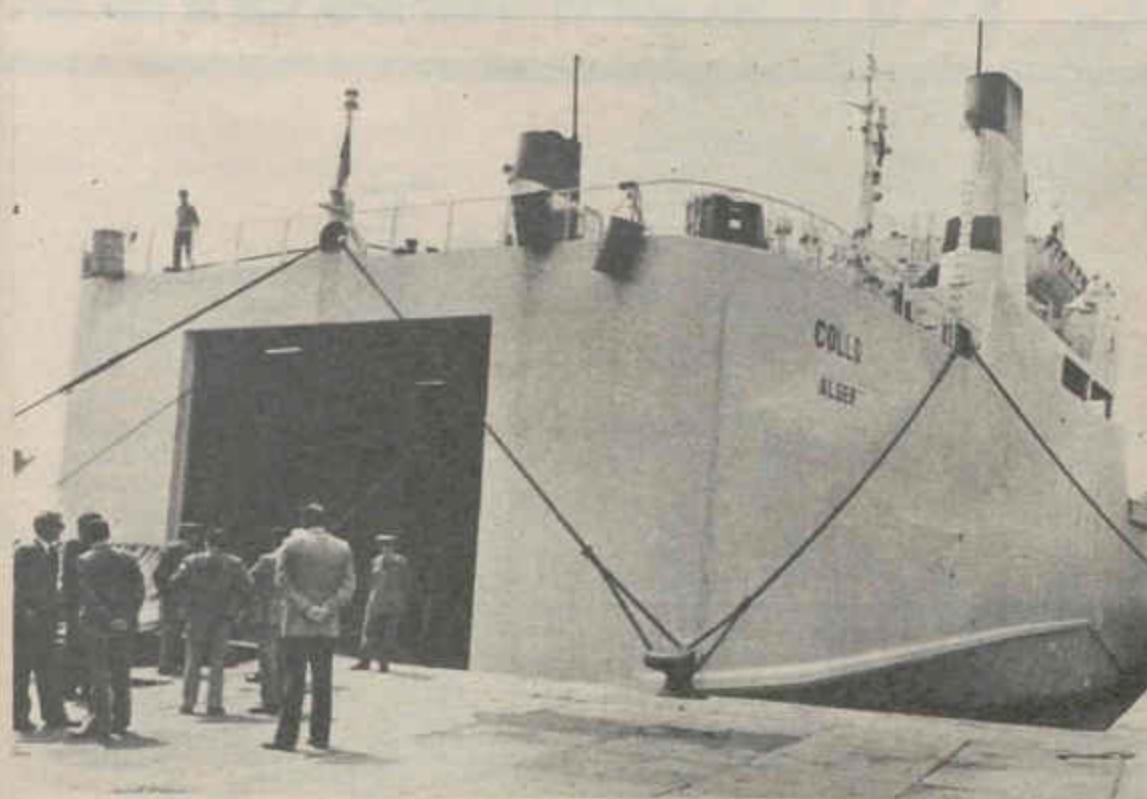
### EL «QUEEN ELIZABETH», PLACA DEL PUERTO

La Junta del Puerto de Barcelona, ha ofrecido la placa del puerto al «Queen Elizabeth», con motivo de su primera visita al

# BARCELONA, PORT DE MAR

## «COLLO», BUQUE QUE ABRE LINEA ARGEL-BARCELONA

## APARTE GAS, AUMENTA EL TRAFICO DE MERCANCIAS DIVERSAS



Otra novedad: buque argelino en Barcelona. Cargó autobuses de fabricación española, remolques con mercancía diversa y vehículos mezcladores para la construcción. Todo para desembarcar en Argel. El buque pertenece a la Compañía Nationale Algérienne de Navigation. Llegó consignado por Transcoma y hubo recepción a bordo. Entre los asistentes, embarcadores interesados en este tráfico marítimo y representación de las autoridades.

En el buque nos informamos que Argelia mantiene contacto comercial con toda Europa. Y no solamente por el gas, sino a través de otras importaciones. En Algeciras dejan crudos y refinado de petróleo; en Huelva y Sevilla, cemento y hierro; en Bilbao toman productos siderúrgicos.

El buque llegado a puerto, «Collo», es gemelo del «Tenes», ya también incluido en servicio regular Argel-Barcelona.

El capitán es francés, señor De Chateau-Thierrey.

—Hablemos del buque, capitán.

—El «Collo» abre línea, servicio «roll-on-roll off» entre Argelia, España y Francia, con una frecuencia de cada quince días. Estamos —añade— ante un nuevo servicio, con un buque que ha sido construido en Vigo y que solamente lleva seis meses en la mar.

—El buque es argelino, usted francés, ¿y la tripulación?

—Argelina, francesa y yugoslava.

—¿Cómo está de buques la Marina Mercante argelina?

—Cuenta en la actualidad con unos cuarenta buques, pero tiene una buena cartera de encargos y se ha pensado que a no tardar se llegaría al centenar.

Don Jaime Oliver, de Transcoma, atendió a los invitados, con el capitán del buque. Este desplaza dos mil quinientas toneladas. Su garaje es de cinco mil metros cúbicos. La tripulación está compuesta solamente por quince hombres, dada la modernización de todos los sistemas de la nave. ■ S. RODRIGUEZ PAREDES.

## AMETLLA DE MAR

## PESCADORES Y AGRICULTORES NO QUIEREN LAS CENTRALES NUCLEARES

Ametlla de Mar (Tarragona).— Los pescadores y agricultores de Ametlla de Mar se oponen a la proyectada instalación de dos centrales nucleares en el citado término municipal tarragonense, según los escritos que en tal sentido han sido enviados al alcalde de la localidad. Sin embargo, el Ayuntamiento de Ametlla ha acordado por unanimidad apoyar la construcción de las citadas centrales nucleares por estimar que serán beneficiosas para el desarrollo de la zona.

El presupuesto de construcción de estas centrales es de 25.974 millones de pesetas, y estarán situadas —de aprobarse el proyecto— a dos kilómetros de Ametlla de Mar. Las centrales serán construidas por FECSA, y está previsto que el primer reactor entre en funcionamiento en 1981 y el segundo dos años más tarde.



## «MERIDA» ABRE EL TRAFICO ENTRE MEJICO Y ESPAÑA

La motonave «Mérida», de Transportación Marítima Mexicana, visitó el puerto en viaje inaugural de carácter regular entre España y México a través de Barcelona. La Compañía Trasatlántica Española, agentes generales del armador mexicano, ofreció un lunch a bordo. En la foto, en primer término, junto al capitán mexicano, don Ramón Guardans Vallés, presidente de la Junta del Puerto de Barcelona. Este viaje del «Mérida», representa un nuevo servicio en este puerto y una acentuación de las relaciones con México, dado el carácter regular de la línea.

puerto de la ciudad. La fotografía recoge el momento en que el director del puerto barcelonés, don Elio Prieto Moreni, entrega al capitán del gran buque de la Cunard, la placa del puerto. A la derecha del capitán, al jefe del Sector Naval, y comandante de Marina de Barcelona, almirante don Alberto Cervera y Balseyro.

# SEIS UNIDADES DE INVESTIGACIÓN

SANTA CRUZ DE TENERIFE (De nuestro corresponsal).—El puerto de Santa Cruz de Tenerife es como un gran escaparate en el que por unas horas o días se muestran las más modernas unidades de todo tipo que cruzan la mar. Desde los grandes petroleros a los nuevos cargueros, desde los «liners» a los pocos buques-escuela —que con la limosna de la brisa en sus velas se dejan llevar por la huerta azul e infinita—, todos muestran sus esbeltas estampas marineras en los muelles que forman el puerto de la isla toda.

En el corto espacio de unas semanas, seis importantes unidades de investigación científica recalaron por el puerto de Santa Cruz de Tenerife, en el que, por la complejidad de sus misiones en la mar, casi eclipsaron al supertanque «Universe Kuwait», que, de 326.000 toneladas, llegó a limpiar fondos en la dársena.

Primero arribó el oceanográfico francés «Jean Charcot», que, al mando del capitán Cornic, realizaba un crucero de investigación por cuenta del Centre National pour l'Exploitation des Oceans. En Santa Cruz de Tenerife hizo consumo y la aguada, y tras dar un merecido descanso a su tripulación, el citado buque oceanográfico se hizo de nuevo a la mar, rumbo a las Azores.

El «Jean Charcot» es un barco verdaderamente interesante desde todos los puntos de vista. Construido en los astilleros de la firma Soc. des Forges de la Méditerranée, de El Havre, fue botado el 20 de enero de 1965. Es la construcción número 388 de dichas factorías navales, y una vez finalizadas sus pruebas de mar, pasó al Departamento de Postes et Télécommunications, que a su vez lo cedió a la Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique.

De 2.110 toneladas brutas y 796 netas, son sus principales dimensiones 244,5 pies de eslora por 46,3 de manga. El equipo propulsor está compuesto por tres motores MAN-Jeumont-Schneider —de doce cilindros—, que, con 3.360 BHP., accionan seis generadores. Estos están conectados a dos motores eléctricos —de 1.150 SHP. cada uno—, que, sobre dos ejes, le dan 15 nudos de máxima. El «Jean Charcot» dispone de unidades de propulsión lateral a proa y popa, y cuenta con una grúa de once toneladas de

potencia de izada, otra de tres, un puntal capaz para ocho toneladas, dos de tres y uno de dos.

