

HOMENAJE A LOS VIEJOS PESCADORES

hoja del mar

Número 107

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

- LA TRAGEDIA DEL "QUO VADIS".
- CONVENIO COLECTIVO EN LA TRASMEDITERRANEA.
- CURSOS DE PROMOCIÓN SOCIAL DE LA MUJER Y COLONIAS INFANTILES DE VERANO.
- CRÓNICA DE LISBOA.



¿ESTAN MATANDO EL MAR?

LA MAR Y SUS SELLOS



ON ocasión de celebrarse en Barcelona los XVIII Campeonatos Mundiales de Salvamento y Socorrismo, el día 5 de septiembre se pondrá a la venta y circulación un sello de 2 pesetas, con tirada de 10.000.000 de ejemplares, en donde figura un socorrista salvando a una persona a punto de ahogarse, con lo cual este es el único sello que sepamos se haya hecho en todo el mundo en relación con esta actividad.

En cuanto al pintor y su obra, que

la Internacional de Dublín y en la Universal de París de 1867; «La presentación de don Juan de Austria a Carlos I», «La muerte de Lucrecia», pintado en 1871 y que también está en el Museo de Arte Moderno, como «Hamlet y Ofelia».

Esta serie, realizada como el sello anterior, en huecograbado, reproduce los cuadros que a continuación se citan, a sus propios colores, siendo la tirada de cada uno de ellos de 8.000.000 de

ejemplares. Así pues, las tasas y motivos son los siguientes: 1 peseta, «Tobías y el ángel»; 2 pesetas, «Retrato de Rosales», por Federico de Madrazo; 3 pesetas, «El testamento de Isabel la Católica»; 4 pesetas, «Nena»; 5 pesetas, «Presentación de don Juan de Austria a Carlos I»; 7 pesetas, «Los primeros pasos»; 10 pesetas, «El evangelista San Juan», y 15 pesetas, «El evangelista San Mateo». Por cierto, estos dos óleos están sin terminar.

Desde 1958 se están haciendo cada año series dedicadas a un pintor y su obra, con lo cual, hoy día, hay un amplio conjunto de sellos en los cuales se reproducen cuadros, y desde la emisión de 1970 se cambió el formato de los mismos, siendo mayores que los anteriores y además la reproducción de la obra va a las mismas tonalidades de color que el original.

Hasta ahora, y desde el año indicado, los pintores que han figurado en sellos del Correo componiendo series, pues, por otra parte, hay en los signos postales nacionales otros muchos con reproducción de cuadros, han sido los siguientes: Goya, Velázquez, Murillo, El Greco, Zurbarán, Ribera, Sorolla, Romero de Torres, Sert, la pintura rústica, Fortuny, Alonso Cano, Morales, Zuloaga, Gutiérrez Solana, Vicente López y Fortuny.

Los catorce primeros pintores tuvie-

ron sus sellos unicolores y es a partir de la emisión de Luis de Morales cuando, al disponer la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre de una nueva máquina de estampación en huecograbado, con posibilidades ilimitadas en lo referente al colorido, se decidió, por una parte, aumentar el tamaño de los sellos de pintura y, por otra, reproducir los cuadros a sus propios colores. El resultado ha sido óptimo, y

una serie de: 2, 5, 6, 10, 15 y 20 francos CFP. Interesandonos los de 6 y 15 francos, porque en uno figura una escena de pesca en los arrecifes y en la otra figura un velero en un fondeadero. Creemos que este sello quiere ser como un homenaje al gran navegante y descubridor francés, Bougainville, pues por aquella zona del mundo estuvo con sus dos fragatas «Las Boussoles» y «L'Astrolabe».

Burundi: Emisión dedicada a la pesca, figurando en cada sello un pez diferente. Son veinticuatro piezas a base de cuatro de cada una de estas tasas: 1, 2, 3, 5, 6 y 11 francos.

Chile: Dedicados a las Fuerzas Armadas hay cinco unidades, todas de 30 escudos y una de ellas es para la Marina de Guerra.

Cuba: En serie, en recuerdo del científico y naturalista Felipe Poey, hay

EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE SEPTIEMBRE

este año figura representado en sellos es Eduardo Rosales y Martínez (1836-1873), artista con un lugar de especial renombre dentro de la pintura española del siglo pasado y que por cierto mereció una exposición anatómica celebrada en el Museo del Prado, el año pasado, cuando se cumplió el primer centenario de su fallecimiento. Fue discípulo de dos gran-

ejemplares. Así pues, las tasas y motivos son los siguientes: 1 peseta, «Tobías y el ángel»; 2 pesetas, «Retrato de Rosales», por Federico de Madrazo; 3 pesetas, «El testamento de Isabel la Católica»; 4 pesetas, «Nena»; 5 pesetas, «Presentación de don Juan de Austria a Carlos I»; 7 pesetas, «Los primeros pasos»; 10 pesetas, «El evangelista San Juan», y 15 pesetas, «El evangelista San Mateo». Por cierto, estos dos óleos están sin terminar.

Desde 1958 se están haciendo cada año series dedicadas a un pintor y su obra, con lo cual, hoy día, hay un amplio conjunto de sellos en los cuales se reproducen cuadros, y desde la emisión de 1970 se cambió el formato de los mismos, siendo mayores que los anteriores y además la reproducción de la obra va a las mismas tonalidades de color que el original.

Hasta ahora, y desde el año indicado, los pintores que han figurado en sellos del Correo componiendo series, pues, por otra parte, hay en los signos postales nacionales otros muchos con reproducción de cuadros, han sido los siguientes: Goya, Velázquez, Murillo, El Greco, Zurbarán, Ribera, Sorolla, Romero de Torres, Sert, la pintura rústica, Fortuny, Alonso Cano, Morales, Zuloaga, Gutiérrez Solana, Vicente López y Fortuny.

Los catorce primeros pintores tuvie-



sí desde que empezaron a aparecer las primeras series, de ellas hubo una extraordinaria demanda por parte de los coleccionistas extranjeros, ahora, con estas condiciones de estampación, el atractivo por ellas es aún mayor.

Si se analiza un catálogo de sellos de España puede observarse que el número de signos para el correo en los cuales se reproducen en su totalidad o en parte un cuadro son numerosísimos, y por ello es lógico que haya personas que sin ser filatelistas tengan una colección de los mismos y máxime cuando existe un magnífico álbum para coleccionarlos.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

Polinesia francesa: Con la denominación de Paisajes de la Polinesia, hay

un grupo de 1, 2, 3, 4, 13 y 30 centavos, interesando el segundo y el último, pues en ellos figuran un caracol marino y un pez.

Guayana: Para conmemorar el primer centenario de la Unión Postal Universal hay una composición de 8, 25, 40 y 50 centavos, figurando reproducido uno de los primeros sellos de este país cuando era colonia británica, en los cuales se mostraba un «Clipper».

Territorio británico en el Índico: Dos valores de 0,85 y 2,50 rupias se refieren a la Administración de Correos flotante a bordo del buque «Nordvær», el cual recorre las islas del archipiélago periódicamente para recoger la correspondencia. ■ **LUIS MARÍA LORENTE.**

Nuestra portada



Bien pudiera ser la foto grande de portada un cuadro de los Zubiaurre. Su título: «Recordando en voz baja». Son los pescadores de Fuenterrabía, Valentín Eizaguirre y Pedro Amunárriz, que junto con otros jubilados fueron homenajeados en San Sebastián. (Foto: JAVIER DE ARAMBURU.)

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: 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. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Valencia: Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Míguez. Düsseldorf: Ángel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Coury 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

Secretarias de Redacción: Juana Morillo González y Carmen Llorca Giménez

Director:

Joaquín Vidal

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5

Depósito legal: M. 16.516-1963

PERFECCIONAMIENTO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL A LOS TRABAJADORES DEL MAR

LA CORUÑA.—A propuesta del ministro de Trabajo, previo informe de la Organización Sindical y de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, el Consejo de Ministros celebrado en el Pazo de Meirás el pasado 30 de agosto, bajo la presidencia de S. A. R. el Príncipe de España, aprobó un Decreto, que establece el texto refundido de las leyes que regulan el régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar. En cumplimiento del mandato establecido por la Ley de 21 de junio de 1972 de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del régimen general de la Seguridad Social, y con la finalidad primordial de lograr para los trabajadores del mar un perfeccionamiento de su bienestar social.

gimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar. En cumplimiento del mandato establecido por la Ley de 21 de junio de 1972 de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del régimen general de la Seguridad Social, y con la finalidad primordial de lograr para los trabajadores del mar un perfeccionamiento de su bienestar social.

SE HA CREADO UNA NAVIERA HISPANO-SAUDITA

● **ESTA FORMADA, AL 50 POR 100, POR ARABIA SAUDITA Y LA EMPRESA PRIVADA PRODINSA, QUE DIRIGE DON CLAUDIO BOADA.**

● **LOS BUQUES DE LA NUEVA FLOTA NAVEGARAN CON TRIPULACIONES ESPAÑOLA Y SE REGIRAN POR NUESTRA LEGISLACION.**

MADRID, 5 de septiembre.—Las conversaciones hispano-sauditas que, a nivel privado, se venían celebrando desde hace meses, han cristalizado en la constitución de una sociedad mixta, que tendrá por objeto la explotación de una flota de petroleros, con efectivos que pueden llegar hasta los dos millones de toneladas de peso muerto. Los buques llevarán bandera de Arabia Saudita, pero navegarán con tripulaciones españolas y de acuerdo con la legislación de nuestro país.

Según nuestras noticias, en esta sociedad mixta, cuyos acuerdos deberán tomarse por la mayoría absoluta —el 75 por 100—, Arabia Saudita cuenta con el 50 por ciento del capital, quedando la otra mitad en manos de un grupo español cuya cabeza visible es la entidad privada Prodinsa, fundada y dirigida por el antiguo presidente del Instituto

Nacional de Industria, don Claudio Boada.

La naviera hispano-saudita tiene asegurada de antemano una cuota en el transporte de crudos petrolíferos de Arabia Saudita, lo que la sitúa en una posición fuerte en los mercados internacionales de fletes.

A parte de la importancia que puede tener esta naviera como empresa, para Arabia Saudita representa no solamente prestigio en todos los mares del mundo, sino también un control directo sobre la comercialización y el transporte de sus crudos; para España, la flota deberá proporcionarle un mayor respaldo en los negocios energéticos, por sus vinculaciones a la primera potencia productora de petróleo; plazas para un millar largo de marinos españoles que ahora, ante la insuficiencia de navíos españoles, han tenido que emigrar para servir a otras banderas, y un nuevo cliente para

la industria naval, porque estos efectivos necesitan el respaldo de gradas y diques para su conservación e incluso incremento.

La flota petrolera española sólo puede cubrir la mitad de nuestras necesidades. Con la cartera de pedidos actual se va a llegar no sólo a la autosuficiencia, sino también a disponer de un tonelaje para ofertar en los tráficos internacionales. La naviera mixta, que se explotará conjuntamente con Arabia Saudita, no está destinada a competir en el transporte de los crudos que el país importa, sino a participar en el mercado de fletes internacionales, compitiendo en igualdad de condiciones en cuanto a barcos se refiere, pero con el respaldo de la primera productora de crudos del mundo. La bandera saudita tiene en el sector petrolífero mucho prestigio. ■ JOSE PEZ GUERRA.

TIPOS DE COTIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL MAR (GRUPO 1.º)

MADRID.—Se distribuyen los tipos de cotización de los trabajadores del grupo primero del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, por una Orden del Ministerio de Trabajo que publica el «Boletín Oficial del Estado».

El articulado se refiere a los tipos de cotización del 46 por 100 sobre las bases tarifadas y del 20 por 100 sobre las bases complementarias individuales de los trabajadores del grupo primero del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y que se distribuyen:

Por invalidez permanente, muerte y supervivencia, derivadas de enfermedad común y de accidente no laboral y vejez, el total de la base tarifada será 13,75, y el total de la base complementaria, 6,10, que se desglosa: 11,70 la empresa, 2,05 el trabajador, en la base tarifada, y 5,25 la empresa, 0,85 el trabajador, en la base complementaria.

En caso de incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad común o accidente no laboral, la empresa aportará 2,10, y el trabajador, 0,35, en la base tarifada. En la base complementaria, 0,95 la empresa y 0,20 el trabajador.

Para la contingencia del desempleo: 1,25 la empresa y 0,25 el trabajador, en base tarifada. En base complementaria, 0,60 la empresa y 0,10 el trabajador.

En cuanto a los grupos segundo y tercero, queda vigente lo dispuesto en la Orden Ministerial de 11 de agosto de 1970.

Por lo que se refiere a la acción del Ministerio de Trabajo en Galicia, que el titular del Departamento sometió al Consejo, además de diversas realizaciones, anunció la construcción de Casas del Mar, entre ellas las de Villagarcía de Arosa, Cangas de Morrazo, Puentedeume y Cillero.

A PESAR DE LA ESCASA CONTRATACION

LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES ESTAN A TOPE

LA CARTERA DE PEDIDOS (AL 1 DE JULIO)
ALCANZAN 610 BUQUES CON 7.060.645 T.R.B.

Por JOSE PEREZ GUERRA

Amitad del ejercicio, la industria naval española mantiene su ritmo de actividad y brinda una cartera de pedidos que es garantía, al menos hasta 1978. Hay numerosos contratos pendientes y una clientela nacional y extranjera amplia quizás retraída en la actualidad ante el marasmo de las economías y una crisis energética que necesariamente cambiará la estructura del comercio internacional y hasta provocará la evolución en los sistemas de propulsión en los buques. Pero los pedidos, aunque menos numerosos, siguen afluendo, y el volumen del tonelaje encargado es respaldo por un sector que necesita mantener su posición a toda costa; sólo por los capitales empeñados y los puestos de trabajo que ofrece, sino porque es indispensable para las exigencias e incluso supervivencia del país. No podemos olvidar que España necesita astilleros para ampliar la flota mercante y acomodar los efectivos pesqueros a las circunstancias actuales y futuras, y para mantener y mejorar la escuadra.