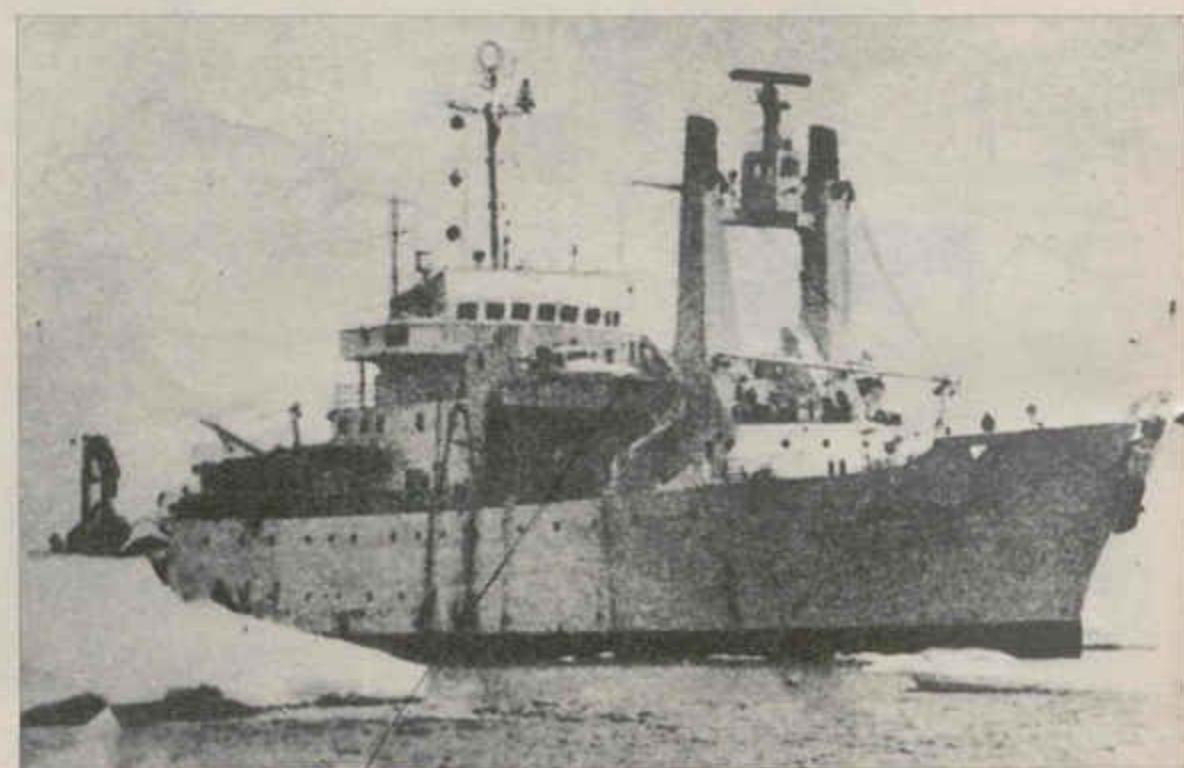
La estampa marinera del «Jean Charcot» es un tanto extraña, con dos chimeneas pareadas a proa del puente, que —entre ellas— llevan una cofa acristalada rematada por la antena de uno de los radares. Los botes salvavidas y servicio van en pescantes de gravedad, y así, el barco dispone de una amplia toldilla para las operaciones en la mar.

En abril de 1966, el «Jean Charcot», junto con el «Calypso», del comandante Jacques Ives Costeau —que hace unos años vino por Santa Cruz de Tenerife—, estudió el perfil geológico del Mediterráneo. Largo sería reseñar las campañas llevadas a cabo desde entonces, pero durante la denominada «Noratlantique» recorrió 12.500 millas y efectuó estudios geológicos, geofísicos y bioquímicos a gran profundidad, entre los 3.000 y 5.000 metros.

La actual campaña se realiza bajo los auspicios del citado Centre National pour l'Exploitation des Oceans, organismo que ha consagrado los seis primeros años de su existencia a situar en su lugar correspondiente los grupos de enlaces necesarios a la coordinación de las actividades de los laboratorios y organismos que se ocupan de las cuestiones de la mar. Al mismo tiempo, el CNEXO ha dotado de buques oceanográficos a las estaciones marinas dedicadas al estudio de la explotación industrial de los océanos.

El CNEXO está preparado para dar paso a la etapa de la explotación propiamente dicha de las riquezas oceánicas, y en el programa «Biogas», el «Jean Charcot» ha realizado el estudio de las poblaciones marinas, su reparto biográfico y el análisis de los factores físico-químicos del medio ambiente. En tal campaña —organizada por el Centro Oceanológico de Bretaña— participaron investigadores pertenecientes a los laboratorios del Museo de Historia Natural de París y también de la Universidad de Lund, en Suecia.

Hace un año que se creó el Grupo de Estudio Financiero para la Exploración de los Océanos, entidad que —con participación del CNEXO y el Crédit Lyonnais— tiene proyectos a largo y corto plazo. Entre los prime-



Oceanográfico francés «Jean Charcot».

ros figura la piscicultura en agua del mar, y a corto plazo, la campaña «Geobrasil», durante la cual se procederá al estudio, por técnicos franceses y brasileños, de la estructura de las márgenes continentales atlánticas de América del Sur. Esta campaña servirá de marco para ensayos de un nuevo método de prospección sísmica —el denominado «Simplon»—, desarrollado por el CNEXO en estrecha colaboración con la Société pour le Développement de la Recherche Appliquée.

## EL H. M. S. «ENDURANCE»

Tras el «Jean Charcot», procedente de la Antártida, arribó el HMS «Endurance», patrullero polar de la Royal Navy, que, al mando del capitán de navío Isacke, se dirigía a Portsmouth.

Pintado de rojo el casco y palos, el HMS «Endurance» estuvo varios días en Santa Cruz de Tenerife, y tras hacer consumo y la aguada, fue despachado para su base metropolitana.

Con este buque, la Royal Navy apoya los intereses británicos en aguas antárticas, y al mismo tiempo lleva a cabo importantes y amplios programas científicos en aquellas zonas, misión para la que cuenta con los más mo-

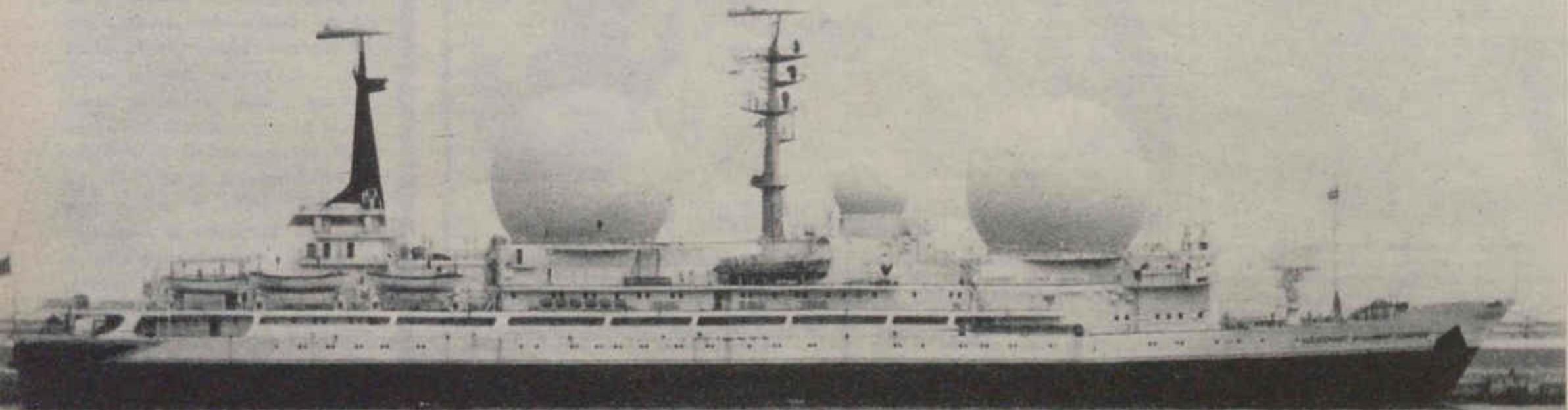
dernos equipos para el levantamiento de cartas marinas, necesarias éstas, ya que la Antártida dispone aún de pocas, y además es de todo punto imprescindible que tales se completen debidamente.

En 1955, y para proteger los intereses británicos en la Antártida, fue reformado el HMS «Protector», un antiguo «net layer» —cala-redes en la terminología naval española—, que, construido de acuerdo con los presupuestos del programa naval de 1934, fue botado el 20 de agosto de 1936.

De 2.860 toneladas, era nueva edición del HMS «Guardian» —que vino a Santa Cruz de Tenerife en marzo de 1937—, y durante la guerra desempeñó funciones en aguas del Atlántico Sur, Antillas y Mediterráneo. En el citado año de 1955 fue reformado para la misión de «ice patrol ship», y en 1966 se decidió la compra del mercante danés «Anita Dan» para que —una vez preparado— le sustituyese en aguas australes.

El 20 de febrero de 1967, el Almirantazgo anunció oficialmente la adquisición del «Anita Dan», de la naviera Lauritzen, de Copenhague, y el 30 del siguiente mes, éste arribó a los asti-

El «Kosmonaut Vladimir Komarov», en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.



# EN TENERIFE

lleros de la Harland and Wolff, en Belfast, donde se procedió a su transformación.

El 3 de mayo de 1968, el «Protector» llegó a Portsmouth, y el 28 de junio siguiente, el «Anita Dan» fue rebautizado «Endurance» por la honrable Alexandra Shackleton, nieta de sir Ernest Henry Shackleton, el hombre que tanto amó a la Antártida.

Entonces recibió el numeral que actualmente ostenta —el «A-171»—, y ya en abril de 1969 se anunció por el Almirantazgo la baja del «Protector», que, arrumbado en Portsmouth, en tal puerto permaneció, hasta que el 6 de marzo de 1970 fue remolcado a Inverkeithing y allí desguazado.

Con la desaparición del «Protector», el nuevo y flamante «Endurance» tomó a su cargo la misma tarea de protección y misiones científicas que durante años había desempeñado el antiguo cala-redes.

El HMS «Endurance», de 2.641 toneladas, fue botado en 1956 en los astilleros alemanes de la Krogerwerft G. m. b. H., de Rensburg, y su casco se reforzó debidamente para navegar entre hielos, ya que por entonces la naviera Lauritzen lo empleó en su línea regular de puertos del Báltico a Groenlandia y también al San Lorenzo, helados éstos en invierno.

Son sus principales dimensiones 91,44 metros de eslora por 14,02 de manga y 5,5 de calado. El equipo propulsor está compuesto por un motor Burmeister & Wain, del tipo 550-VTBF, que —con 3.220 IHP, sobre un eje— le da máxima de 14,5 nudos, velocidad esta a la que puede navegar unas doce mil millas sin necesidad de repostar.

En la reforma que se llevó a cabo sobre las dos bodegas de popa se construyó una cubierta para la maniobra de dos helicópteros y un hangar para albergarlos. Tales helicópteros son del tipo Whirlwind Mk IX, construidos por la Westland; pueden transportar diez hombres, y su carga máxima es de 3.630 kilos; el fuselaje es de 13,46 metros de largo, y con motores Bristol-Gnome alcanza 122 nudos de velocidad.

El «Endurance» es el único buque de la Royal Navy pintado de rojo, color que permite se le pueda divisar mejor entre los hielos polares. La dotación está compuesta por doce oficiales y ciento seis suboficiales, cabos y marineros, y además, un destacamento de Royal Marines, el equivalente a la Infantería de Marina española. Dispone de doce camarotes, destinados a los científicos que en cada campaña embarcan en él para realizar estudios en aguas australes.

El patrullero polar «Endurance» puede de gobernarse desde la cofa instalada en el trinquete, y que, acristalada y cerrada, permite un elevado punto de observación para navegar entre los hielos. Sus tres botes salvavidas llevan los mismos nombres que los del primer «Endurance», aquellos «James Caird», «Stancomb Wills» y «Dudley Docker» que, de manera tan valiente, llevaron a Shackleton hasta la isla de los Elefantes, y luego —en el primero—, hasta Georgia del Sur.

Regresa el «Endurance» de una nueva campaña que, iniciada en los últimos meses del pasado año, puede afirmarse que se comenzó cuando —el 22 de noviembre— se avistó el primer témpano. Siguió viaje a Grytviken, y entre los estudios realizados figuraron con especial interés los geológicos a cargo del profesor Tanner,



H. M. S. «Endurance».

de la Universidad de Birmingham. Su tripulación intervino durante la estancia en Port Stanley en los actos celebrados con motivo del aniversario de la batalla de las Malvinas, y en enero de este año, el «Endurance» escoltó, en aguas del cabo de Hornos, a los yates que intervenían en la regata de la vuelta al mundo.

#### LOS BUQUES CIENTÍFICOS RUSOS

El «Kosmonaut Vladimir Komarov» es un moderno buque especializado en comunicaciones espaciales, y depende del Centro de Control Espacial de la Unión Soviética.

De 17.500 toneladas, procede de la transformación del «Genichsek», un petrolero de la clase «Poltava» que se construyó en los astilleros de Leningrado. Botado en 1966 y posteriormente transformado para darle mayor estabilidad, fue preciso dotarle de bultos a la altura de la línea de flotación.

Las principales dimensiones del «Kosmonaut Vladimir Komarov» son 510,8 pies de eslora por 75,5 de manga, y con motores Diesel —que le dan 24.000 BHP, sobre dos ejes— alcanza máxima de 22 nudos. Entró en servicio un año después de su botadura y recibió el nombre del cosmonauta Vladimir Komarov, que en aquellas fechas pereció al estrellarse su vehículo espacial.

Sobre el puente, muy aproado, lleva el primero de los tres radomes, esferas plásticas para la protección de los radares y modernos sistemas que permiten una comunicación constante con el Centro de Control Espacial e incluso la recepción de mensajes y cambios de trayectoria de los satélites artificiales lanzados por la Unión Soviética.

Los «Professor Zubov», «Professor Vize» y «Mikhail Lemonosov» pertenecen a la clase «Akademik», construida en los astilleros alemanes de la Mathias Thesen Werft, de Wismar. Son

barcos de 5.460 toneladas brutas, 1.387 netas y 6.681 a plena carga, con eslora de 124 metros total —110 entre perpendiculares— por 17 de manga y 5,94 de calado.

El equipo propulsor está compuesto por dos motores de seis cilindros —del tipo MAN K6Z-57-80—, que desarrollan 4.000 HP, a 225 revoluciones por minuto y les dan máxima de 20 nudos a régimen normal. A la velocidad económica de 16 nudos tienen un radio de acción de 20.000 millas, y con sólo el timón activo —que desarrolla 300 HP— alcanzan cuatro nudos. Dis-

ponen de unidades de propulsión transversal y estabilizadores, y a popa llevan una rampa para el lanzamiento de cohetes meteorológicos.

Cuentan con diecisiete laboratorios, y normalmente entre su tripulación figuran ochenta y un científicos. A popa disponen de una cubierta para la maniobra de un helicóptero ligero y, barcos de líneas muy finas y marineras, en sus siluetas reflejan la estampa de los «liners» construidos por los mismos astilleros para navieras alemanas y rusas. ■ JUAN A. PADRÓN ALBORNOZ.

## EN VIAS DE SOLUCION LAS DIFICULTADES PARA PESCAR EN MAURITANIA

**HUELVA.**—El día 26 se reunió el Consejo de Administración del Grupo de Armadores de buques congeladores, figurando en el orden del día la propuesta de asociación de los catorce armadores del grupo de atuneros de Bermeo (congeladores). Parece, por tanto, que día a día el sector va tomando conciencia de que tanto de cara a las relaciones con países extranjeros, como para mantener conversaciones y exponer problemas del sector en el plano interno, hoy más que nunca es vital el formar un único criterio y con el que accedan a conversar con todo tipo de países.

Por otra parte, es de destacar que, tras la estancia de doce días en Mauritania de los señores Nardiz y Aranzo, una vez terminadas las conversaciones hispano-mauritanas, podemos decir que el resultado de tal comisión mixta ha constituido un éxito, encontrándose en el puerto de Malibú las licencias de pesca, sólo a falta de que los barcos acudan a recogerlas.

#### ESPERANZA EN LANZAROTE

Llegan a nuestro conocimiento noticias de que los armadores lanzaroteños también recobran las esperanzas de salvar las dificultades existentes con IMAPEC (INI español y Mauritania); por tanto, si esto ocurre, es probable que los barcos lanzaroteños pesquen en Malibú, lo que ahora mismo es prácticamente imposible. ■ J. C. CH.

# DINAMICA DE POBLACIONES DE TUNIDOS

SEGUN fue tratado en la última reunión de la Comisión, se ha decidido celebrar el Seminario en Nantes, Francia, a primeros de septiembre. El Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (ISTPM) ha brindado sus

instalaciones para celebrar dichas reuniones.

La primera sesión (2-9 septiembre) reunirá a un grupo selecto de ocho especialistas en el sector de dinámica de poblaciones, aunque no es imprescindible que sean expertos en tunidos, que se dedicarán a examinar la situación actual de los estudios sobre dinámica de poblaciones y considerar la orientación de los futuros estudios.

Durante la segunda semana (10-14 septiembre), las sesiones se ampliarán con la asistencia de otros científicos de países miembros y no miembros de la Comisión, interesados en la investigación sobre tunidos. Esta sesión tratará de los resultados de las deliberaciones del primer grupo y se revisará extensamente la forma de aplicar las técnicas en este sector. La Secretaría está recibiendo solicitudes de asistencia a esta segunda sesión y todas aquellas personas interesadas deberán ponerse en contacto con la Secretaría lo más pronto posible.

A continuación del Seminario, FAO celebrará una reunión del Grupo de Trabajo de científicos ad hoc IOFC/IPFC para la evaluación de los «stocks» de tunidos. ICCAT prestará colaboración en esta reunión.

## REUNIONES ANUALES DE I.C.C.A.T.

La III reunión ordinaria del Consejo de ICCAT tendrá lugar del 20 al 26 de noviembre en Madrid. Previamente se reunirá el Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS) del 13 al 19 de noviembre. Las Subcomisiones 1, 2 y 4, así como diversos grupos de trabajo celebrarán al mismo tiempo sus sesiones.

Todas estas reuniones tendrán lugar en el hotel Don Quijote, de Madrid, España, y se ha hecho la reserva de un cupo de habitaciones en el mismo hotel para los asistentes. Más adelante se facilitarán más detalles sobre este tema.

## REUNION CONJUNTA DE LOS GRUPOS DE TRABAJO ICCAT/ICES SOBRE EL ATUN

Según se recomendó en la última reunión del SCRS, el presidente del SCRS y la Secretaría han intercambiado correspondencia con los científicos y la Secretaría del ICES. Está previsto celebrar la primera reunión conjunta de estos grupos en conexión con la LXII Reunión Anual del ICES, en Copenhague, del 30 de septiembre al 10 de octubre de 1974.

## GRUPO DE TRABAJO PARA LA REGULACION DEL RABIL

En la reunión de la Comisión de 1973 se acordó que dicho Grupo de Trabajo debería proseguir sus estudios por correspondencia.

Hasta la fecha sólo se ha recibido un trabajo del doctor Gulland, de FAO, que ha sido circulado entre los miembros del Grupo. La Secretaría espera recibir más comentarios sobre este tema.

## I.C.N.A.F.

El secretario ejecutivo ha asistido en calidad de observador a la XXIV Reunión Anual de la International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries (ICNAF), celebrada en Halifax del 4 al 14 de junio de 1974. Esto le ha permitido familiarizarse con los sistemas de regu-

lación que se siguen en esta Comisión y la manera de llevarlos a efecto, especialmente en lo referente al establecimiento de una cuota global por subáreas y por especie, que luego es distribuida entre cada uno de los países.