Durante 1973, los astilleros brindaron un balance pleno de realidades. Suministraron a la Marina comercial 141 unidades, con 568.945 toneladas de registro bruto, que viene a ser un refuerzo del 14 por 100 a la flota, además de la entrega de navios de guerra —fragatas, submarinos y barcos oceanográficos—, cumpliendo parte del Plan Naval. Y exportaron en el transcurso del año 56 unidades, con 748.919 toneladas de registro bruto, con un valor contractual del orden de los 250 millones de dólares. En conjunto, las cifras de negocio del sector, incluyendo construcción de buques de guerra, maquinaria naval y equipamiento diverso, sobrepasó los 53.000 millones de pesetas, que viene a ser un 25 por 100 más del resultado obtenido en 1972.

JULIO 1973

El nuevo ejercicio no se presentó fácil. La crisis energética sembró el desconcierto en las economías de los países importadores de crudos de petróleo y encareció los costes del transporte marítimo, que desalentó a los navieros hasta el punto que la contratación de nuevos barcos ha sufrido un retroceso considerable, que se manifiesta en la industria naval de las principales potencias que exportan unidades. Y en España, que no es una excepción, la caída de pedidos se ha manifestado en una merma de contratos y en la ausencia de navios de gran tonelaje. Entre enero y junio, según informa Construnaves, los pedidos a los astilleros nacionales sumaron 142 buques, con 375.477 toneladas de registro bruto, mientras que en el primer semestre de 1973 se contrataron 162, con 1.436.964 toneladas. Los nuevos contratos se desglosan en 110 navios, con 167.779 toneladas de registro bruto para armadores españoles, y 32 con 207.698 toneladas para la exportación.

En la primera mitad del ejercicio, la actividad ha seguido su curso normal. Se entregaron 87 buques, con 225.212 toneladas, a la flota nacional y 20, con 244.679 toneladas, se exportaron. Los buques botados ascendieron a 125, con 757.949 toneladas de registro bruto, de los cuales 22, con 361.955 toneladas, están destinados a armadores extranjeros. Y se colocaron 120 quillas para navios que en conjunto totalizaron 628.755 toneladas de registro bruto.

El índice de actividad en el semestre ha descendido en un 5,8 por 100, al disminuir el tonelaje ponderado a 653.636 toneladas de registro bruto, frente a las 693.938 del mismo período de 1973. Pero ello no significa detrimiento en el ritmo de construcción, puesto que un año, y menos un semestre, son períodos muy cortos para medir caídas o alzas reales en la producción. Puede registrarse gran actividad y en varios meses botarse menos buques. Y esto es lo que ha sucedido entre enero y junio de este año.

CARTERA DE PEDIDOS

La segunda mitad del ejercicio se abre con una cartera de pedidos todavía muy importante por el número de unidades contratadas, por el tonelaje de las mismas

y también por la diversificación de la clientela. El 1 de julio se contaba con una cartera de 610 navios —incluidos cuatro corbetas para Portugal y un buque-escuela encargado por Ecuador—, con 7.060.645 toneladas de registro bruto, mientras que en igual fecha del año pasado se registraban 500 unidades y 5.612.874 toneladas de registro bruto.

Si interesante es el volumen de los contratos, más lo es la capacidad técnica de la industria, al afrontar barcos de todos los tipos y portes. Entre las unidades pendientes de construir figuran «Obos» y «Ore/oils», petroleros —48, con 5.1 millones de toneladas de registro bruto—, tanques especiales, «bulkcarriers», buques de pasaje, pesqueros, portacontenedores, «roll-on/roll-off», remolcadores, pontoneras, grúa, yates, dragas y hasta plataformas flotantes para prospecciones petrolíferas, además de fragatas, corbetas, submarinos, patrulleros y unidades oceanográficas para las Marinas de guerra de España y Portugal.

Nuestros astilleros se han abierto camino en el mundo entero. De los contratos pendientes al iniciarse el segundo semestre del año, 465 buques, con 4.040.935 toneladas de registro bruto, pertenecen a armadores nacionales. Ello significa que, hacia 1978, la flota mercante se situará dentro de los ocho millones de toneladas brutas, volumen considerable si se tiene en cuenta que se ha partido de cotas muy bajas y que posibilitará la autosuficiencia en los tráficos de crudos petrolíferos y una participación real en el transporte de mercancías en general, que nos liberará de la sangría, un tanto crónica, que representa la balanza de fletes, siempre en posición negativa. Para la exportación a veinte países figuran 145 barcos, con 3.019.719 toneladas de registro bruto, que enarbolarán pabellones de potencias industriales, con industrias navales muy desarrolladas, tales como Gran Bretaña, Estados Unidos, Italia, Noruega y Francia, según el cuadro que tomamos de «Noticias Económicas del Banco de Bilbao».

PAÍS	Número barcos	TRB
Liberia	11	942.690
Finlandia	23	349.940
Panamá	16	297.082
USA	7	269.520
Corea	7	168.895
Gran Bretaña	6	163.074
Grecia	7	136.700
Venezuela	1	134.000
Argentina	10	124.500
Italia	1	122.770
India	6	104.750
Noruega	3	63.000
Cuba	22	51.615
Francia	8	49.808
Yugoslavia	1	15.650
Kuwait	2	12.172
Portugal	4 (1)	6.000
Irak	7	4.868
Islandia	2	2.876
Ecuador	1 (2)	—

145 3.019.719

(1) Corbetas para Portugal.

(2) Buques-escuela para Ecuador.



“MISS SIRENA CA’N PICAFORT”

El campeón del mundo de pesca submarina, José Amengual, ha coronado a «Miss Sirena Ca’n Picafort», que es la señorita alemana Ulla Giehl, ganadora del concurso de belleza convocado al efecto, y a quien vemos rodeada de sus sirenas de honor y de los muy satisfechos caballeros que se retratan con ellas para la posteridad.

HAY DOCE PUERTOS DEPORTIVOS

La navegación de placer ha alcanzado en nuestro país una auténtica dimensión internacional, que exige instalaciones adecuadas para responder a una demanda que crece continuamente. En abril de 1969 se promulgó la Ley de Puertos Deportivos, y en julio de ese mismo año se inauguró el primero, ubicado en Salou.

Dejando a un lado las instalaciones para embarcaciones menores de placer existentes en 65 puertos, de los considerados de interés general o refugio, los deportivos, construidos expresamente para atender este tráfico, se concentran en cuatro zonas, que son las que más atraen al turismo interior y extranjero:

- **COSTA DEL SOL.**— Puerto José Banús y un segundo en la misma ensenada de Marbella.
- **COSTA DORADA.**— Puertos en Salou, Sitges, Aiguadol, en Barcelona, y el de El Balís, en San Andrés de Llavaneras.
- **COSTA BRAVA.**— El de Llafranc, cerca de Palafrugell; el complejo Ampuriabrava y el de Santa Margarita, ambos en la bahía de Rosas.
- **ISLA DE MALLORCA.**— En Palma de Mallorca existen tres puertos: el del Club de Mar de Mallorca, el de San Antonio de la Playa y el de El Arenal.

La flota deportiva española totaliza unas 30.000 embarcaciones —a motor y a vela— con un crecimiento anual estimado del 25 por ciento (De «Noticias Económicas del Banco de Bilbao».)

Franco reasume las funciones de Jefe del Estado

MADRID, 3 septiembre.—Franco ha reasumido las funciones de Jefe del Estado una vez superada la enfermedad que le aquejó. En consecuencia, el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, quien en virtud del mecanismo constitucional había asumido interinamente la Jefatura del Estado y la había ejercido durante cuarenta y cinco días, deja este puesto de máxima responsabilidad. El presidente del Gobierno, don Carlos Arias, ha comunicado en sendos escritos la decisión a las Cortes Españolas y al Príncipe de España.

El escrito dirigido por el presidente Arias a las Cortes dice textualmente:

"Excelentísimo señor:

La Casa Civil de S. E. el Jefe del Estado ha hecho público el día 31 de agosto de 1974 un comunicado del equipo médico que asiste a S. E., en el que se manifiesta que su proceso de tromboflebitis de la extremidad inferior derecha está clínicamente curado, por lo que se da por terminada la convalecencia, pudiendo reanudar su vida habitual".

En su consecuencia, S. E. el Jefe del Estado, desaparecida la causa de enfermedad a

que se refiere el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado en relación con la Ley 26/1971, de 15 de julio, ha decidido recuperar las funciones que interinamente desempeñaba Su Alteza Real el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón y Borbón.

Lo que tengo el honor de comunicar a Vuestra Excelencia a los efectos oportunos. Dios guarde a V. E. muchos años.

Salinas (Oviedo), 2 de septiembre de 1974.—Carlos Arias.

Excelentísimo señor presidente de las Cortes Españolas. Madrid".

COMUNICACION AL PRINCIPE

Con igual fecha, el presidente del Gobierno ha dado traslado de la comunicación anterior a S. A. R. el Príncipe de España en escrito que textualmente dice:

"Alteza Real:

Por oficio de fecha 2 de los corrientes, número de registro 6, me dirijo al Excelentísimo señor presidente de las Cortes, comunicándole lo siguiente:

"La Casa Civil de S. E. el Jefe del Estado

ha hecho público el día 31 de agosto de 1974 un comunicado del equipo médico que asiste a S. E., en el que manifiesta que su proceso de tromboflebitis de la extremidad inferior derecha está clínicamente curado, por lo que se da por terminada la convalecencia, pudiendo reanudar su vida habitual. En su consecuencia, S. E. el Jefe del Estado, desaparecida la causa de enfermedad a que se refiere el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado en relación con la Ley 26/1971, de 15 de julio, ha decidido recuperar las funciones que interinamente desempeñaba Su Alteza Real el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón y Borbón. Lo que tengo el honor de comunicar a V. E. a los efectos oportunos. Dios guarde a V. E. muchos años. Salinas (Oviedo), 2 de septiembre de 1974".

Lo que tengo el honor de trasladar a Vuestra Alteza, a los efectos del artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado.

Dios guarde a Vuestra Alteza Real muchos años.

Salina (Oviedo), 2 de septiembre de 1974.—Carlos Arias.

Su Alteza Real el Príncipe de España.—Madrid".

NUEVO CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

A firma del nuevo Convenio Colectivo Sindical de Compañía Trasmediterránea ha supuesto un paso más en la puesta al día de las retribuciones y mejoras sociales para todos sus tripulantes, alcanzando las mismas cotas importantes dentro de nuestra Marina Mercante.

Por el mismo se establecen, en función del tiempo de embarque, cincuenta y seis días de vacaciones por cada diez meses de servicio. Las percepciones por vacaciones son exactamente iguales a las que se devengan embarcado por conceptos fijos.

Las licencias por motivo de indole familiar se amplian a veinte días por nupcialidad y de cinco a doce días por enfermedad grave familiar.

En caso de fallecimiento de un tripulante, la empresa abonará los gastos que procedan por sepelio y traslado al lugar de su residencia oficial.

Se establecen tres premios por cada barco para conmemorar la festividad de la Virgen del Carmen, así como uno de vinculación, de 25.000 pesetas, para

todos aquellos tripulantes que cumplan veinticinco años al servicio de la compañía.

Asimismo, en el Convenio figuran dos nuevas cláusulas llamadas «Mantenimiento y Reparaciones» y «Compensación Retributiva». La primera de estas cláusulas permite a los tripulantes obtener unas percepciones extra, independientes de sus haberes, por la ejecución de determinados trabajos clasificados como «Mantenimiento y Reparación», los cuales se pueden efectuar estando el buque en servicio o reparando en astilleros.

La cláusula de «Compensación Retributiva» establece que, cuando por causas ajenas a la voluntad de los servicios competentes de la compañía, alguno de los puestos de trabajo que forman la plantilla de cada buque no pudiera ser cubierto, al grupo profesional que se viese afectado se le abonaría una compensación económica basada en el reparto de los haberes que corresponderían al personal de los puestos vacantes. Esta compensación económica es independiente del per-

cibo de las horas extraordinarias devengadas.

Por su cláusula final de revisión, garantiza que las mejoras retributivas que se pactan en el Convenio no sufrirán disminución en su poder adquisitivo, toda vez que anualmente se aplicará una revisión en función del incremento porcentual del índice del coste de la vida elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y multiplicado por el coeficiente 1,2 para el segundo año y por 1,25 para el tercer año de vigencia.

Este Convenio se complementa con las prestaciones que tiene establecidas y reguladas la institución benéfica de Compañía Trasmediterránea, entre las que se encuentran: 25.000 pesetas por nupcialidad, 10.000 pesetas por natalidad y defunción de padres, esposa o hijos del tripulante; 40.000 pesetas (mínimo) por viudedad; auxilios especiales por tratamientos médicos o intervenciones quirúrgicas de 25.000 pesetas (mínimo); ayuda especial de 25.000 pesetas para la educación, rehabilitación, recuperación y asistencia de

hijos inválidos o subnormales; becas de estudios, habiéndose adjudicado para el curso 1973-74 becas de 25.000, 20.000, 15.000 y 12.000 pesetas.

En los casos de jubilación existen unas pensiones complementarias para los tripulantes de la compañía con veinte años como mínimo de servicio y sesenta y cinco años de edad que son las siguientes:

Pesetas anuales

Capitanes y jefes de máquinas	84.000
Oficiales	71.400
Maestranza	44.800
Subalternos	40.600

Para determinados casos que se puedan producir que no reúnan los requisitos señalados existen normas complementarias.

Todos estos sistemas de ayudas y pensiones complementarias de jubilación no requieren ninguna contribución o aportación del tripulante.