Ha tenido, además, la oportunidad de dialogar y cambiar impresiones sobre problemas de ICCAT con varios delegados de países miembros de ambas Comisiones ICCAT/ICNAF: Canadá, Francia, Japón, Portugal, España y Estados Unidos. Ha aprovechado asimismo para visitar las oficinas de aquella Comisión y elementos de la Secretaría respecto a instalaciones, equipo y personal. Todo ello ha sido, pues, una buena experiencia.

## PRIMER CONGRESO INTERNACIONAL DEL MERCURIO EN BARCELONA

Los días 6 al 10 de mayo de 1974 se ha celebrado en Barcelona (España) el I Congreso Internacional del Mercurio. Se han presentado varios trabajos muy interesantes en los que se trataron los aspectos de la contaminación y efectos biológicos causados por la toxicidad del mercurio. En este Congreso ha prevalecido la idea de que se ha difundido excesiva literatura respecto a la toxicidad del mercurio, exagerando sus efectos y se ha reflejado una impresión menos pesimista. El secretario ejecutivo ha representado a ICCAT en este Congreso y ha establecido contacto con varios asistentes a las reuniones, incluidos mister Carry (Estados Unidos) y doctor Amano (Japón).

El secretario, en consulta con mister Carry, ha decidido presentar a la próxima reunión del Consejo de ICCAT un documento sobre este Congreso, en el que se presenten fotocopias de los trabajos más relevantes que puedan resultar de interés para los países miembros en cuanto a los efectos contaminantes del mercurio sobre los tunidos.

## PROGRAMA I.C.C.A.T. DE PRACTICAS SOBRE ESTADISTICAS

Según lo acordado en la última reunión de la Comisión, ICCAT piensa celebrar un programa de prácticas sobre estadísticas a finales de verano. A él podrán asistir científicos y expertos en esta materia que se ocupan actualmente de la recogida de datos biológicos y de capturas de tunidos. El objetivo que se pretende es familiarizarse con la metodología del muestreo adoptado por ICCAT.

Durante dos o tres días se discutirá en la sede de ICCAT el sistema actual de estadísticas, y los científicos se desplazarán después a Canarias para efectuar personalmente muestreos en los puertos durante una semana, visitando las flotas locales e internacionales, industrias, asistiendo a operaciones de transbordo, etc. Al objeto de facilitar a los asistentes del Seminario de Nantes la participación en este programa, las fechas han sido fijadas para el 29 de agosto-7 de septiembre.

La Secretaría invita, por cuenta de la Comisión, a dos o tres científicos de países miembros que se ocupan actualmente del desarrollo de las estadísticas para asistir a este programa, así como al Seminario de Nantes. Hemos recibido varias solicitudes a este respecto y se procede ahora a la selección de los candidatos.

## VISITA DEL SECRETARIO EJECUTIVO A WASHINGTON

Combinado con la asistencia a la reunión de ICNAF, el secretario ejecutivo se ha desplazado a Washington para entrevistarse con la Administración de Pesca de los Estados Unidos. El doctor Brian Rothschild, presidente del Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS), había concertado previamente las visitas y se trasladó desde La Jolla a Washington para acompañarle, lo que indudablemente ha facilitado mucho la labor.

El secretario ejecutivo y el presidente del SCRS han concretado los detalles respecto a diferentes problemas de ICCAT especialmente en lo concerniente al Seminario sobre Dinámica de Poblaciones de Nantes y al Grupo de Trabajo sobre Blufin ICES/ICCAT, que tendrá lugar en Copenhague.

## VISITA DEL SECRETARIO EJECUTIVO ADJUNTO A COREA Y JAPON

Aprovechando sus recientes vacaciones en Japón, el doctor Miyake ha efectuado una visita oficial a Corea y asimismo ha establecido contactos oficiales con empresas pesqueras en Japón. En Corea visitó a funcionarios de la Administración de Pesquerías, compañías atuneras con flota que opera en el Atlántico, así como Institutos de Investigación. Agradeció la colaboración que prestan a la Secretaría los funcionarios de la Administración y las empresas privadas en nuestro programa de recogida de estadísticas y les rogó que nos sigan prestando su ayuda. Asimismo discutió con varias personas el establecimiento de un sistema de libro de bitácora para los barcos coreanos y las posibles fórmulas para el procesamiento de datos acumulados. Los resultados de estas conversaciones han sido muy favorable y es probable que Corea pueda en breve plazo proporcionar las estadísticas de la Tarea 2 de los últimos años.

## VISITA DE M. DE BOISSET A PAISES AFRICANOS

M. de Boisset, miembro del personal de esta Secretaría, ha realizado una amplia gira por los países de la costa de África Occidental. Visitó Senegal, Costa de Marfil, Chana y Sierra Leona. El motivo de esta visita era coordinar los sistemas de recogida de estadísticas y obtener datos de algunas flotas internacionales de las que no habíamos podido lograr obtener información anteriormente. Ha recibido gran ayuda de las autoridades de los respectivos Gobiernos, industrias, empresas comerciales y científicos del ORSTOM, y se puede decir que el viaje ha constituido un éxito. Los datos recogidos aparecerán en la serie «Colección de datos», que publica esta Secretaría, y asimismo serán utilizados en nuestro Boletín Estadístico.

## ESTADISTICAS

A principios de marzo se solicitaron las estadísticas de capturas de 1973 a los países miembros y a los no miembros de esta Comisión que pescan tunidos en el océano Atlántico. La mayoría de los países miembros y algunos no miembros ya han enviado sus estadísticas y la Secretaría se está ocupando de recopilarlas. Todavía nos faltan datos de algunos países miembros y nos permitimos insistir para que los presenten lo antes posible.



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS - CONSIGNATARIOS - FLETADORES ESTIBADORES

### FLOTA

«Horus» 92.000 pies cúbicos  
«Lugo 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

## TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.



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

Dirección telegráfica: TAC

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

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

### VAPORES

«Sac Madrid»	6.964 Tons. p. m.
«Sac Barcelonas»	6.991 " "
«Sac Tarragona»	6.364 " "
«Sac Badalona»	5.288 " "
«Sac Alicante»	4.109 " "

### MOTONAVES

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

### AGENCIAS

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

# SESENTA MILLAS AL NORTE DE VILLA CISNEROS DIECIOCHO DESAPARECIDOS AL HUNDIRSE UN PESQUERO

SE TRATA DEL "QUO VADIS", CONGELADOR DE VIGO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 31.—En la madrugada de ayer se hundió el pesquero «Quo Vadis», de matrícula de Vigo, congelador, cuando navegaba frente al cabo de Leven, 60 millas al Norte de Villa Cisneros. El buque fue abatido por el fuerte oleaje reinante, y de los 22 tripulantes que iban a bordo, sólo lograron salvar su vida, por encontrarse en cubierta, cuatro de ellos: don José Vázquez Mora, de Isla Cristina, marinero; don Victoriano Betancort Martín, de Lanzarote, marinero; don Gaspar Fuentes Reyes, de Lanzarote, marinero, y don Jesús Omil Cois, de Marín, marinero.

Estos cuatro tripulantes fueron recogidos por los barcos «El Greco» y «Zurbarán», que faenaban en aguas cercanas.

Los cuatro naufragos permanecieron en el agua por espacio de tres horas, luchando contra un oleaje enorme, debido a que en esa zona cercana a Villa Cisneros reinaba muy mal tiempo y todo el sector era abatido por fuertes vientos.

La estación costera de Las Palmas fue la primera que captó el dramático mensaje, dando el aviso de que algo grave ocurría en la cercana costa de África. A las 6.10,

el barco factoría «Galicia» había recibido la dramática comunicación, dando cuenta de la tragedia. El «Galicia» transmitió este mensaje, que fue recogido por la costera de Las Palmas, y que decía lo siguiente:

«Hemos recogido cuatro naufragos del pesquero congelador «Quo Vadis», de Vigo».

Estos cuatro hombres son los que dieron cuenta de cómo se produjo la tragedia. El hundimiento ocurrió sobre las cero horas. Un golpe de mar volcó el barco y le dejó prácticamente en posición vertical. El buque, al parecer, quedó con su popa dando en el fondo de un banco de arena y con la proa hacia arriba. Debido a que la mayoría de los tripulantes se encontraban bajo cubierta, no tuvieron tiempo prácticamente de nada, puesto que el golpe de mar fue tan rápido que puede decirse que hundió de inmediato a la embarcación. Los supervivientes permanecieron posteriormente tres horas en el mar batallando con el oleaje y pidiendo auxilio, cuando providencialmente los pesqueros «El Greco» y «Zurbarán» pasaron cercanos al lugar de la tragedia.

Tras recoger a los supervivientes, estos dos buques se dedicaron a realizar un rastreo intensivo de la

zona, ante la posibilidad de que existieran más supervivientes. Sin embargo, los propios naufragos estimaron que no debía haber ninguno, dadas las condiciones en que se produjo el naufragio.

Otro buque que se dirigió al lugar del suceso fue el «Galicia», que asimismo transmitió un mensaje a la estación costera de Las Palmas, dando cuenta igualmente de que no habían aparecido más supervivientes.

En las últimas horas, los buques «El Greco» y «Zurbarán», que navegan hacia el puerto de La Luz, fueron relevados en su misión de rastreo por los buques «Generoso Márquez» y «Parrote», que también han batido toda la zona, sin resultado positivo.

En estos momentos no se tiene noticia de que hayan aparecido más supervivientes, y en los medios portuarios se dan ya como desaparecidos y sin posibilidad alguna de ser recuperados los 18 tripulantes del «Quo Vadis».

El tiempo en la costa de África sigue siendo malo, con poca visibilidad, puesto que hay calina en toda la zona y apenas si puede verse con normalidad a una distancia de cuatro kilómetros.

## INCENDIO EN UN BUQUE CONGELADOR

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 31.—En la tarde de hoy se declaró un incendio en el buque congelador «Atocha», cuando se encontraba atracado en el dique del Generalísimo. Las llamas se extendieron rápidamente por el puente del barco, afectando a la sala de máquinas.

El incendio, que se produjo en un camarote de proa, fue motivado, al parecer, por un cortocircuito. Los tripulantes que se encontraban a bordo intentaron infructuosamente sofocar el incendio con ayuda de extintores, dado que las llamas se propagaron con gran facilidad por todo el barco.

El marinero José Ageitos Montemurinos quedó atrapado por las llamas en el interior de su camarote, resultando herido con quemaduras de pronóstico reservado.

El buque «Atocha», que tiene su base en Cádiz, desplaza 1.272 toneladas brutas, y se disponía a continuar su viaje hacia las aguas sudafricanas para dedicarse a las faenas de captura de la merluza. La tripulación se encuentra sin novedad, aunque han perdido todos sus equipajes y efectos personales.

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

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.

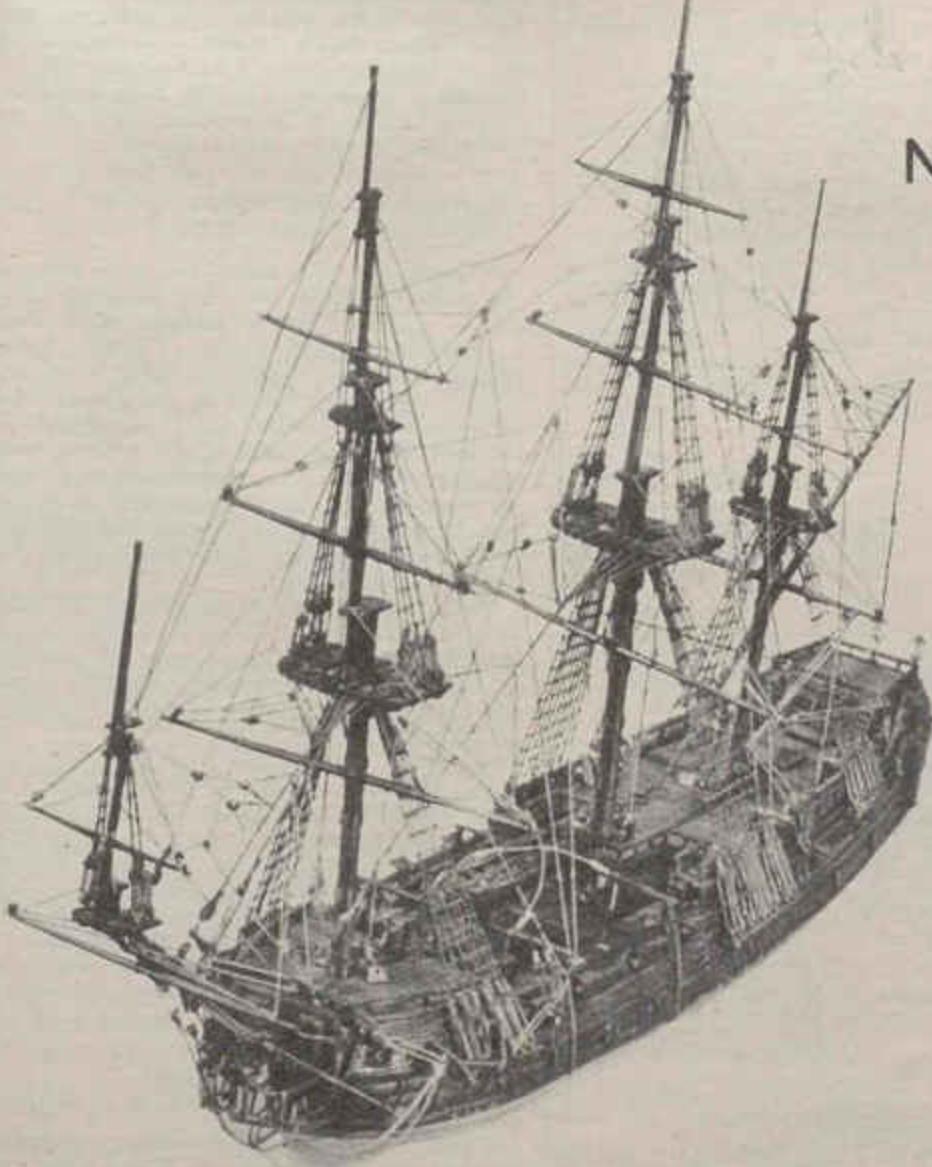
Dos remolcadores.  
Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.  
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)  
Telex: 33 718  
BILBAO

## DONOCIO, S. A.

Narváez, 7 - Tel. 225 39 33  
MADRID-9

Maquetismo Naval  
Medios Modelos  
Barcos en botella



BARCOS CONSTRUIBLES A ESCALA



REGALOS DE EMPRESA,  
SIEMPRE EN MOTIVOS MARINEROS

ESTAMOS INTERESADOS EN  
CONTACTAR CON MAQUETISTAS

# LA ESCASEZ DE CAPTURAS DEMORA EL REGRESO DE LA FLOTA BACALADERA

## ● LOS "CONTROLES" CANADIENSES INQUIETAN TANTO COMO LA FALTA DE PESCAZO

SAINT-PIERRE, TERRANOVA (De nuestro corresponsal).—A pesar de encontrarnos en pleno «verano», este año tenemos un frío desacostumbrado para estas fechas, y ello es debido a la presencia de numerosos icebergs, que rodean a la isla. La ventaja de este frío ambiental en verano es el que impide la formación de la pertinaz y habitual niebla veraniega.

### ESCASISIMAS CAPTURAS EN JUNIO

Salvo para algunos afortunados, la pesca en esta zona brilla por su ausencia, y el malestar de fondo que esto motiva está presente en todas las conversaciones. Por el mismo motivo, los ciclos de arribadas de barcos a este puerto han cambiado totalmente, y así, mientras que hace un par de años casi todos los bacaladeros se encontraban en España por estas fechas de julio, en la actualidad, la inmensa mayoría se encuentra aún sobre los bancos y, lo que es peor, con las bodegas medio vacías. Después de seis meses de mar continuados, los ánimos comienzan a excitarse, y a pesar de todos los contratos firmados, reglamentaciones, promesas y demás, se ve que los pescadores no pueden más (los hombres no son máquinas) y están deseando marchar de una vez para España, con pesca o sin pesca...

### PANICO SOBRE LOS BANCOS ANTE LOS CONTROLES CANADIENSES

Durante los meses de junio y julio, los guardapescas canadienses han patrullado constantemente sobre los bancos y han precintado cerca de doscientas redes por no ajustarse al reglamento de las mallas (120 milímetros). Entre los barcos «pescados» en fraganti hay, naturalmente, muchos españoles. Se corrió la voz de que incluso en los puertos canadienses los controles saltaban a bordo y los pescadores andaban «jugando» al ratón y al gato con los guardapescas, escapándose como podían. Algu-

nos pusieron pros a España ante el temor de una fuerte sanción. Todo este malestar anterior se dejó traslucir incluso públicamente en la prensa canadiense, y hasta ha sido motivo de propaganda política entre los dos grandes candidatos canadienses: Trudeau y Stanfield.

### GUERRA ENTRE LOS PESCADORES DE LUNENBURG Y LA FLOTA ESPAÑOLA

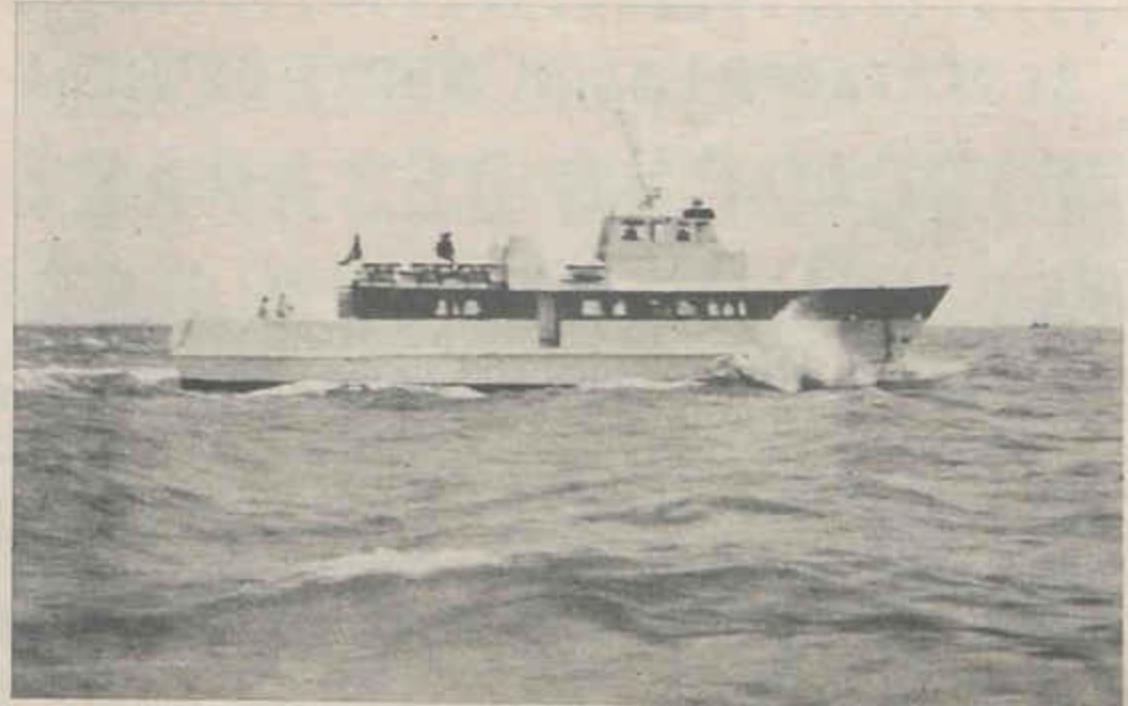
El 20 de junio apareció un artículo en el diario de Halifax, «The Chronicle Herald», señalando que había serios problemas entre la flota española pescando en Georges Bank y los pescadores del cercano puerto canadiense de Lunenburg. Parece ser que a principios de junio se dio la orden de abandonar estos caladeros a la flota española, por dedicarse a la captura del «burro» en cantidades superiores a las autorizadas por la ICNAF. Los pescadores españoles, según este artículo, hicieron caso omiso a la advertencia y continuaron en la misma zona, ante la «indignación» de la flotilla de Lunenburg (70 barcos), que amenazaron con hacerse a la mar en masa para obligar a desalojar de los caladeros a los españoles.