LA LEY BASICA DEL TRABAJO ESTA REDACTADA

El vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, hizo días pasados unas declaraciones al diario «*Ya*», en las cuales aborda importantes aspectos de la política laboral, las cuales reproducimos íntegramente por estimar son de interés para cuantos integran el amplio mundo del trabajo.

FIN DE LAS LIMITACIONES SALARIALES

—En la sesión plenaria de las Cortes Españolas el día dieciocho de diciembre del año pasado, dijo usted que las limitaciones que el Decreto-Ley de treinta de noviembre del mismo año imponía a la Ley de Convenios Colectivos Sindicales de Trabajo eran transitorias y que no durarían más de lo necesario. Antes de los ocho meses, las limitaciones, en efecto, han sido suprimidas. ¿Quiere explicarnos algo a este respecto?

—El carácter transitorio de estas medidas excepcionales estuvo siempre en el ánimo del Gobierno y está en el espíritu y en la propia letra del Decreto-Ley, que ya establecía el plazo máximo de un año para las mismas. Hace apenas dos meses, en su reciente viaje a Barcelona, le fue reiteradamente planteada al presidente Arias, por las representaciones de los trabajadores, la necesidad de dar por terminada la vigencia de las limitaciones salariales del artículo doce del Decreto-Ley, y recuerdo que el presidente, en su reunión con el Jurado de Vanguard, dijo que el Gobierno tenía el asunto sobre la mesa, que era consciente de los problemas que planteaba y que creía que no pasaría mucho tiempo sin que dichas limitaciones fueran suprimidas, como en efecto lo han sido en el Decreto del Ministerio de Trabajo aprobado en el Consejo de Ministros del nueve de agosto que presidió el Príncipe de España.

—El Gobierno —agrega el ministro—, que ya venía tratando del tema en anteriores Consejos, consideró que las circunstancias socio-económicas hacían aconsejable esta supresión, sin esperar al vencimiento del plazo máximo de su vigencia, que, en todo caso, expiraba el treinta de noviembre. Este tipo de medidas tiene que ser siempre de duración limitada, porque a largo plazo estas limitaciones «legales», o «formales», pierden vigencia, son desbordados por la realidad, se aprovechan abusivamente por algunos y sus inconvenientes son superiores a sus ventajas; llegan a constituir una especie de «realidad legal», que no concuerda con la auténtica «realidad»; su generalidad impide la flexibilidad que requiere la extraordinaria variedad de situaciones que se dan en la vida del trabajo, y originan por ello tensiones y situaciones injustas. En todos los países de Occidente, en que la negociación colectiva constituye el medio normal de acuerdo sobre las condiciones de trabajo, cuando se ha establecido este tipo de limitaciones legales se ha hecho siempre por períodos cortos, y creo que en este momento, y no obstante la delicada situación económica, ningún país de Europa Occidental las mantiene.

VENTAJAS E INCONVENIENTES

—La mayor autonomía y libertad de las partes en la negociación de los

convenios colectivos, ¿no puede originar, como consecuencia, un desequilibrio entre los costes de producción, los precios y los nuevos salarios que se pacten? ¿Ha medido bien el Gobierno, en las actuales circunstancias económicas, este posible problema?

—Quiero empezar por aclarar que los desequilibrios pueden darse y ser social y económicamente inconvenientes no sólo cuando los salarios se incrementan excesivamente en relación con los precios y la productividad, sino

- Los conflictos colectivos están regulados en el anteproyecto preparado por el Ministerio de Trabajo.
- Las circunstancias socio-económicas aconsejan suprimir las limitaciones salariales.
- Una política de salarios regresiva, en relación con el crecimiento económico, sería socialmente injusta y económicamente contraproducente.

también cuando los salarios se quedan por debajo de la evolución del resto de las magnitudes económicas. Una política de salarios regresiva en relación con el crecimiento económico no sólo sería socialmente injusta, al privar a los trabajadores de una parte del fruto de su trabajo, sino que sería económicamente contraproducente y regresiva también en el orden económico, al reducir el mercado y el consumo y no estimular las mejoras de productividad.

—Y dicho esto quiero contestarle que, desde luego, el Gobierno ha considerado con todo detenimiento las ventajas y los inconvenientes sociales y económicos de su decisión antes de tomarla. Ya le dije que veníamos tratando este tema desde hace tiempo, porque hasta nosotros llegaban frecuentemente los acuerdos de los Consejos de Trabajadores, las peticiones en el mismo sentido de ciertos sectores empresariales y las informaciones de los periódicos que continuamente ponían el tema sobre el tapete de la opinión pública. El Gobierno tenía que ser sensible a esta problemática y estudiarla desde todos sus aspectos. Consciente de que la situación económica es delicada, pero consciente también de los problemas sociales y de la realidad del país.

—En su discurso del doce de febrero, el presidente del Gobierno dijo que la política salarial había de ser «realista» y «progresiva» para asegurar una creciente participación del trabajo en la renta nacional, y yo creo que al suprimir las limitaciones salariales del citado artículo doce se contribuye a estos objetivos, y por ello la decisión del Gobierno es congruente con su programa político.



El presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, durante su viaje a Barcelona hace dos meses, anunció que no pasaría mucho tiempo sin que se suprimieran las limitaciones salariales. Ahora, una vez levantadas dichas limitaciones por Decreto del Ministerio de Trabajo, aprobado por el Consejo de Ministros, cobra actualidad la visita a Cataluña del presidente del Gobierno, acompañado de varios ministros y su reunión con los medios informativos catalanes, momento este que recoge la fotografía.

—Y con esto no quiero decir, por supuesto, que el Gobierno no tenga conciencia de las dificultades económicas del momento y que no haya de preocuparse de que la negociación colectiva discorra en forma armónica con nuestro desarrollo económico. La Organización Sindical y el Ministerio de Trabajo harán todo lo posible para que sea así. Hemos de evitar no sólo la injusticia social de un salario indebidamente recortado, sino esa otra que pueda producirse por el egoísmo de quienes quieran echar sobre los precios, es decir, sobre los demás, el coste de sus propias ventajas.

LOS CONVENIOS NO PODRÁN PERTURBAR LA ECONOMÍA

—En qué medida seguirá el Gobierno velando para que la negociación colectiva se desarrolle en armonía con las circunstancias socio-económicas?

—La desaparición de las limitaciones excepcionales del Decreto-Ley supone la plena vigencia de la Ley, que ya se articuló en forma que permitiera al Gobierno velar por un desarrollo equilibrado de la negociación colectiva. Porque este es un problema permanente, aunque adquiera en ciertos momentos, como el actual, especial significación. De acuerdo con la Ley, en los convenios no podrán contenerse acuerdos que perturben gravemente la economía y, por otra parte, sigue limitada la posibilidad de repercutir los costes salariales en los precios más allá de cierto límite. Incluso la propia Ley prevé en una disposición transitoria que si la situación económica se agrava y resultase necesario, podría ponerse en marcha un mecanismo de control de aquellos convenios que se determine, a propuesta de una comisión compuesta de representantes de la Administración, de los trabajadores y de los empresarios.

—Pero yo quisiera que en esto, como en tantas cosas, no se descargara sobre el solo celo del Gobierno el desarrollo equilibrado de la negociación colectiva. Los mayores ámbitos de autonomía y libertad llevan siempre implícitos mayores acentos de responsabilidad. Trabajadores y empresarios deben hacer de esta mayor libertad y autonomía un uso que no sea antisocial. El Gobierno, sin perjuicio de no declinar de su responsabilidad de velar por el bien general, desea y espera que el sentido de responsabilidad y la conciencia social de unos y otros procure

DESCONGELACION SALARIAL

El pasado año de 1973 finalizó con dos hechos que afectaban al régimen salarial del mundo del trabajo. Por un lado, las medidas que la coyuntura económica aconsejaron, trajeron como consecuencia, entre otras, la promulgación del Decreto de 30 de noviembre, por el cual quedaron limitadas las condiciones en que habrían de pactarse los convenios colectivos. Estas limitaciones habrían de tener una duración máxima de un año. Por otro lado, los propios trabajadores se encontraron con una nueva normativa que desarrollaba la Ley de Convenios Colectivos, mediante la cual se agilizaba el procedimiento y se daba a las partes deliberantes una mayor flexibilidad y autonomía para pactar las condiciones dentro del seno de la Organización Sindical. Pero, como queda dicho, la nueva normativa no pudo surtir los principales efectos pretendidos dentro del terreno económico por las limitaciones indicadas.

Ahora, poco más de siete meses después, es decir, cinco meses antes del plazo máximo previsto, el Gobierno, a propuesta del ministro de Trabajo, ha tomado el acuerdo de dejar sin efecto aquellas limitaciones. Ni en noviembre pasado fue caprichosa la medida, ni ahora se dejan sin efecto, sin razones de peso, y sobre todo sin motivos de estricta justicia social.

El Consejo Nacional de Trabajadores, recogiendo las peticiones de numerosos Consejos Provinciales, realizó un serio y objetivo estudio de cuyas conclusiones se deducía la necesidad de

liberar las condiciones en que los convenios colectivos podían ser deliberados. La principal razón que los trabajadores aducen y que ha sido considerada en su justo alcance, es la derivada del incuestionable desequilibrio en que se venían encontrando frente a la escalada de los precios. Pues, mientras muchos de los productos básicos han sufrido elevaciones en porcentajes muy altos, los salarios se veían limitados a contemplar un tope de aumento equivalente al alza del índice del coste de la vida en el año anterior.

La situación había llegado a un punto en que la máxima carga de la inflación era soportada por la clase más débil a la hora de hacer frente a la elevación del coste de la vida, es decir, los trabajadores. Las justas peticiones han sido tenidas en cuenta y, sin más dilaciones, los trabajadores podrán negociar, sin más limitaciones que las que aconsejen los altos intereses de la economía nacional, las condiciones salariales en que habrán de prestar sus servicios.

En definitiva, una prueba más de la sensibilidad social que se contiene en las decisiones gubernamentales, que, a pesar de la recesión económica que afecta a todo Occidente, y de la cual alguna consecuencia habremos de sufrir, no ha dudado en aceptar unas peticiones cuya justicia y razón ha reconocido.

■ JESÚS UBIERRA GARCIA.

de nuestro desarrollo, más fácil y eficaz será la negociación colectiva.

Concretándome a su pregunta: hemos avanzado considerablemente en el equilibrio socio-económico de España, cuya sociedad y cuya economía ofrecen hoy una imagen bien distinta de la de hace veinte años, pero no hemos llegado, por supuesto, a un nivel óptimo, aparte de que el equilibrio de nuestro desarrollo puede verse afectado por perturbaciones que nos vienen de fuera. Hemos de seguir luchando, en consecuencia, por avanzar en este sentido, conscientes de que el equilibrio socio-económico es algo más que simple crecimiento económico, e implica la construcción de una sociedad con mayores niveles de bienestar y participación para todos. Una sociedad, en definitiva, más equilibrada y más justa, en la cual no sea sólo más fácil la posición de apertura y diálogo que la negociación colectiva requiere, sino que esa misma actitud abierta y dialogante y esa mayor integración e igualación social serán la garantía de un desarrollo político que haga más fácil también el gran acuerdo nacional que, con la participación de todos, vaya desarrollando y fortaleciendo esa gran empresa nacional que es España, y perfeccionando la equitativa distribución de sus bienes y servicios sociales entre todos los españoles que la hacen con su esfuerzo cada día.

LOS CONVENIOS, VIA PARA EL DIALOGO

—Síguen siendo, en algunos casos, los convenios colectivos una fuente de conflictos laborales?

—En algunos casos, sí; pero son en mayor medida el modo de evitar muchos conflictos. Como a veces el conflicto surge en torno a la negociación del convenio, algunos pueden pensar que si no hubiera convenios no habría conflictos. Engañosa conclusión, desde luego. La conflictividad es algo connatural a la actual organización del mundo del trabajo y de la configuración de la empresa. Es inevitable que trabajadores y empresarios discutan y hasta discrepen sobre las condiciones de trabajo (salarios, horarios, primas, condiciones de seguridad, etcétera). Y es también inevitable que esas discrepancias muchas veces deriven en tensiones, y las tensiones, en conflictos.

—El convenio es precisamente un cauce, una vía abierta al diálogo y al entendimiento, para que esas discrepancias y tensiones no degeneren en conflicto, sino en acuerdo; y la mayor parte de las veces se consigue, lo que habla muy alto de esa madurez y sentido de responsabilidad del mundo del trabajo y de sus representantes sindicales. Lo que ocurre es que, como lógicamente es más notizable la anormalidad, a veces da la impresión de que son más los convenios con conflicto que los que no lo producen. La realidad, sin embargo, es muy otra. Al presentar la Ley de Convenios a las Cortes, yo afirmaba que el noventa por ciento de los convenios se habían acordado sin conflicto. En el primer semestre de este año se han negociado más de mil convenios, que han afectado a más de dos millones de trabajadores y, sin embargo, no se han producido conflictos.

ese deseable desarrollo equilibrado de los convenios, en los que la evolución del coste de la vida y de la productividad y la mayor elevación proporcional de las rentas más bajas deben ser los criterios orientadores de la negociación, sin repercusiones excesivas en precios, que hagan, finalmente, inútiles las elevaciones salariales conseguidas.

LA RESPONSABILIDAD DEL MUNDO DEL TRABAJO

—La decisión adoptada sobre la plena vigencia de la Ley de Convenios Colectivos demuestra, a nuestro entender, una gran confianza en la madurez y en el sentido de responsabilidad del mundo del trabajo.