El guardapescas canadiense «Cygnus» zarpará hacia dicha zona, llegando el 20 de junio por la mañana, con un texto en español para leer a los capitanes y ordenarles el salir de la zona 4 (la citada de Georges Bank) y también de la 5 (Sable y parte de Banquerau...). Lo cual, a mi modesto entender, está en contra de la reglamentación de la ICNAF, que estipulaba una veda de tres meses para esta zona (marzo, abril y mayo), veda que fue respetada por nuestra flota.

Nuestra Embajada en Ottawa y el cónsul en St. John's, señor Arambarri, han tomado las medidas oportunas.

### GRANDES CAMBIOS EN EL HOSPITAL DE SAINT-PIERRE

El doctor Rannou, que fuera director del hospital durante los últimos seis años, ha



El «San Jorge», que a principios de julio ha inaugurado la travesía Saint-Pierre-Fortune (Terranova), con 120 pasajeros.

sido destinado a una base francesa en Alemania. El doctor Rannou realizó una magnífica labor durante su estancia en Saint-Pierre, modernizando a fondo el hospital local; igualmente colaboró íntimamente con el servicio médico español, hasta tal punto, que su memoria labor fue reconocida por nuestro Gobierno, que le concedió con el Mérito Naval (distintivo blanco).

Otra sensible pérdida, ésta más relacionada con la flota española, ha sido la de nuestra enfermera Pili; nada tengo que decir de ella y de su entrega continua. Toda la flota la conoce, así como a su esposo, el simpático Bernard, administrador del hospital. Tras una breve estancia en Francia, serán destinados a un territorio francés en el Pacífico. Nuestro agradecimiento a los dos.

Igualmente, el doctor Graviou, cirujano, está haciendo las maletas y se va destinado a Numea, Nueva Caledonia, en el Pacífico.

Pili ha sido reemplazada por Teresa, a la que toda la flota conoce por ser colaboradora del club Stella Maris. Además, y desinteresadamente, Teresa ya se ocupaba, desde hace muchos años, de los enfermos hospitalizados. Por lo tanto, nada es nuevo para ella, y se ha hecho en seguida al trabajo en el dispensario.

Por otra parte, Fernando Torres, el veterano y conocido practicante de Pebsa, y últimamente al servicio del Instituto Social de la Marina en el puerto de Saint-John's, ha sido destinado al dispensario de Saint-Pierre. Le estamos esperando de un momento a otro; con él, nuestra efectividad no dudamos se incrementará aún más.

Aunque sin relación directa con el hospital, pero si mucha con el equipo médico español, al que tanto ha ayudado durante los últimos tres años, el gobernador del territorio, monsieur Beaux, ha finalizado su servicio en la isla. El señor Beaux ha sido uno de los mejores gobernadores de toda la historia de Saint-Pierre.

### SE HUNDE UN BARCO NORUEGO POR EXCESO DE PESCAZO

Esta noticia parecerá un tanto extraña, tras el pesimismo que destila la primera parte de esta crónica... pero es que se trata no de bacalao, sino de capelán, una especie similar a una anchoa grande, que en los meses de junio a julio abunda extraordinariamente en esta zona (se la puede pescar hasta en simples cestos en las playas...). El pesquero noruego, tras una «echada» monstruo, no pudo levantar el saco, dio media vuelta de campana y se hundió. Toda la tripulación se salvó y llegó al puerto de Saint-Pierre el día 26 de junio.

Un ejemplo de la riqueza de estos bancos de capelán me lo daba el capitán del «Bentanzos», el cual en media hora de arrastre metió a bordo 100 toneladas (28-VI-74)...

### NUEVO «FERRY» PARA SAINT-PIERRE

El 6 de julio comenzó su servicio con Fortune (Terranova) el novísimo «ferry» «San Jorge». Construido en Francia, el «San Jorge» tiene una capacidad de 120 pasajeros, y asegurará para el futuro las comunicaciones diarias con Terranova. Fuera de la temporada turística, el «San Jorge» efectuará solamente la travesía los días que haya vuelos a Europa desde Gander. Con este servicio se llena un vacío enorme y se asegura una salida y entrada a la isla, cosa antes imposible, debido a la incertidumbre de los vuelos desde Nueva Escocia.

### COMIENZA LA TEMPORADA TURÍSTICA EN SAINT-PIERRE

A pesar de las inclemencias climáticas (normales también en esta estación veraniega), gran número de turistas americanos y canadienses nos llegan a diario, sobre todo durante los meses de julio y agosto. Incluso se ha establecido en Saint-Pierre una Universidad de Verano para estudiantes de la Universidad de Toronto; en estos cursos de verano se enseña exclusivamente el idioma francés. Los estudiantes habitan en casas de familia, con lo que se asegura una continuación práctica a las enseñanzas teóricas de los cursos.

Los turistas llegan en avión y barco desde Sydney (Nueva Escocia); en barco, desde Fortune (Terranova), e incluso en aviones y yates particulares desde cualquier punto de los Estados Unidos, Canadá y hasta Europa (veleros).

Aparte de esta corriente turística, que permanece varias fechas en la isla, existe el turismo de cruceros. Varios grandes «paquebotes» tienen anunciada su arribada durante el verano. El primero ha sido el «Lindblad Explorer», de bandera panameña, pero con turistas (en su mayoría jubilados) americanos, que hacen un crucero por los puertos árticos y cuya primera escala, el día 4 de julio, fue Saint-Pierre. El segundo gran buque, el ruso «Pushkin», arribó el 16 de julio.

### RESUMEN ACTIVIDAD MÉDICA DEL PASADO TRIMESTRE ABRIL A JULIO

Casos atendidos: 928 (de ellos, 189 accidentes). Hospitalizados: 18. Repatriados: 16. Intervenciones: 45. Asistencias de urgencia: 404 casos. Consultas por radio: 76 por UHF y 54 por VHF. Fallecimientos: 4 (todos por accidente en alta mar). Número de barcos entrados en el mismo periodo: 142.— J. L. ALARCOS.

## CIUDADANO DE HONOR DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON

### ● ESTA ALLÍ DESTACADO POR EL I. S. M. PARA ATENDER A LA FLOTA ESPAÑOLA

POR las autoridades francesas de los territorios de Saint-Pierre et Miquelon ha sido nombrado Ciudadano de Honor de la localidad el médico español don José Luis Alarcos. El doctor Alarcos está allí destacado por el Instituto Social de la Marina para atender a los pescadores de la flota bacaladera española.

Esta distinción premia el esfuerzo que, a lo largo de los últimos años, viene realizando José Luis Alarcos en favor de los hombres de la mar que faenan lejos de su Patria, ganándose el afecto y el reconocimiento de ellos, y, como se puede ver, de las autoridades y el pueblo donde desarrolla su labor.

Como amigos y compañeros del doctor Alarcos, que es corresponsal de «Hoja del Mar» en aquellas latitudes, nos complace enviarle desde estas páginas nuestra sentida enhorabuena.



(En la fotografía, el doctor Alarcos —primero por la derecha— recibe el nombramiento otorgado.)

# LA EXTRACCION PETROLIFERA MARINA NO PERJUDICA A LA PESCA

**N**UEVA YORK (De nuestro corresponsal, JOSE MARIA CARRASCAL).— Las dos grandes riquezas hoy del mar, aparte de su viabilidad como vía de comunicaciones, son la pesca y el petróleo enterrado en su seno. Hasta ahora se habían considerado, si no excluyentes, al menos no amigos. La idea general era, y aún es, que empezar a perforar el fondo marino y desaparecer la fauna acuática era todo uno: las filtraciones de petróleo acababan con esta última. De ahí que se haya establecido un puigilato en determinadas zonas costeras para ahuyentar a los prospectores petrolíferos, y que incluso en los últimos años, con el impulso tomado por todo cuanto se relacionaba con contaminación del medio ambiente, consiguieran negarles derechos en innumerables puntos.

Pero la crisis mundial de energía, el disparo astronómico de los precios del petróleo y la dependencia, en muchos casos angustiosa, de los suministros árabes, ha hecho cambiar radicalmente la situación. Ya no rige aquello de «que venga el petróleo del Oriente Medio, fácil de sacar y barato, y nosotros cuidemos nuestro medio ambiente como un jardín». Hay que buscar petróleo donde sea en el territorio nacional y sus inmediaciones, pues si no, el país puede dejar de funcionar o irse a la bancarrota. De ahí que se hayan reconsiderado muchas posiciones y puesto bajo escrutinio más crítico algunos dogmas. Por ejemplo, el de la supuesta incompatibilidad petróleo-pesca, que, al parecer, no ha resistido el nuevo examen.

Long Island, la larga isla que se extiende al Este de Nueva York y forma parte en su principio del área metropolitana, era uno de esos lugares que venía combatiendo con todas sus fuerzas las prospecciones petrolíferas ante su costa. Se temía no sólo por la pesca, sino también por las playas y, en general, por el entero ambiente.