—Desde luego que la decisión adoptada y la Ley de Convenios descansan en la confianza y la madurez y sentido de responsabilidad del mundo del trabajo. Y creo que España tiene pruebas de esa madurez. Todo el desarrollo español está basado en esa madurez y responsabilidad y en el esfuerzo del mundo del trabajo. La paz y prosperidad de España son su expresión más clara. Recientemente, a raíz de los acontecimientos españoles del último año y de los afanes de perfeccionamiento político, todos hemos hablado de la madurez y comportamiento responsable del pueblo español; ¿y acaso el pueblo español no es mayoritariamente el pueblo trabajador? ¿No cree que no sería justo que se pueda decir que este pueblo está maduro para la participación política, pero no para la participación social y la participación económica? Yo he dicho muchas veces que la participación social y la participación económica son tan importantes como la política. Y si me apura, factores decisivos para que la participación política no resulte un engaño o un privilegio.

AVANCES EN EL EQUILIBRIO SOCIO-ECONOMICO

—El señor ministro ha dicho en diversas ocasiones, y últimamente en las Cortes, que la negociación colectiva exige la existencia de una estructura económico-social en desarrollo equilibrado. ¿La hemos alcanzado?

—Cuando yo dije esas frases en las Cortes me refería a los avances conseguidos en este sentido por nuestra situación socio-económica en relación con la situación anterior a la Ley de Convenios del cincuenta y ocho, lo que explica que la negociación colectiva haya podido avanzar como lo ha hecho. Y cara al futuro quería poner de manifiesto que cuanto más sigamos avanzando en el equilibrio socio-económico

de nuestro desarrollo, más fácil y eficaz será la negociación colectiva.

LOS CONFLICTOS COLECTIVOS LABORALES

—Relacionado con este tema de los convenios, ¿cómo va el proyecto de Ley regulando los conflictos colectivos laborales?

—Una vez que se decidió su tratamiento, separado de la Ley de Convenios, cabía la opción de hacer una Ley especial de conflictos o tratar conjuntamente este tema con otras cuestiones laborales en el proyecto de Ley Básica del Trabajo. Yo me he inclinado en principio por esta segunda solución.

YA HAY ANTEPROYECTO DE LEY BASICA DEL TRABAJO

—Señor ministro, obligatoriamente he de hacerle la pregunta. ¿Y en qué estado se encuentra el anunciado proyecto de Ley Básica del Trabajo?

—Por parte del Ministerio, el anteproyecto está terminado.

EL TEMA DE LA EMIGRACION

—Finalmente, permitame una pregunta más: ¿Cómo ve en este momento el señor ministro el problema de la emigración española?

—La emigración está muy condicionada a las circunstancias de nuestro propio desarrollo y de la situación de Europa. En este año, con una situación de pleno empleo en España y con desajustes y restricciones en Europa, nuestra emigración, en lo que va de año, es casi un cincuenta por ciento inferior a la del año anterior. En este momento, casi todos los países de Europa han limitado o suprimido las nuevas entradas de emigrantes, salvo los de temporada, y por ello es presumible que durante todo el año nuestra emigración siga en descenso. Mantener, no obstante, una situación de pleno empleo como hemos conseguido hasta ahora, creo que es un efecto netamente positivo de la política económica y social del Gobierno.

—No parece que haya por ahora que preocuparse por un regreso masivo de emigrantes, porque nuestras noticias no inducen a pensar en ello. Los países europeos —dice el ministro— tratan más de limitar las nuevas entradas que de forzar las salidas, y los acogidos al Decreto de ayudas a los españoles en Marruecos por efectos de la marroquización de bienes y negocios de extranjeros son por ahora muchos menos de los previstos en principio, y apenas pasan de mil. Lo que sí me preocupa es que el cierre de la emigración a casi toda Europa increíblemente la emigración clandestina de extranjeros en España, y el Gobierno está tomando en este sentido las medidas adecuadas para evitar un problema que nos podría plantear grandes dificultades de empleo y de otro tipo en un próximo futuro.

DECRETO DE DESCONGELACION SALARIAL

En el «Boletín Oficial del Estado» correspondiente al miércoles 14 de agosto de 1974 apareció publicado un Decreto del Ministerio de Trabajo por el que se dejan sin efecto las medidas de congelación salarial, que fueron establecidas el 30 de noviembre del pasado año, según el artículo 12 del Decreto-Ley 12/1973. Este Decreto entró en vigor el día 15 de agosto.

El actual Decreto fue aprobado por el Consejo de Ministros y suspende aquel otro que, de carácter coyuntural y con vigencia máxima de un año, fue establecido el pasado noviembre.

Recogiendo las peticiones de la Organización Sindical y a propuesta del Ministerio de Trabajo, esta norma dispone:

TEXTO DEL ARTICULADO

Artículo primero.—A partir de la entrada en vigor de este Decreto, se da por terminado el plazo de duración de los preceptos del artículo 12 del Decreto-Ley 12.973, de 30 de noviembre, sobre medidas coyunturales de Política Económica, pasando a regir la negociación colectiva de condiciones de trabajo, íntegramente, por su legislación específica.

Artículo segundo.—Los convenios suscritos hasta la fecha de publicación de este Decreto mantienen su plena vigencia tal como hubieran sido homologados. La obligación que a cargo de las empresas establecía el número cinco del artículo 12 del citado Decreto-Ley, se mantendrá en tanto siga en vigor el convenio que, pactado conforme al mismo, dio lugar a aquél.

Artículo tercero.—Lo dispuesto en los artículos anteriores se entiende sin perjuicio de los límites establecidos para la repercusión en precios por el artículo segundo del citado Decreto-Ley y sus disposiciones de desarrollo.

Artículo cuarto.—Los ministros de Trabajo y de Relaciones Sindicales, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptarán las medidas convenientes para que la negociación colectiva sindical se desarrolle en armonía con las condiciones socio-económicas, de acuerdo con la evolución del coste de la vida y de la productividad, evitando la formalización y homologación de convenios que puedan causar los perjuicios a la economía nacional a que se refiere el artículo cuarto de la ley.

El ministro de Trabajo dará cuenta periódicamente al Gobierno de los convenios colectivos sometidos a homologación de la autoridad laboral, así como de las decisiones arbitrales obligatorias que ésta pueda adoptar.

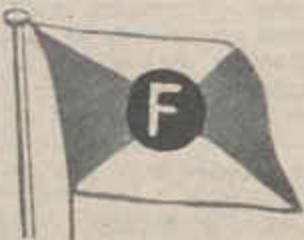
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Los convenios firmados y pendientes de homologación continuarán su trámite de acuerdo con la legislación vigente en el momento de la firma.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se autoriza a los ministros de Trabajo y de Relaciones Sindicales para dictar, dentro de sus respectivas competencias, las disposiciones que estimen necesarias para la aplicación y desarrollo del presente Decreto.

Segunda.—El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o

Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA

Apartado 2053

Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.^o C

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16

CALVO SOTELO, I

Teléfono 81 07 16

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)

LAS VACACIONES DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO

"LO IMPORTANTE ES PASAR DEJAR ATRAS LAS PREOCUPACIONES"

Por MAYTE MANCEBO Y MANUEL JUNIOR

UNA vez más, como desde hace tantos años, el litoral ha sido la capital de España, la sede del Gobierno. En las costas mallorquinas, el Príncipe de España, Jefe de Estado en funciones, mientras en el Pazo de Meirás convalecía el Caudillo, y en la costa asturiana de Salinas, el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, distrajendo en el mar sus muchas preocupaciones, templando en la caña el pulso, retando al congro, la especie que más le atrae en la captura.

Don Carlos Arias ha cambiado el traje de ciudad —siempre de sobria y pulcro elegancia— por el atuendo deportivo: pantalón claro y polo verde oscuro. Sobre la mesa de trabajo de su apartamento de Salinas han quedado expedientes y libros, folios sobre los que va anotando a vuelo pluma, con la claridad y la concisión que han sido siempre nota característica en su tarea política. Aquí, en el puerto de San Juan de Nieva, en el recoleto rincón de la Real Compañía Asturiana de Minas, le esperan ya los hombres de la mar, los marineros que son —desde hace unos cuantos años— los únicos compañeros de sus jornadas estivales, y esperan también dos barcos anclados junto a la escalera. El «Pick», un yate blanco, que don Juan Arregui, sobrino del presidente Arias, adquirió hace ya seis años y que él mismo diseñó en su distribución interior, aumentando el número de camas a medida que iban naciendo los hijos. Junto al «Pick», la «Arganzuela», la barca pequeña y airosa de don Carlos, que Amalio, su patrón, mimó con cariño y durante la inactividad invernal; su casco amarillo y reluciente pone destellos sobre las oscuras aguas del puerto en el que trabajan las máquinas dragaminas, ampliando el calado.

Las dos cañas grandes flanquean los costados de la «Arganzuela», esperando en este accidentado verano político unas jornadas mar adentro. Pocos días ha podido disfrutar este año el presidente del descanso marino, y sus salidas han sido siempre en el «Pick», pero Amalio ha querido que cada tarde, junto al yate, estuviera presente la «Arganzuela». Cuando el patrón da las primeras instrucciones para la maniobra, marcha la barca al otro extremo y queda allí, con sus veintiséis caballos, soñando quizá con que está haciendo los siete nudos y medio «para no castigar el motor», como dice Amalio.

MAÑANAS DE TRABAJO

Estaba el presidente del Gobierno en vísperas del Consejo de Ministros de La Coruña cuando llegamos a Salinas en un intento difícil de acercarnos a sus cortas vacaciones. Junto al paseo marítimo se encuentra el edificio «Gauzón», en el que desde hace dos años poseen un apartamento los señores de Arias, enamorados ambos de Asturias, aunque ninguno de ellos nació allí; porque doña Luz, aunque nació en la provincia de Santander, vivió durante muchos años en León, y más tarde en Madrid, y el presidente, como él mismo ha repetido en tantas ocasiones, es madrileño del viejo casco, de la castiza calle de Toledo. Quizá es esa misma

condición de castellano de tierra adentro la que le hace sentirse tan cerca de la mar, porque para nadie es un secreto la vocación marinera de Castilla.

Absorto en el trabajo y en las comunicaciones telefónicas, ha pasado don Carlos Arias sus mañanas en Salinas, y desde abajo, mientras esperábamos su salida, yo imaginaba al presidente levantando de vez en cuando la mirada para fijarla en ese mar plateado sobre el que los barcos iban poniendo estelas de encaje, y en ese cielo casi incoloro de puro azul, y es posible que de vez en cuando, a través del ventanal de la terraza, llegara hasta su mesa de trabajo el parloteo de los niños que abajo, en la playa, edifican sobre la arena.

Agota los últimos minutos del trabajo para recorrer en un corto paseo la orilla del mar, antes de sentarse en esa mesa del restaurante Las Conchas desde la que puede seguir contemplando el mar asturiano.

—Es buen cliente de la casa el presidente —dicen orgullosos en el restaurante—. Vienen a comer todos los días, excepto cuando van invitados con algunos amigos, pero siempre a casas particulares.

Al presidente le gustan los guisos, aunque no le convengan demasiado para su estómago, y es este un tema que preocupa mucho a la señora de Arias. Recuerdo, por ejemplo, las llamadas de doña Luz a algunas periodistas advirtiendo que en el almuerzo programado con el entonces alcalde de Madrid no le dejaran pedir platos demasiado fuertes. El pote asturiano y la carne guisada con patatas son —al parecer— sus platos preferidos, y también los salmonetes y los calamares. Doña Luz tiene predilección por los calamares en su tinte y las almejas a la marinera.

«LO IMPORTANTE ES PASAR UN RATO EN EL MAR»

Mientras esperábamos al presidente recorrimos con su sobrino las dependencias del «Pick», mientras los hombres de la mar se ocupaban de poner a punto el yate para la hora de partir. En el salónco, cuatro certificados que acreditan otros tantos records de velocidad conseguidos por Juan Arregui.

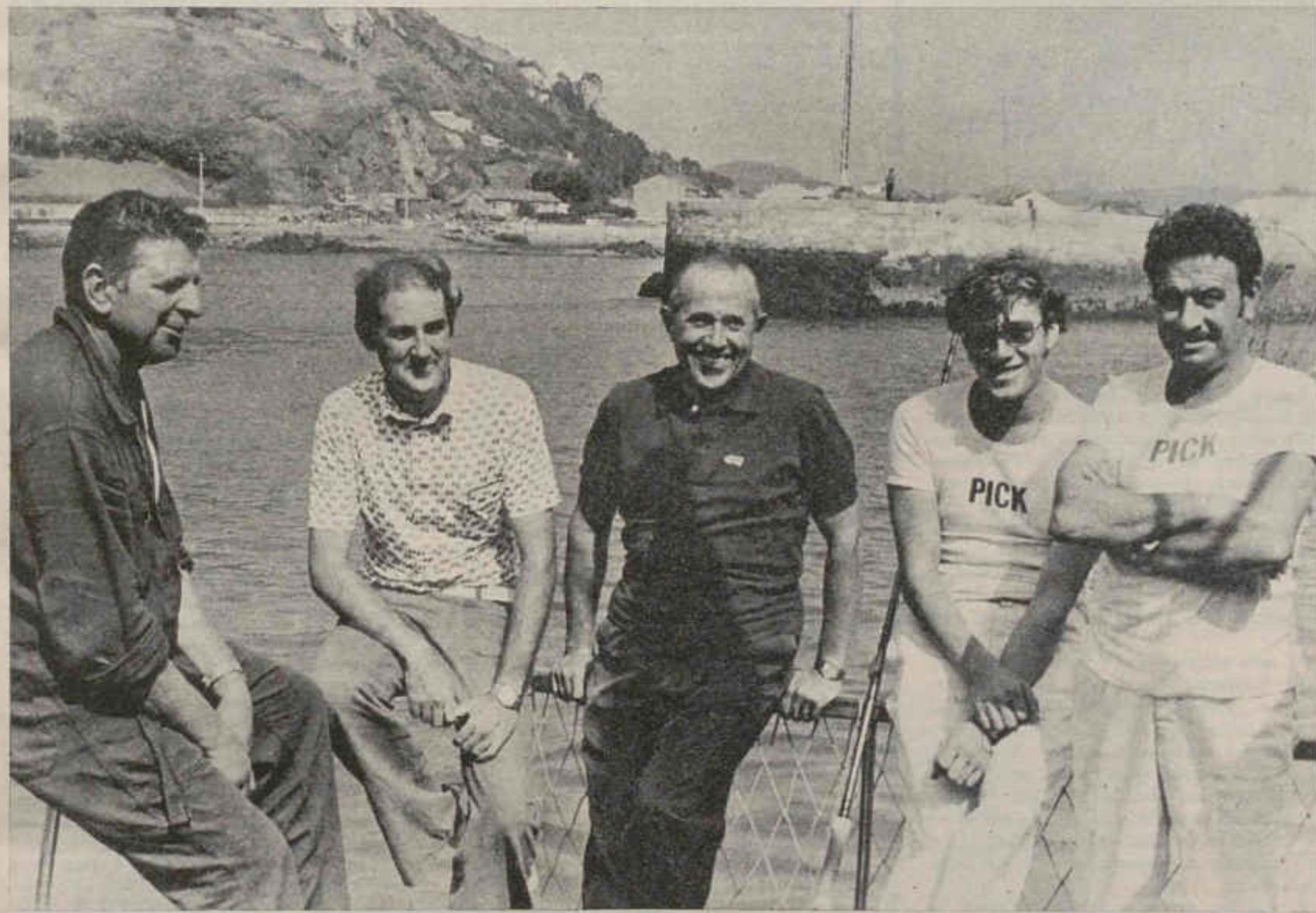
—Si, el «Pick» puede competir en velocidad —explica el sobrino del presidente—, pero la velocidad en el mar no conduce más que a destrozar las embarcaciones. El mar hay que disfrutarlo con serenidad. Yo prefiero venirme en los meses solitarios y luego, cuando llega el tumulto del verano, regreso a León, a tierra adentro.