Pues a Long Island precisamente ha llegado el gobernador de Louisiana, Mr. Edwin W. Edwards, con cuatro «chefs» de cocina y treinta cestas de pescado para demostrar que «las dos grandes industrias de mi Estado, el petróleo y la pesca, son perfectamente compatibles». Y como más convienen hechos que palabras, en vez de ponerse a echar discursos, el gobernador invitó a sesenta personalidades de Long Island, autoridades las unas, privadas las otras, a una cena preparada exclusivamente con productos del Estado que rige. Louisiana, recordarán, se halla ante el golfo de México y es famosa por el bosque de torres metálicas que extraen petróleo de aquellas aguas. Las prospecciones empezaron en 1947, y la idea detrás de todo esto es demostrar que pese a haberse hecho desde entonces con ritmo intensivo, ello no ha afectado a la calidad ni al gusto del pescado que allí se coge. Los huéspedes fueron servidos con gambas, cangrejos, almejas, ostras y otras delicadezas, bien guarnecidas con ensaladas, tomates, melocotones y hasta un vinillo hecho en aquellas tierras. «El único sabor a aceite (en inglés se dice igual aceite que petróleo) que había, dijo uno de los invitados, era el de la en-

salada». Por faltar, no faltó ni la perla, redondita y blanca, encontrada en una de las ostras. Ya parecía demasiado, y alguien preguntó humorísticamente si las previsiones del gobernador Edwards habían llegado a prever también esto. El se limitó a decir que lo de la ostra perlífera no era frecuente, ya que había visto sólo otras dos en su vida.

Mucho más importante fue lo que dijo sobre el impacto de las prospecciones petrolíferas en la vida acuática: que si se tiene un mínimo de cuidado, pueden ser perfectamente compatibles, y que en Louisiana, después de señalarse nuevas plazas protegidas para la

El gobernador de Louisiana sirviendo a sus huéspedes de Long Island, al visitarlos para convencerlos de la compatibilidad pesca-petróleo.

pesca, ésta ha crecido en volumen.

«Convencerán la buena cena y los razonables argumentos a las fuerzas vivas de Long Island? No estamos muy seguros. Sus recelos están demasiado metidos. Se sabe ya que ante sus cos-

tas hay enterrados unos 50 millones de barriles de petróleo, que al precio actual de diez dólares el barril hacen 500 millones de dólares. Pero, ¿sigue todavía en vigor la vieja norma de «que lo saquen ellos»?



## AUMENTO PROGRESIVO DE LAS VACACIONES PARA 1974 Y 1975 EN LA FLOTA MERCANTE BELGA

**A**MBERES (crónica de nuestro corresponsal).—Hoy cifraremos nuestra crónica en una noticia de notable interés para los marinos españoles que trabajan bajo pabellón belga. Les interesa saber que, además de una mejora considerable sobre el subsidio de vacaciones, la nueva programación social de este año prevé, entre otras cosas, un aumento progresivo de las vacaciones anuales para los años 1974 y 1975. Para más claridad, hacemos un resumen de la reglamentación aludida:

### OFICIALES SUPERIORES:

Primer, segundo y tercer oficial de puente. Primer, segundo, tercero y cuarto oficial mecánico. Primer y segundo electricista. Primer y segundo comisario. Primer jefe de cocina («maître»).

### A) Período de vacaciones:

Cantidad de días de trabajo y días asimilados	Vacaciones			Vacaciones total 1974
	Vacaciones anuales	suplemen- tarias 1973	Vacaciones total 1974	
Días	Días	Días		
0-21	0	0	0	
22-34	1	0	1	
35-47	2	0	2	
48-60	3	1	4	
61-73	4	1	5	
74-86	5	1	6	
87-99	6	1	7	
100-112	7	1	8	
113-125	8	1	9	
126-138	9	2	11	
139-151	10	2	12	
152-164	11	2	13	
165-177	12	2	14	
178-190	13	2	15	
191-203	14	3	17	
204-216	15	3	18	
217-229	16	3	19	
230-242	17	3	20	
243-255	18	3	21	
256-268	19	4	23	
269-281	20	4	24	
282-294	21	4	25	
295-307	22	4	26	
308-320	23	4	27	
Más de 320	24	4	28	

### B) Peculio de vacaciones:

El total bruto del peculio de vacaciones es igual al 15,34 por 100 de la remuneración bruta ganada durante el año 1973 más el salario ficticio para los días asimilados a los días de trabajo.

Sobre el peculio de vacaciones se retienen las siguientes cantidades: las cotizaciones para la Seguridad Social aproximadamente 11 por 100 sobre la remuneración normal. La retención fiscal según el baremo actual. El peculio de vacaciones para los oficiales superiores es pagado por los armadores.

### OFICIALES INFERIORES:

Cuarto y quinto oficial. Aspirante a oficial de puente y cadete. Quinto mecánico. Aspirante a oficial de máquinas y asistente mecánico.

### A) Período de vacaciones:

Cantidad de días de trabajo y días asimilados	Vacaciones			Vacaciones total 1974
	Vacaciones anuales	suplement.	Vacaciones total 1974	
Días	Días	Días		
0-20	0	0	0	
21-35	1	0	1	
36-50	2	0	2	
51-65	3	1	4	
66-80	4	1	5	

### B) Peculio de vacaciones:

El total bruto del peculio de vacaciones es igual al 14,34 por 100 de la remuneración bruta ganada durante el año 1973 más el salario ficticio para los días asimilados a los días de trabajo.

Sobre el peculio de vacaciones se retienen las siguientes cantidades: las cotizaciones para la Seguridad Social, cerca del 11 por 100 sobre la remuneración normal. La retención fiscal según el baremo actual. El peculio de vacaciones de los oficiales subalternos es pagado por los armadores.

### MARINEROS

#### A) Período de vacaciones:

Cantidad de días de trabajo y días asimilados	Vacaciones			Vacaciones total 1974
	Vacaciones anuales	suplement.	Vacaciones total 1974	
Días	Días	Días		
0-14	0	0	0	
15-32	1	0	1	
33-50	2	0	2	
51-68	3	1	4	
69-86	4	1	5	
87-104	5	1	6	
105-122	6	1	7	
123-140	7	2	9	
141-158	8	2	10	
159-176	9	2	11	
177-194	10	2	12	
195-212	11	3	14	
213-230	12	3	15	
231-248	13	3	16	
249-266	14	3	17	
267-284	15	4	19	
285-302	16	4	20	
303-320	17	4	21	
Más de 320	18	4	22	

### B) Peculio de vacaciones:

El total bruto de peculio de vacaciones es igual al 13,34 por 100 de la remuneración bruta ganada en el año 1973.

Más el salario ficticio por los días asimilados a los días de trabajo.

El peculio de vacaciones es pagado por la Caja de Vacaciones para los marineros, en Tavernekaal 2, Amberes.

Sobre el peculio de vacaciones se retiene lo siguiente: una retención de solidaridad para el financiamiento de los gastos al peculio de vacaciones para los días asimilados del 1 por 100.

Retención fiscal del 15 por 100. ■ MIGUEL A. PENA DE LA TORRE.

# MARGENES COMERCIALES PARA LA VENTA DE LA MERLUZA, MERLUCILLA Y PESCADILLA CONGELADAS

ADRID, 22.—La resolución de la Dirección General de Comercio Alimentario sobre márgenes comerciales para la venta al por mayor y al público de la merluza, merlucilla y pescadilla congeladas, que hoy publica el «Boletín Oficial del Estado», clasifica este pescado en los siguientes tipos:

Pescadilla, con peso comprendido entre 250 y 500 gramos, entre 501 y 800 gramos y entre 801 y 1.500 gramos.

Merlucilla, con peso comprendido entre 1.501 y 2.400 gramos.

Merluza, con peso superior a 2.400 gramos.

En todos los casos se entenderá el peso por piezas, sin cabeza y eviscerada, y la pescadilla con peso inferior a 250 gramos no se podrá dedicar al consumo directo de boca.

Las cajas o envases en que se

contenga el pescado congelado para su distribución deberán responder en su contenido a la clasificación anterior, sin que se admita mezcla en ningún envase de tipos distintos, pero si una tolerancia máxima por caja de un 3 por 100 en la variación del peso de cada ejemplar que contenga.

Dispone también el Ministerio de Comercio los márgenes máximos que podrán ser aplicados en cada una de las fases de comercialización del pescado congelado, que serán los siguientes:

El margen comercial máximo que podrá aplicar el comerciante mayorista en las ventas de estas especies, bien en piezas enteras o preparadas en filetes, rodajas o trozos, a granel o empaquetado, que efectúen a los detallistas, colectividades y organismos com-

pradores de similar carácter, será de cuatro pesetas kilogramo, incluyéndose en esta cantidad el transporte hasta el domicilio del comprador.

Determina después la disposición en cuestión qué se entiende por mayorista, y dispone más adelante que si uno de éstos vendiese o cediera a otro mayorista o a otro comerciante para que éstos, a su vez, lo hicieran a detallistas, colectividades, etcétera, no podrán cargar por este concepto mayor margen comercial que el señalado para el mayorista, distribuyéndolo entre ambos en la forma que hubieran acordado.

En cuanto a los márgenes comerciales brutos máximos que podrán aplicar los establecimientos que se dediquen a la venta al detalle de la merluza y pescadilla sin trocear, serán los siguientes:

Pescadilla de la señalada en el primer tipo ya citado, 7,50 pesetas kilogramo; de los números 2 y 3, 9,50 pesetas; merlucilla del número 4, 10,50, y merluza del número 5, 12 pesetas kilogramo.

Estos márgenes se aplicarán partiendo de los respectivos precios de compra al por mayor, y si a petición del cliente se despachara el pescado en filetes o rodajas, y así preparado se pesase a continuación, el comerciante detallista podrá cargar, además de los márgenes indicados, y como máximo, hasta un 15 por 100 sobre el precio de costo en mayoristas. Cuando se efectúe el peso de las piezas enteras y se suministre la mercancía resultante del pesaje, ya preparada en filetes o rodajas, sólo se podrán aplicar los márgenes comerciales indicados y no el recargo por despacho del pescado troceado o fileteado.

Se prohíbe la descongelación para su venta al público como fresca, y, asimismo, la congelación en tierra y cualquier manipulación no prevista en la dispo-

sición. El pescado que se venda al público ha de ser de congelación reciente y, por tanto, no deberá tener síntoma alguno de deshidratación u oxidación.

Para la venta por los comerciantes detallistas y su exhibición al público, el pescado congelado deberá estar depositado en vitrinas, cámaras, armarios o arcones frigoríficos que cumplan con las características exigidas en el artículo 14 de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 24 de septiembre de 1969, y los que no dispusieran de las citadas instalaciones frigoríficas podrán acogerse a los beneficios del Plan de Expansión del Frio Industrial de la Comisión General de Abastecimientos, con la colaboración de las Cajas de Ahorro, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto de 30 de septiembre de 1964, número 2.419.

Las industrias o firmas comerciales que se dediquen a la preparación de merluza y pescadilla congeladas en paquetes, bolsas, mediante el sistema de rodajas o filetes, deberán realizar las ventas al por mayor, sin que sus precios excedan de los que se aplicaban el 5 de junio de 1974, y los establecimientos que se dedican a la venta al público, podrán cargar, como máximo, el 15 por ciento sobre el valor de la mercancía puesta en su establecimiento.

Los establecimientos que se dediquen a la venta al detalle de merluza y pescadilla congeladas, tanto a granel como envasadas y preparadas, lo anunciarán en un cartel que deberá colocarse en la fachada, con la leyenda «merluza y pescadilla congeladas», e igualmente deberán colocarse carteles visibles sobre los productos que se expongan a la venta, en los que figurará el tipo a que corresponden y su precio.

Estas disposiciones entran en vigor con esta misma fecha.

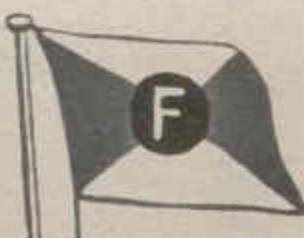
## EL AYUNTAMIENTO DE CADIZ SOLICITA LA INSTALACION DE UNA PLANTA FRIGORIFICA EN SU PUERTO

CADIZ.—Un escrito del alcalde de Cádiz, en el que da cuenta de un acuerdo del Ayuntamiento en pleno, por el que ha solicitado la instalación en este puerto de una planta frigorífica, ha sido dado a conocer en la última reunión del Comité Ejecutivo de la Junta del Puerto de Cádiz, de la que es vocal el alcalde gaditano.

En dicho escrito, el alcalde manifiesta que la petición está basada en el reciente convenio firmado entre el Ministerio español de Comercio y el de Economía de la República Argentina, y acogiéndose al mismo, se pretende la instalación de la planta frigorífica en la zona franca del puerto de Cádiz.

Razona el Ayuntamiento su petición, que ha formulado a través del presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, en que precisamente la zona franca de Cádiz se implantó al amparo del protocolo Franco-Perón, en el anterior mandato del Presidente argentino.

La zona franca del puerto gaditano tiene una ubicación ideal para la proyectada planta frigorífica, ya que cuenta con toda clase de medios de comunicación, siendo nudo importante de enlace por mar con América y el Mediterráneo.



## FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.<sup>o</sup>  
Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65  
Telegramas: FRUCASA  
Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA  
Apartado 2053  
Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86  
Telegramas: FRUCASA  
Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.<sup>o</sup> C

Teléfonos 259 43 61-457 65 71  
Telegramas: FRUCASA  
Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16

CALVO SOTELO, 1

Teléfono 81 07 16  
Telegramas: FRUCASA  
Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)

# EL DAMERO MARINERO

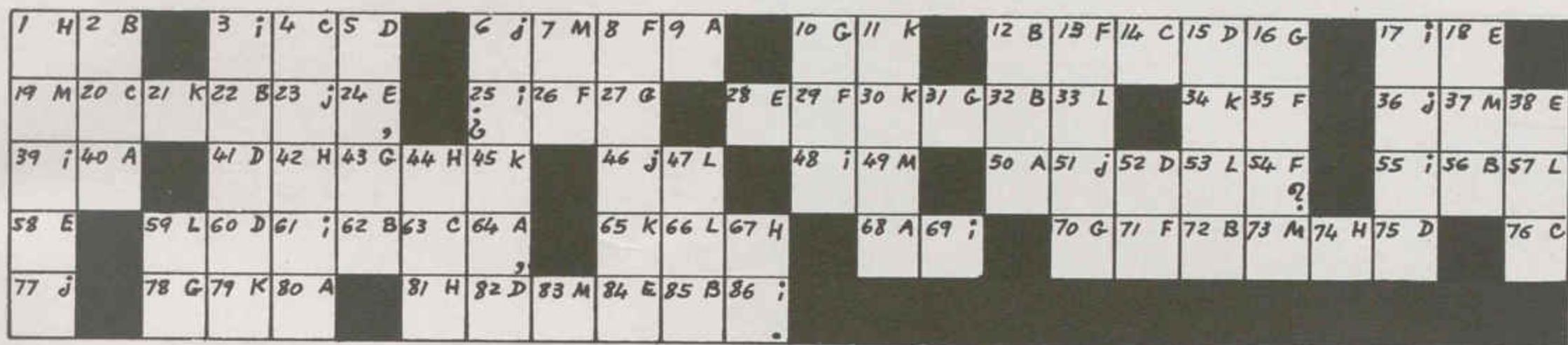
Por VICTOR UVE

## SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 105

¡Drop a Star!  
Echa a andar otra vez este barco varado.  
[marinero.]

Tú tienes una estrella en el bolsillo...  
una estrella nueva de paladio, de fósforo y  
[de imán.]

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: L. FELIPE - «DROP A STAR».)



### DEFINICIONES

A) Embarcación de vela y remo, la más larga de quilla y que calaba menos agua entre las de vela latina. Representa el tipo de nave guerrera que durante mayor tiempo se mantuvo sobre las aguas, desde la más remota antigüedad.

50 9 40 68 80 64

B) Determinar y marcar en una carta o plano la dirección Norte-Sur, para saber la situación relativa de todas sus partes con respecto a los cuatro puntos cardinales.

56 32 2 72 85 12 22 62

C) En sentido figurado, empezar a dejarse ver un astro en el horizonte.

4 14 20 76 63

D) Pequeña embarcación y de poca manga.

15 5 41 82 52 60 75

E) Movimiento conjunto de las olas del mar.

24 18 28 84 38 58

F) Dicose (en plural) de las piedras, generalmente una y de gran tamaño, con que los navegantes vikingos erigían los monumentos megalíticos en los lugares (casi siempre costeros) donde dejaban enterrados a sus caudillos al sobrevenirles a éstos la muerte en el curso de sus atrevidas navegaciones.

13 26 35 71 8 54 29

G) En la mitología griega, piloto que, navegando a las órdenes de Dionisos (Baco) no permitió que los marineros se burlaran del dios, que se hallaba, como de costumbre, borracho. Por su fidelidad, fue luego hecho sacerdote al servicio de Dionisos.

16 43 27 10 70 31 78

H) Faraón egipcio de la V dinastía (2750-2625 a. C.) que patrocinó la primera gran navegación fuera del gran río Nilo y en el llamado Mar Superior o del Norte (Mediterráneo).

1 44 81 42 74 67

I) Al revés, sujetó el buque a un muelle o embarcadero.

86 55 39 48 61 3 25 69 17

J) Núcleo central de las nebulosas.

23 46 36 6 77 51

K) Palanca de madera, con un extremo en forma de cuña, que antiguamente se usaba en ronzar las cureñas y suspender las culatas de los cañones. (Hoy se aplica en el movimiento de grandes pesos).

21 45 30 79 65 34 11

L) Gigantesca ola u onda de mar de origen sísmico submarino o volcánico, que alcanza alturas excepcionales al abordar las costas con su imponente masa de agua a grandes velocidades, produciendo verdaderas catástrofes.

59 66 47 33 57 53

M) Al revés, sujetó el buque a un muelle o embarcadero.

19 73 7 49 83 37



¡OJO!, MARINO, por RAMON



En este dibujo hay DIEZ diferencias. Encuéntrelas.

## PASO DE REY Por RAFAEL

I	T	S	B	J	↖	E	I	L	O
A	S E	A U	A	L	N	D	A		
N	A N	A S	C	I	D	E	U		
D	E L	O I	O	E X	E	P			
E	C A	N R	N	P E	L	R			
M	R E	D A	L	D S	T	O			
A	R A	B C	U	N A	E	D			

MODO  
DE  
RESOLVERLO

Empezando con la letra señalada con la flecha y siguiendo los movimientos del rey de ajedrez, es decir, de casilla en casilla, horizontal, vertical y diagonal; das las letras contenidas, fórmense con todas en el tablero los nombres del primer navegante que dio la vuelta al mundo y del puerto de donde salió la expedición.



**LEGISLACION  
FUNDAMENTAL  
SOBRE EL  
REGIMEN ESPECIAL  
DEL MAR DE LA  
SEGURIDAD  
SOCIAL**

**SEGURIDAD SOCIAL  
DEL MAR  
INSTITUTO SOCIAL DE  
LA MARINA**

**PEDIDOS AL GABINETE DE INFOR-  
MACION Y PUBLICACIONES DEL  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA  
GENOVA, 24 • MADRID-4  
P. V. P.: 100 PESETAS (contra reembolso)**