En la cubierta, Amalio se preocupa directamente de los aparejos. Para nadie



“PASAR UN RATO EN EL MAR Y OLVIDAR LAS OCUPACIONES”

**DON CARLOS
ARIAS
SE EMBARCA
TODAS
LAS TARDES
EN SALINAS
PARA
LA PESCA
DE FONDO.**



es un secreto el afecto que el presidente —don Carlos, como todo el mundo sigue llamándole aquí— siente por este hombre a quien ha confiado la «Arganzuela». En las largas jornadas del mar han hablado durante estos últimos años como viejos camaradas, han hablado de la pesca, de la pureza del cielo y el agua de Asturias, de esta costa que bien conoce Amalio Muñiz, porque nació en Zeluán, y porque fue hombre entregado a las faenas de la mar, aunque ahora trabaja en tierra y lo otro haya quedado como deporte en invierno y como la tarea que más le enorgullece en verano, al lado de don Carlos.

Con agilidad de años mozos salta a cubierta el presidente, y la cara de los marineros se alegra. En un extremo, los en-

cargados de su seguridad personal comprobaron el funcionamiento de la estación de radio y hablan con lo que quedaron en tierra y hablan de canales y potencias, mientras el presidente pregunta a Amalio por el cebo y comprueba en la caja que llevan suficiente.

—Don Carlos —creo que más le gusta aquí oírse llamar por su nombre—, ¿qué tal ha ido la pesca este verano?

—Unas tardes mejor que otras. Ha habido algunos días que creímos volver de vacío, pero al final se arreglaba la cosa y por lo menos un cubo de pescado hemos podido traer. Pero, mire usted, lo importante es pasar un rato en el mar, dejar atrás las preocupaciones.

Es como si volviera a escuchar lo que

Amalio ha contado, lo que contó hace algunos meses a Tico Medina: «Como pescador, don Carlos es muy bueno, porque tiene mucha afición y es valiente, tiene amor propio en la pesca y está constantemente con el aparejo en la mano, hasta la misma hora de marchar, incluso si está el día de lluvia, pues es lo mismo; él se pone las ropas de agua y el sombrero y adelante».

—Señor presidente, ¿qué es lo que usted pesca en estas aguas cantábricas?

Sonríe, levanta la cabeza para seguir el movimiento de la bandera que se iba y responde:

—De todo. Fanecas, cabras, panchos, gallos, doradas. Es bonita la pesca del congrio.

HASTA QUE LLEGA LA NOCHE

Apresuradamente bajan las escaleras que acompañan siempre al presidente. Allí están Aurelio y Gregorio, hombres conocidos, con el aparejo al hombro y la boina en la cabeza. Y se apresuran las maniobras para zarpar, porque hay que aprovechar bien la tarde.

Dicen los pescadores que el congrio se le da bien a don Carlos, y dice Amalio que no es de la pesca más fácil, porque es un animal bravo, y medio salvaje, y que hay que luchar con él, primero en el mar y luego en cubierta hasta que ha rendido.

Yo pienso que un muchas de estas luchas ha ido templándose el perfil de un hombre que recibió el título popular de «el mejor alcalde de Madrid», y la serenidad del presidente Arias. Y pienso que en estas jornadas marinas se forjaron muchos de los proyectos que son hoy realidad en Madrid y se están forjando otros muchos para España. Sobre la cubierta hablamos de Madrid.

—La Alcaldía fue una de las etapas más importantes de mi vida y acabó en el momento justo, pero hoy, cuando abro el periódico cada mañana, lo primero que leo es la crónica municipal, antes que los temas políticos, y cuando el ministro de Obras Públicas me habla de la avenida de la Paz o la canalización del Manzanares, sigo pensando en ello en gran parte como alcalde.

Sobre la cubierta del «Pick» hablamos también de España, y he visto cómo la mirada del presidente abarcaba a estos hombres de la mar, que son sus compañeros de pesca, entregados con entusiasmo al preparativo de la singladura marinera; y el presidente me ha dicho seriamente:

—Soy optimista ante el futuro de España, porque hemos alcanzado una madurez que no estamos dispuestos a dejarnos arrebatar.

Hablan los pescadores de la lubina, pesca que también se le da bien a don Carlos. Avanza la tarde, son las cuatro y media, hora de partir. Camina lenta y con tristeza la «Arganzuela» hacia el otro lado del muelle, mientras don Carlos saluda desde cubierta a los hombres que cruzan en otra barca. Seguirán mar adentro hasta que la noche caiga, lanzando una y otra vez, con la esperanza de una buena captura, pero si la tarde se da mal, no habrá tristeza a bordo, sólo Amalio torcerá el gesto, y don Carlos le repetirá una vez más que no se preocupe, que lo importante es pasar un buen rato en el mar.

■ M. M.



El almirante llega a la nueva plaza acompañado del alcalde de Guetaria y del presidente de la Cofradía de Pescadores, y seguidamente (abajo), con el tradicional corte de cinta, inaugura la plaza que lleva su nombre.

HOMENAJE DE GUETARIA AL ALMIRANTE FONTÁN



SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—La villa de Guetaria, cuna del más afamado de nuestros navegantes, Juan Sebastián Elcano, rindió homenaje al vicealmirante Fontán, bautizando con su nombre una nueva plaza.

Fue a las siete de la tarde. En el marco incomparable de la bahía guetariarra, ante miles de espectadores, la flota pesquera surta en la dársena, el vicealmirante Fontán, presidente del Instituto Social de la Marina, cortaba la cinta que cerraba simbólicamente la entrada a la plaza. Así se daba paso al recinto y quedaba patente una vez más la vinculación existente entre la familia pescadora de Guipúzcoa y el Instituto Social de la Marina.

Al acto asistieron el presidente del Consejo Provincial del citado Instituto, don Antoni Serrats; comandante militar de Marina, señor Gómez Suárez; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Javier Agote; el diputado don Gervasio Juaristi, los alcaldes de Orio, Zumaya y Guetaria; el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, don Leandro Amunárriz, y otras personalidades.

El día fue prieto en inauguraciones, ya que además de la plaza Vicealmirante Fontán se inauguraba solemnemente la carretera de Eitzaga, que bordea la falda del monte Gárate hasta llegar a un paraje desde donde se tiene una visión panorámica poco frecuente, abarcando desde la punta del cabo Machichaco hasta la desembocadura del Adour; esta carretera lleva el nombre de paseo del Alcalde don Pedro Basterrechea. Asimismo quedó inaugurada la avenida de Cristóbal Balenciaga y el parque infantil donado por la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. Recordaremos que el famoso modista Balenciaga era hijo de Guetaria. ■ J. DE A.

DOS DE LOS POSTES QUE SOSTIENEN LA AUTOPISTA DE BEHOBIA DIFICULTAN LA NAVEGACIÓN EN ORIO

- Todo el pueblo se trasladó a los viales al iniciarse la costera del bonito, para presenciar los alardes de pericia de los patrones sorteando estos obstáculos.

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Mientras Guetaria coronaba con inauguraciones sus fiestas patronales, a pocas millas, el pueblo de Orio estaba preocupado por el problema que le ha creado la autopista Bilbao-Behobia a su paso por la villa.

Orio es un puerto que podríamos calificarlo de «fluvial». Quiero decir que los barcos oriotarras, hasta llegar al muelle, deben ascender desde el mar, ría arriba, un buen trecho; se trata de la desembocadura del río Oria.

Los pescadores de Orio se distinguen en todo el litoral por su pericia en la pesca y por el número de capturas. Son en este aspecto extraordinarios. Pero las condiciones portuarias no van acordes con las calidades técnicas y humanas.

Entrar a Orio desde el mar tiene, desde siempre, no pequeñas dificultades. La barra es trágicamente famosa porque en ella el mar se ha cobrado muchas vidas. Se hizo un espión que solucionó en parte el problema, y un temporal desbarató la obra. Para la solución definitiva, el ingeniero señor Iribarren redactó un proyecto que en su día no se llevó a cabo y que posteriormente ha sido completado por el también ingeniero señor Elosegui. El proyecto tiene un elevado presupuesto, y hasta el momento no ha pasado de eso: de ser un proyecto. Para efectuar cargas y descargas, los pescadores de Orio se reparten por los restantes puertos guipúzcoanos como quien no tiene casa. En resumen, y como paradoja, los más afamados pescadores no tienen puerto.

Claro está que no se resignan, y ría arriba llevan sus barcos para reparaciones o los atracan cuando no hay pesca.

Si las dificultades no eran antes pequeñas, ahora les surge una más, y es que la autopista Bilbao-Behobia pasa por encima de la tan maladada ría. Los viales son una realidad gracias a que dos de los postes que los sostienen están clavados precisamente en la ría. Si mala era antes, ahora es peor.

Al iniciarse la costera del bonito los barcos comenzaron a hacerse a la mar, y el pueblo entero se trasladó al lugar por donde la autopista pasa, con el fin de presenciar los alardes de pericia que tuvieron que hacer los patrones de las embarcaciones pesqueras.

El asunto de los dos postes de la autopista en la ría trascendió el ámbito local, saltó a la prensa y se movilizaron las autoridades.

La empresa concesionaria de la autopista dijo que el proyecto había estado a información pública y que nadie había reclamado nada al respecto.

Los pescadores dijeron que suponían que Obras Públicas, al autorizar el proyecto, lo habrían estudiado a fondo y que ante decisión de tan competente y superior organismo ellos no habían dado un paso.

Las autoridades trataron de conciliar posturas y se ha creado una comisión que busque solución al problema.

Se ha llegado a un acuerdo que tiene dos fases. Primeramente, la empresa constructora hará desaparecer del sitio todo lo que no sean los dos pilotes: es decir, que limpiará la ría de restos de obras. La segunda fase consistirá en dragar la ría en el lugar afectado si los trabajos de la primera no dan el resultado apetecido.

Quedará con ello contentos los pescadores de Orio? ■

El tiempo lo dirá y yo se lo contaré a ustedes.

NO HA HABIDO HUELGA

Se acordarán que cuando la subida del precio del gas-oil la flota pesquera dijo que los costos hacían poco o nada rentable la industria pesquera. Y como la pesca no era rentable amarraron sus barcos y pusieron pie en tierra.

Después vino el reajuste y se hicieron a la mar.

Este mismo mes de agosto —concretamente el día 11— el gas-oil para los barcos pesqueros subía una peseta en litro, colocándose a 3,85 pesetas. Y corrió la voz de que los barcos volvían a estar amarrados. Pero ello no ha sido verdad. Las Cofradías de Pescadores tuvieron noticia a tiempo de la subida y, aunque a nadie le gustan informaciones de este tipo, la aceptaron y se hicieron a la idea. Después, cuando el nuevo precio fue oficialmente público, los pescadores continuaron en sus faenas.

Lo que todos sabemos es que el actual precio no va a durar mucho tiempo, pues a principios de 1975 el gas-oil estará a 4,50 pesetas/litro, para alcanzar posteriormente la cifra de 5,10 pesetas.

LOS JAPONESES

Los aumentos de gastos son soportables si la producción se mueve en un límite rentable. Y en límite rentable andaban los pescadores guipúzcoanos con la pesca del cimarrón hasta que se produjo el primer contratiempo, consistente en una protesta de los pescadores de San Juan de Luz, que veían con malos ojos cómo nuestras capturas eran exportadas a Francia. Los franceses pararon coches y repartieron octavillas razonando su protesta; hubo reunión internacional y todo quedó arreglado.

Pero lo que se desarrugó fue la pesca. Ponerse de acuerdo con el vecino y disminuir las capturas todo fue uno.

La culpa se la echan a los japoneses, quienes —según dicen— lanzan cientos de kilómetros de palangre, ahuyentando a todo pescado que no cae en sus anzuelos.

Los representantes de los pescadores se reunieron en Ondárroa y acordaron hacer las oportunas gestiones para que se delimiten a nivel internacional las artes de pesca. La presencia de los japoneses aquí, entre nosotros, no es de ahora. Hace dos años estuvieron por nuestros puertos preguntando y enterándose del hacer de nuestros pescadores.

Ahora que se achaca a los japoneses la disminución de captura del cimarrón, un periódico local ha recordado la historia de las guitarras. Es muy curiosa, y no resisto la tentación de contársela antes de terminar mi crónica.

Hace años se presentaron en España buen número de japoneses dispuestos a trabajar en la artesanía de la guitarra de modo gratuito. El hecho era ejemplar, claramente. Un año después, lo que los japoneses aprendieron en España, sin pagar nada por las «clases», lo comercializaron, creando una gran industria como ellos saben hacerlo. Hoy, miles de guitarras españolas están fabricadas en el Japón; como también lo están los pianos alemanes y los paños árabes que los soldados españoles compran en Melilla. ■

JAVIER DE ARAMBURU.



EL TRAFICO PORTUARIO DE BARCELONA AUMENTO EN 1973

Según informa el boletín de la Junta del Puerto de Barcelona, durante 1973 el total de mercancías cargadas y descargadas ha sido de 11.391.549 toneladas, con un aumento de 1.127.142 toneladas sobre el movimiento de 1972, lo que supone un incremento del 11 por 100. En las anteriores cifras no están incluidos la pesca, el avituallamiento, el transporte internacional por carretera (TIR) ni el tráfico local o de ría, que no existe en este puerto.

Si se consideran los tonelajes excluidos anteriormente, el tráfico total del puerto sería el siguiente:

Tráfico marítimo de mercancías, 11.391.549 toneladas; pesca, 10.102 toneladas; avituallamiento, 400.869 toneladas, y TIR, 511.737. Total: 12.314.257 toneladas.

Las mercancías descargadas han aumentado en 1.073.423 toneladas, alcanzando un total de 8.914.553. Las cargas se han incrementado en 53.719 toneladas, ascendiendo su total a 2.476.996 toneladas. La relación de descarga a carga es de 3,6. Excluyendo los productos petrolíferos, esta relación sería 2,3.

El tráfico de cabotaje, con 6.251.964 toneladas, ha significado el 52,3 por 100 del total. El tráfico de carga general de cabotaje ha sido de 1.441.447 toneladas, con un incremento del 6,4 por 100 con respecto a 1972. Este cabotaje ha representado el 40 por 100 del total de carga general.

Finalmente, y en lo que se refiere a tráfico no marítimo, cabe señalar que el TIR ha movido 511.737 to-

neladas (principalmente, carga general muy variada), incrementándose también en un 19,3 por 100.

Los grandes sólidos con mayores cifras de tráfico han sido los cereales, con 586.328 toneladas. Ha alcanzado gran incremento el «clinker», con 349.981 toneladas.

En el grupo de graneles líquidos, los productos petrolíferos representan la mayoría, con 3.600.729 toneladas, descomponiéndose en 1.901.968 toneladas de fuel-oil, 601.360 toneladas de gas-oil, 724.423 toneladas de gasolina y el resto de queroseno, naftas y varios.

Ha sido también importante el movimiento de líquidos no petrolíferos, que alcanzó un 9,1 por 100 del tráfico total. Dentro de este grupo, los gases licuados han tenido los siguientes tonelajes: gas natural, 815.949 toneladas; butano, 135.288 toneladas, y propano, 90.941 toneladas.

Con relación a la mercancía general, este puerto se caracteriza por su enorme diversidad, debiéndose señalar los tráficos siguientes: 143.287 toneladas de cemento ensacado, 633.438 toneladas de productos siderúrgicos, 152.237 toneladas de frutas, 255.918 toneladas de maderas, 222.629 toneladas de automóviles y camiones y finalmente 114.829 toneladas de pastas y pulpas de madera. Ninguna otra clase de mercancía ha alcanzado las 100.000 toneladas. ■



VILLANUEVA Y GELTRU:
SEMANA DEL MAR

SE INAUGURO UN MONUMENTO A LOS HEROES DE LA ARMADA

VILLANUEVA Y GELTRU (Especial para «Hoja del Mar»).—La marinera ciudad catalana de Villanueva y Geltrú celebró con gran brillantez los actos correspondientes a la IV Semana del Mar, cuyas manifestaciones vienen siendo especialmente dedicadas a fomentar y exaltar la vocación marítima, proporcionando un mayor y más amplio conocimiento de las realidades que afectan a la problemática marinera.

Iniciados los actos con el pregón, que estuvo a cargo del doctor Bas, profesor del Instituto de Investigaciones Pesqueras, se procedió a la inauguración del monumento a los Hombres del Mar, emplazado en el Paseo Marítimo, y asimismo de diversas exposiciones de fotografía, pintura, artesanía, biología y dibujo infantil sobre el tema «Los niños de Villanueva pintan las bellezas de su mar», y en el que participaron medio millar de niños.

También se celebró un concurso gastronómico, que sobre el plato marinero «all-cremat», reunió a un nutrido número de pescadores, que demostraron sus aptitudes culinarias en uno de los más típicos «ranchos» que se condimentan a bordo de las embarcaciones pesqueras.

En el concurso literario escolar sobre temas marinos, celebrado por vez primera, se presentaron 136 trabajos, lo que demuestra el interés de la juventud villanovense hacia esta temática.

En el transcurso de la procesión marítima con la imagen de San Pedro fueron bendecidas las embarcaciones y artes de pesca, costumbre que data del siglo XVIII, recibiendo su «bautismo de mar» cuarenta y dos familias procedentes de diversas provincias del interior del país.

Tras la Misa de campaña, a la que asistió la dotación del dragaminas «Eo», en representación de la Marina en la IV Semana del Mar, y en solemne acto, presidido por el contraalmirante jefe del Sector Naval de Cataluña, que representaba al capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, se procedió a la inauguración de la plaza y monumento alegórico que la ciudad dedica a los héroes de la Armada española, y en el que figura el cañón del submarino «D-2», donado especialmente por la Marina. ■

DIPLOMA SANZ ORRIO A DON JOSE PLACA FLOS

Ha sido distinguido con el diploma Sanz Orrio al Trabajo 1974 don José Placa Flos, presidente de la Cofradía de Pescadores de Tarragona y vicepresidente del Consejo del Instituto Social de la Marina, con el que se le premia su actuación laboral al frente de la Cofradía.

José Placa Flos es hombre de gran tenacidad. Voluntad y firmeza le caracterizan. Lleva muchos años al frente de ese puesto y su gestión ha sido y es tan eficaz como positiva. Placa Flos, en representación de las cofradías, ostentó el cargo de procurador en Cortes.

El título Sanz Orrio se lo entregó personalmente el ministro de Relaciones Sindicales, don Alejandro Fernández Sordo.

EXCURSION A GRANADA DE TRABAJADORES DEL MAR

Dentro del programa de actividades culturales-recreativas que a nivel nacional desarrolla el Instituto Social de la Marina para sus afiliados y beneficiarios, la Delegación Provincial de Cartagena ha realizado una excursión a Granada, compuesta por sesenta personas, de las cuales parte eran pescadores de San Pedro del Pinatar, en su mayoría pensionistas, y el resto personal de la Sección de Flota de la Refinería Española de Petróleos de Escombreras.

La convivencia durante tres días de personas que, aunque en su trabajo tienen por denominador común el mar, provienen de sectores con características tan diferenciadas como el transporte marítimo y la pesca, se reveló de lo más fructífero, lográndose un acercamiento y un conocimiento mutuo muy difíciles de realizar en otras circunstancias. ■



HOMENAJE AL ALMIRANTE CERVERA



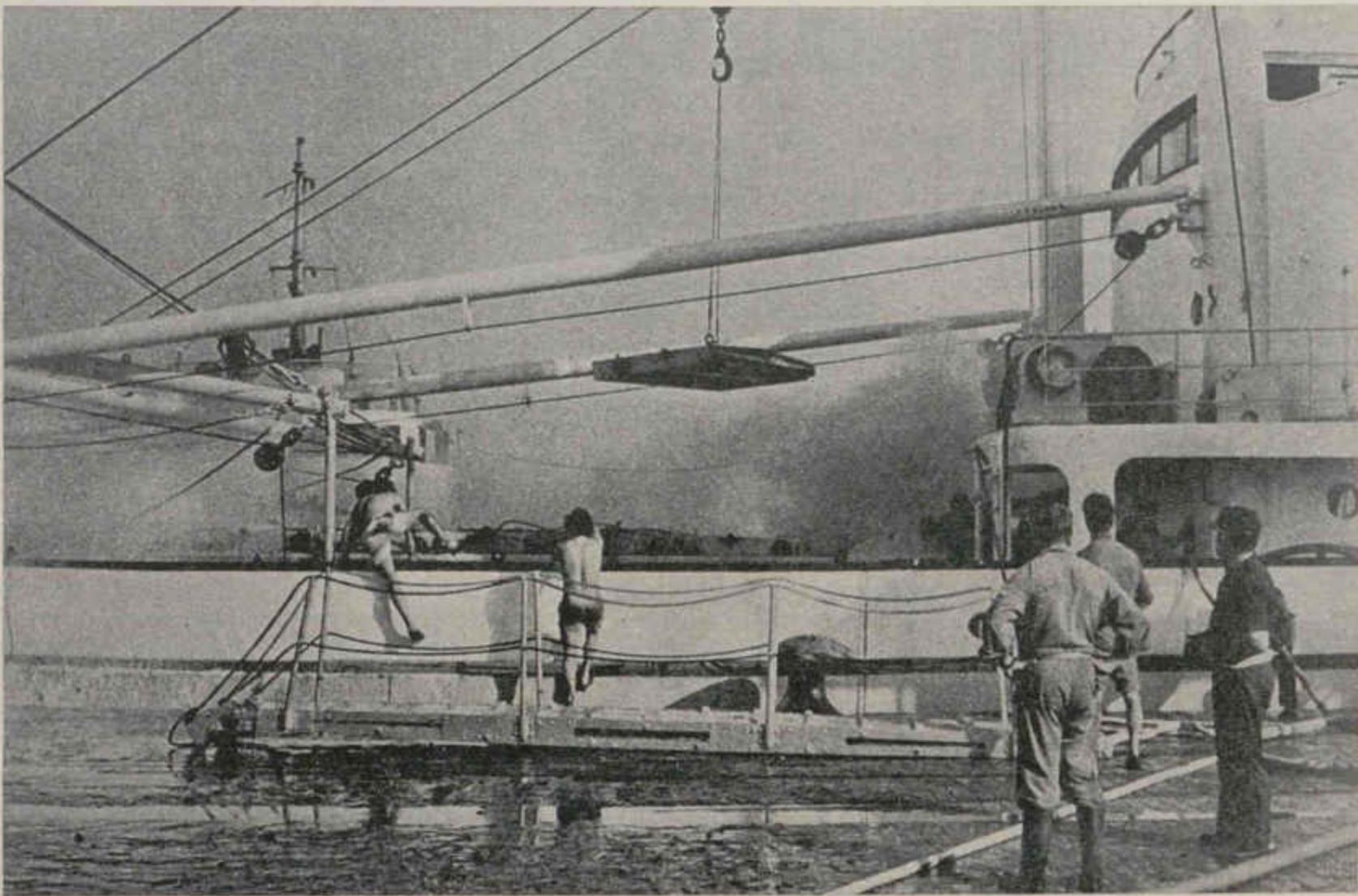
Don Alberto Cervera Balseyro recibe el homenaje de los pescadores de Tarragona en la persona de don José Pardo Morell. A su lado, don Antonio Escudero, delegado provincial del ISM en Tarragona.

SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—Don Alberto Cervera Balseyro, contraalmirante jefe del Sector Naval de Cataluña, recibió el homenaje de los pescadores tarraconenses con motivo de su jubilación.

El acto se celebró en la marinera localidad de Cambrils, con asistencia del presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, delegado provincial del Instituto Social de la Marina, patronos mayores de las Cofradías Sindicales de Pescadores, con representaciones de los respectivos Cabildos, a los que se unieron el alcalde de Cambrils y un grupo de pescadores jubilados.

Don José Pardo Morell, patron mayor de la Cofradía de Cambrils, el más antiguo de la provincia en el cargo, ofreció a don Alberto Cervera el agradecimiento y recuerdo de los pescadores tarraconenses cuando siendo comandante militar de Marina de Tarragona, en los años sesenta, se vivieron horas cruciales para la pesca. Le hizo entrega de una reproducción en plata del monumento que Tarragona tiene erigido al almirante Roger de Lauria, con la dedicatoria «Las Cofradías Sindicales de Pescadores, a don Alberto Cervera Balseyro, por sus desvelos hacia los pescadores de esta provincia».

Don Pascual Bordás, pescador jubilado, le dedicó unos versos, haciendo llegar al señor almirante un sencillo diploma como muestra de cariño de los pescadores jubilados de la provincia. Don Alberto Cervera agradeció emocionado las manifestaciones de afecto de los pescadores, poniéndose a su disposición donde quisiera que esté. Estuvo unos momentos con los reunidos don Fernando Marcíllach Guazo, ex director general de Pesca Marítima, que felicitó efusivamente al ilustre marino. ■ LUIS MILLAN.



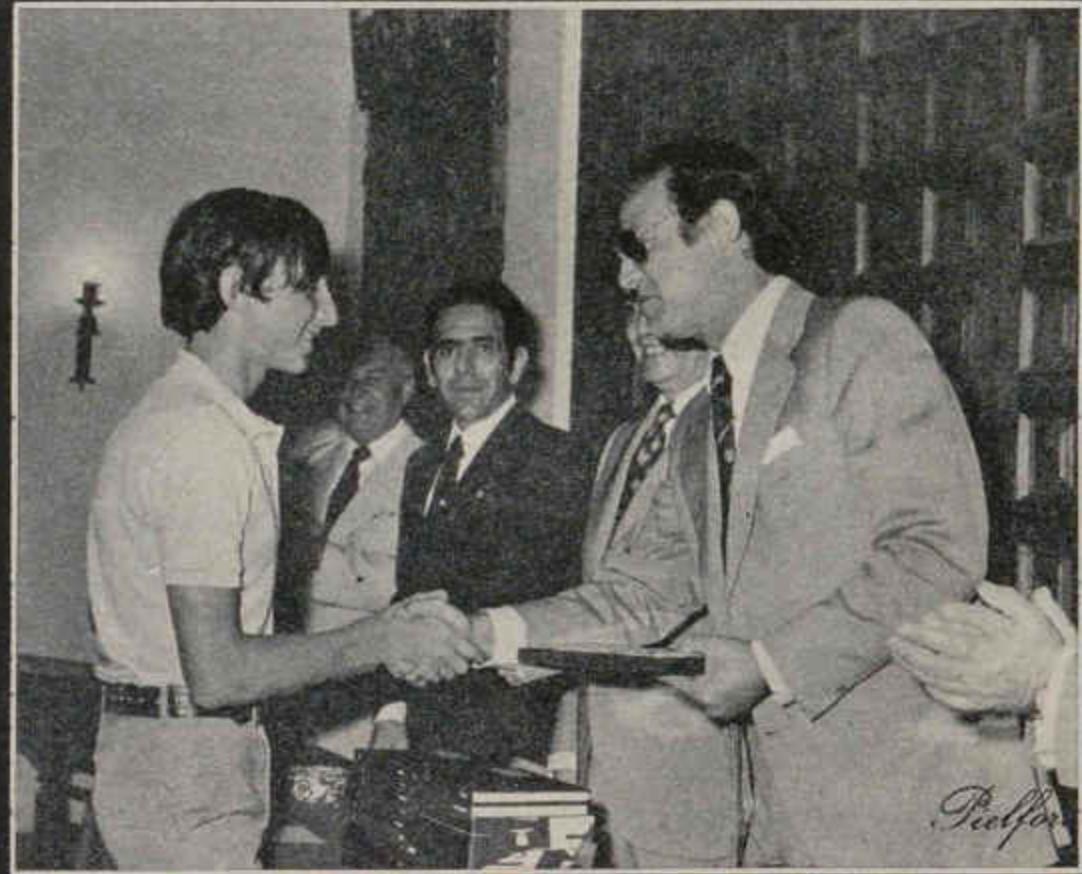
FUEGO A BORDO DEL «AGROTAIX»

CADIZ, 12.—Después de unas nuevas horas de intensos trabajos de los bomberos gaditanos y de los servicios de extinción de incendios del arsenal de la Carraca ha quedado completamente sofocado el fuego originado a bordo del buque carguero español «Agrotaix», que se encontraba atracado en el puerto gaditano.

Según parece, el barco estaba ya cargado y listo para emprender viaje, con sus bodegas repletas de muebles en general, juguetes de plástico, mantas y conservas, por lo que las llamas adquirieron grandes dimensiones, teniendo que ser tratadas con agua y espuma.

No ha habido que lamentar desgracias personales. Las pérdidas materiales ocasionales se consideran de gran importancia.

PRIMERA FERIA DEL LIBRO



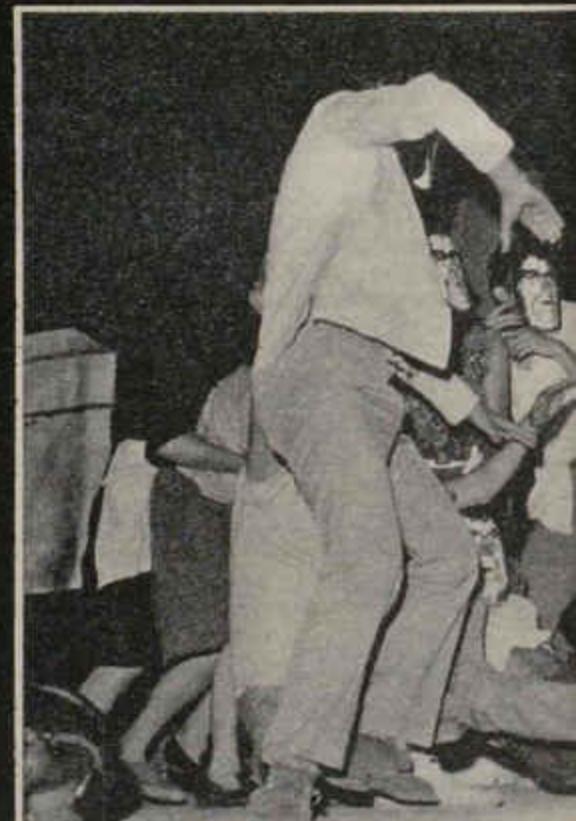
SANLUCAR DE BARRAMEDA (De nuestro correspondiente).—El Picacho es siempre noticia. Este magnífico colegio que el Instituto Social de la Marina tiene en Sanlúcar de Barrameda en régimen de internado para huérfanos e hijos de trabajadores del mar, ha organizado esta vez la I Feria del Libro en esta bonita ciudad de la costa gaditana.

Merece ser destacado el celo e interés que todo el profesorado de dicho centro, con su rector a la cabeza, muestran no ya sólo en las tareas docentes que les están encomendadas, sino en la organización de cualquier tipo de actos culturales, deportivos o de otra índole. Enthusiasmo compartido en amigable y franco compañerismo con los alumnos que allí se forman. Todos a una se esfuerzan porque el colegio alcance el triunfo y sea el mejor. Así, les hemos visto organizar maravillosamente la VII Edición de la Canción del Guadalquivir, de la cual hemos dado amplia reseña en estas páginas; construir una caseta para la III Feria de la Manzanilla de Sanlúcar, que mereció, como en años anteriores, el primer premio, copa de plata del Ayuntamiento; quedar ganadores en la fase regional del concurso de TVE «Camino del record», y tener una banda de cornetas y tambores, con niños comprendidos entre siete a diez años, que ha tenido el honor de ser invitada a participar en la cabalgata infantil de las Fiestas Típicas Gaditanas.

Y ahora, su afán de promocionar la cultura dentro y fuera del colegio les ha llevado a organizar esta I Feria del Libro de Sanlúcar de Barrameda.

Se creó un Comité Organizador, compuesto por don José A. Romero Martín, rector del colegio, como presidente del mismo; don José A. López Fernández, comisario; don Rafael Pablos Bermúdez, Comisión de la Planificación y Admisión; don Manuel Perales Cid y don Ramón Asquerino Fernández, Comisión de Actividades, y don Isidoro Mateos Visglerio, Comisión de Promoción.

Participaron las casas expositoras: Autores Andaluces, Salvat, Laureano Cordero, Distribuidor; Plaza & Janés, Santillana, Narcea, Atika, CECSA, Danae, Espasa-Calpe, Planeta, Ramón Sopena, Prensa Española, PPC, De Vecchi, Papelería



CLAUSURA DE CURSOS DE PROMOCIÓN SOCIAL DE LA MUJER EN LA PROVINCIA DE CADIZ

CADIZ (De nuestro corresponsal).—En la Casa del Mar, presidiendo el acto el gobernador civil de la provincia, don Antolín de Santiago, se procedió a la clausura de seis Cursos de Promoción Social de la Mujer, impartidos por la Delegación del Instituto Social de la Marina en esta provincia en el curso 1973-74.

El gobernador civil, acompañado por el delegado provincial de Trabajo, don Francisco Esteban; presidente del Consejo Provincial, almirante Gener, y delegado del Instituto Social de la Marina, don José Manuel Alvarez, pasó al salón de actos, donde tuvo lugar el acto de clausura, siendo entregados los diplomas de aprovechamiento a las alumnas asistentes a los mismos en las localidades de Puerto de Santa María, Barbate, Tarifa, La Línea, San Fernando y Cádiz. Don Antolín de Santiago dirigió la palabra a los asistentes, resaltando la magnífica tarea realizada por el Instituto Social de la Marina en pro de la mujer y destacando la importancia que para el futuro de la sociedad y la familia tiene que la mujer se promocione en todos los órdenes que exige el imperativo de la vida moder-

na. Agradeció a las asistentes el que hubieran sido capaces de dar un paso hacia delante en su deseo de mejorar social, cultural y familiarmente.

A continuación se procedió a visitar la exposición de trabajos manuales y laborales realizados por las asistentes a dichos Cursos.

El gobernador civil y autoridades asistentes al acto hicieron grandes elogios de todo lo expuesto. Y, en efecto, pudimos apreciar una muy superior calidad de los trabajos expuestos con relación a los realizados en cursos anteriores. En la sección «boutique» se exhibían prendas bonitas y elegantes, dignas de figurar en el escaparate de casas de modas importantes. Así como los trabajos de lencería, fajitos, estano y alfombras, todas labores finas, de buen gusto y confeccionadas con primor.

A continuación se les ofreció a los asistentes una copa de vino español.

Hablando con algunas de las alumnas de estos cursos me manifestaron su satisfacción por haberlos realizado y su pena por no poder repetir, ampliando más y más los conocimientos recibidos. ■ CRISTINA.



EN SANLUCAR DE BARRAMEDA

Principal y Librería La X4. El miércoles 12 de junio tuvo lugar el acto de inauguración oficial de la feria, siendo presidido por el alcalde de la localidad, don Juan A. Garat Ojeda, quien tras unas breves palabras sobre la trascendencia y valor cultural del libro y cálidos y sentidos elogios para la labor de El Picacho, cortó la cinta que cerraba el recinto ferial.

Después de recorrer detenidamente todos los «stands», tanto el alcalde como el numeroso público que llenaba el local presenciaron la representación que el grupo Tatore T. I., de Puerto Real, ofreció, poniendo en escena «Los esclavos»,

de Martínez Ballesteros, e «Historia del hombre que se convirtió en perro», de Oswaldo Dragún. Teatro de vanguardia con una gran carga de crítica social que fue muy aplaudido por los espectadores. La Caja de Ahorros de Jerez fue la patrocinadora de este acto cultural. Al final de la representación, Bodegas Barbadillo, S. A., ofreció una copa de vino español a todos los asistentes.

El jueves día 13 se celebró un certamen literario entre los alumnos y alumnas de todos los colegios de Sanlúcar. El tema era «El libro», siendo patrocinado por el diario «ABC», de Sevilla, quien donó placas de honor en plata y mármol para los tres primeros ganadores e importantes lotes de libros.

El viernes 14, a las veintidós horas, el conocido grupo de música «folk» Nuestro Pequeño Mundo, compuesto por jóvenes universitarios, ofrecieron, patrocinado por las Bodegas Delgado Zuleta, S. A., un recital de música folklórica de diversos países de Europa, África y América, que deleitó sobre manera al público, que abarrotaba materialmente el local.

En la noche del sábado día 15, siendo esta vez patrocinador el Banco Central, tuvo lugar un recital de piano, a cargo de José Manuel de Diego Loca, notable pianista de la localidad, quien, interpretando «Clarín de Luna», de Beethoven, y «Carnaval», de Schumann, obtuvo un clamoroso éxito.

El domingo 16, a las doce de la mañana, tuvo lugar el acto de clausura de la feria, que fue presidido por el ilustrísimo señor delegado de Trabajo, don Francisco Esteban



FUE ORGANIZADA POR EL COLEGIO EL PICACHO Y SE CELEBRO EN SUS INSTALACIONES.

NUMEROSOS ACTOS CULTURALES ALREDEDOR DEL CERTAMEN.

Hanza, y por don José Manuel Alvarez González, delegado provincial del ISM.

El eminent escritor y periodista de «ABC», de Sevilla, don Juan Infante Galán, pronunció una interesantísima conferencia, cuyo tema era «El libro en la historia de la cultura». En ella expresó de forma magistral una breve historia del libro, desde sus comienzos hasta nuestros días, pasando por el nacimiento de la imprenta y los libros llamados incunables, demostrando una extraordinaria erudición, un conocimiento exhaustivo de la materia y un amor profundo hacia el libro.

A continuación se procedió a la

entrega de los premios del concurso de redacción, que había tenido lugar el jueves día 10, y del que resultaron vencedores: Agustín Aguilar de Cosa, Mercedes Gallego Aguagil y María Rosa López Bernal, quienes quedaron plenamente satisfechos con las bonitas placas de plata y mármol y los lotes de libros que les fueron entregados.

Una vez más, el colegio El Picacho se ha apuntado un tanto realmente importante dentro de sus actividades culturales, que ha tenido una amplia resonancia no sólo en la localidad de Sanlúcar de Barrameda, sino también en toda la provincia de Cádiz. ■ CRISTINA.



HAY INQUIETUD EN HUELVA POR LA CUESTION DE LOS ADITIVOS

PROBLEMA PARA LA COMERCIALIZACION DE LA GAMBA: ESTA PROHIBIDO EL ACIDO BORICO

HUELVA (De nuestro corresponsal).—La Dirección General de Sanidad ha prohibido que desde el 30 de junio pasado se emplee el ácido bórico en el tratamiento del marisco, que, como se sabrá, es el elemento usual empleado para combatir la melanosis del marisco.

Esta prohibición ha provocado que, al coincidir en subasta mercancías con y sin ácido bórico, las no tratadas con él se hayan cotizado en tamaño medio hasta 50 pesetas menos y en gamba grande 100 pesetas. Teniendo en cuenta que la venta mensual es de 1.000.000 de kilogramos, la disminución de precio, como se verá, se acerca a los 50.000.000 de pesetas al mes.

La Comandancia de Marina de esta provincia ha hecho pública una nota por la que se comunica que se llevarán a cabo las operaciones comprobadoras sobre el uso de tal aditamento, tanto en las capturas frescas como en las congeladas.

El grupo de grandes arrastreros solicitó de la Dirección General de Pesca que el buque «El Pescador» vuela a este puerto, para hacer la campaña del Sahara y estudiar el problema de los aditivos conservadores, tema en la actualidad de honda preocupación en este litoral.

Ahora bien, si importante es el punto último, no lo es menos el tratamiento del pescado y su conservación, tanto a bordo como posteriormente.

El tiempo de exposición en la lonja debe ser acortado lo más posible, ya que la temperatura ambiente en puertos como el de Huelva viene siendo en la época estival de unos 30°, lo que contribuye al acortamiento de la duración del pescado en condiciones óptimas.

Se debe cuidar también de no cargar excesivamente las cajas, por el consiguiente perjuicio del pescado que soporta el peso; observar una limpieza de las mismas, evitando que las cuerdas que le sirven de asa sean foco de putrefacción; asimismo, es necesario llevar a cabo una selección de piezas que eliminen el hecho de que una en mal estado contribuya a su extensión a las demás.

En relación con la gamba, sobre todo en fresco, es conveniente proceder a su descabezamiento —como se hace en múltiples países—, ya que esta parte del cuerpo, en clave tanto del aparato respiratorio como del digestivo, es la primera en que se inicia la descomposición. Y decimos que en este sector, el del fresco, es más posible esta medida, por cuanto las cifras de capturas, al

ser mucho menores en el sector de congelado, facilitan la operación.

La solución para que dentro del mercado del marisco congelado se palle el problema de la prohibición del ácido bórico, se encuentra en deshacer las actuales cadenas de comercialización; llegando al envasado no de dos, cinco o más kilogramos, como en la actualidad, sino de medio kilogramo, de forma tal que llegue el producto directamente al consumidor sin descongelar —hay ya empresas que efectúan la preparación tanto del pescado como del marisco, para su destino doméstico, hasta en envases de 250 gramos, con el gran beneficio de la magnífica conservación de éste—, pudiéndose realizar esta labor de envasado, tanto en los buques-fábrica como en las instalaciones apropiadas en tierra.

De esta manera, reformada la cadena de comercialización, se salvarían los inconvenientes del empleo de los sustitutivos del ácido bórico, ya que aunque su duración, tras el descongelado, fuera menor, no obstante, al llegar totalmente congelado el producto al consumidor, el tiempo que transcuraría desde la descongelación al consumo permitiría el mantenimiento de los efectos del aditivo empleado.

En una asamblea informativa para trasladar a los armadores de la provincia las experiencias realizadas por «El Pescador», se apuntó la posibilidad de utilización de ácido ascórbico, sustitutivo del bórico, ya que, según parece, estaba dando buenos resultados; en ningún caso podía considerarse este estudio como definitivo.

Un sector de armadores manifestó en tal reunión su no comprensión acerca de cómo podía ser prohibido el empleo de este elemento sin facilitarse, mediante los estudios y prácticas necesarias, otro sustitutivo de aquél. El comandante de Marina, señor Ferragut Pou, explicó que el ácido bórico está prohibido desde hace treinta años, y que quince más tarde se volvió a complicar esta prohibición, sin que nadie hasta la fecha haya tratado de encontrar solución al problema de su sustitución.

Por la envergadura del problema, creemos que con la cooperación de todas las personas, entidades y organismos interesados se llegue, previa las exhaustivas experimentaciones y análisis, a una solución del problema, teniendo bien presente que el cambio referido en las estructuras de comercialización no es cosa que pueda llevarse a cabo en un período corto de tiempo. ■ JUAN CARLOS CHILLIDA.

SEGUN EL PRESIDENTE DE LA FEDERACION DE ARMADORES ONUBENSES

NO ES TOXICO

• «SI SE PROHIBE SU UTILIZACION TENDRAN QUE AMARRAR LOS CIENTO CUARENTA BARCOS ONUBENSES DEDICADOS AL MARISCO».

HUELVA, 26 (Cifra).—La proporción en que el ácido bórico, como aditivo del marisco, llega al consumidor es tan insignificante, que podemos garantizar plenamente su no toxicidad, ha declarado a Cifra don Domingo Rodríguez Moreno, presidente de la Federación Española de Armadores de Buques de Huelva, saliendo al paso de unas acusaciones publicadas recientemente en una revista de difusión nacional.

Y agregó: «Llevo treinta y cinco años como armador y no conozco caso alguno de intoxicación por ácido bórico, que, además, se viene utilizando desde mil ochocientos noventa».

Tras afirmar que la FAO, efectivamente, recomienda la no utilización del conservante,

pero que no lo prohíbe, dijo también que en Estados Unidos, país en el que sí está prohibido, se consume mucha gamba de Huelva, tratada precisamente con este producto.

Explicó a continuación que se vienen utilizando, aunque la Dirección General de Sanidad no lo permite desde el 31 de julio último, aproximadamente unos cincuenta kilos por cada treinta o cuarenta cajas de entre 35 y 40 kilos cada una. Y dijo que además del hielo que se añade, el marisco se lava con una manga de boca ancha al llegar a puerto, y nuevamente, sin interrupción, durante el tiempo que permanece en el mercado o en los saladeros, y que, finalmente, se cuece.

«Si a esto añadimos que el ácido bórico se queda todo

en la piel, y la piel no se come, ¿qué podemos ingerir de este producto en una gamba o un langostino?», añadió.

También informó que su grupo ha ofrecido un premio de tres millones de pesetas al investigador o empresa químico-farmacéutica que encuentre un aditivo de idénticas características para evitar la melanosis y que no ponga el marisco negro, como los descubiertos hasta ahora: biostop, varonina, cudec, metasulfito, hiposulfito...

Y terminó: «Si nos impiden utilizarlo sin antes hallar otra cosa, nos veremos obligados a amarrar los barcos. Y sólo en la provincia de Huelva hay ciento cuarenta, de los que el 90 por 100 de sus ventas brutas corresponden precisamente al marisco».

LA INDUSTRIA PESQUERA RENACE EN TENERIFE

SANTA CRUZ DE TENERIFE (De nuestro corresponsal).—Durante el pasado año, en los diferentes muelles del puerto de Santa Cruz de Tenerife se desembarcaron 23.200 toneladas de pesca. Sólo en la primera mitad del presente, el total de capturas desembarcadas asciende ya a 20.887 toneladas, cifra que, con claridad meridiana, pone de manifiesto el renacimiento de la industria pesquera en Tenerife.

Ahora, cuando se anuncia la próxima iniciación de la segunda fase de la Dársena Pesquera, estas cifras son elocuentes y significativas. Las vastas explanadas, que nacieron de la muerte de las viejas playas, son realidades, promesas de un futuro y también reflejo de un pasado. Los Pistas, Cueva, Bermeja, Jagua y Los Trabucos son hoy simples nombres, que, en planos y mapas de un pasado más reciente, señalan playas que fueron, playas que se sacrificaron con gusto —con verdadera e íntima satisfacción— para que el puerto de la isla creciese y se expandiese.

Hoy la inquieta y eterna superficie de la mar se ofrece a los hombres de la tierra. Sus huertas azules esperan —siempre lo han hecho— arado de proas para, esclava sumisa, recomenzar con rebrillar de plata palpitante. Cosechas magníficas llenarán las redes, y con seguridad plena, para la isla se abrirá nueva, necesaria industria.

Corría el año 1873 cuando, en su célebre guía de la ciudad, don Felipe M. Poggi y Barsotto escribía: «La pesca en Santa Cruz está reducida solamente a alimentar el consumo de pescado fresco que hacen los habitantes de esta población; y cuando la cosecha es demasiado abundante, como sucede con alguna frecuencia, y muy principalmente el pescado que aquí conocemos con los nombres de sardina, chicharro, bogas y caballa, que a veces arriban en considerables cardúmenes, se exporta para la vecina ciudad de La Laguna, pues este importante ramo de la industria no se ha explotado convenientemente. Bien es verdad que las dos tentativas, de que tenemos noticia, que se han hecho en esta ciudad para el establecimiento de empresas de pesca y salazón, una en 1772 y otra en 1838, no dieron resultado satisfactorio, viéndose en la necesidad de abandonarlas, tal vez por falta de conocimientos necesarios e indispensables para el arraigo y fomento de estas empresas, o por no haberlas planteado, desde luego, en la forma que requerían».

Efectivamente, en 1772, don Bartolomé Antonio Montañez y don Matías Rodríguez Carta establecieron —donde hoy se alza el antiguo Lazareto— un verdadero centro industrial, y, según el mismo Poggi y Barsotto, «construyeron unas altas casas y almacenes con motivo de la empresa que de acuerdo y en sociedad concibieron de secar el pescado salado».

Fracasado el intento, pasaron los años, y, con ellos, la pesca de bajura en Santa Cruz fue cada vez a menos, a tal punto que —justamente diez años más tarde— sólo 14 embarcaciones se dedicaban a ella. Sin embargo, en 1838, con algo más de aliciente y proyección —los bancos pesqueros africanos—, se creó una nueva empresa que, en la playa cercana al castillo de San Pedro, construyó las goletas «Teide» y «Tenerife» para dedicarlas a la mencionada pesca de altura. En contra de lo que de ellas se esperaba, las citadas embarcaciones no dieron el resultado previsto, y, pocos meses después, fueron vendidas.

NUEVA ETAPA

La pesca en aguas de Santa Cruz de Tenerife se efectuaba en embarcaciones que, en líneas generales, eran

idénticas a las actuales, que, con dos proas vallentes y arrufadas, son magníficos ejemplares de construcción marinera. Los escritos de la época nos las describen como ligeras y rápidas, «cuyo nombre es canday», con dos proas arrufadas, «las cuales proas están cubiertas en la misma forma que los castilletes de los barcos de travesía, a los que los pescadores denominan leites».

En cuanto oscurecía, los pescadores encendían en la proa una hoguera alimentada con tea, «de modo que produce una luz brillante que atrae y deslumbra a los peces».

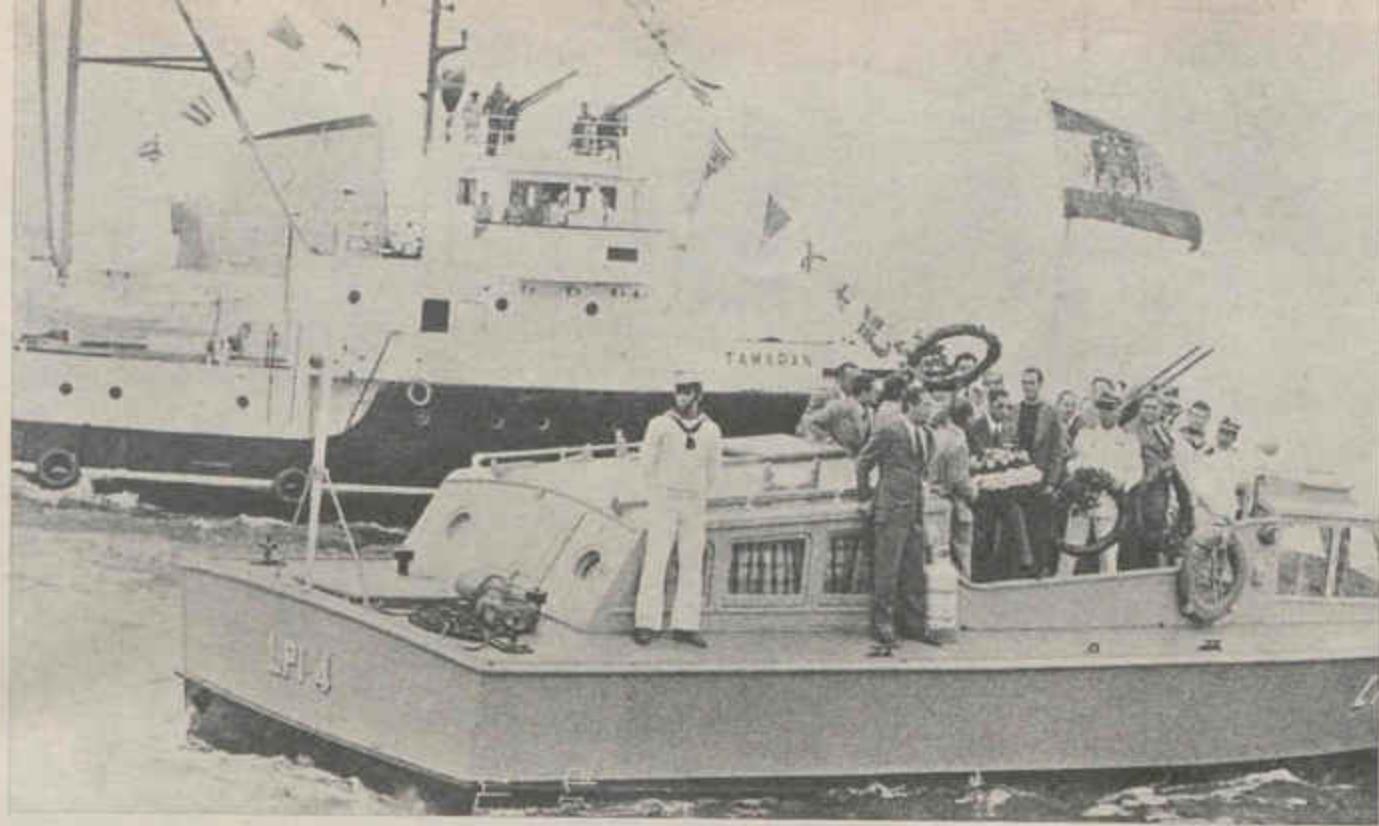
Hoy todo esto es pasado en el que, junto al «boquete del muelle», se atina la vieja Pescadería, y también el recuerdo de los antiguos «viveros», aquellos que —blancos de velas abiertas— iban y venían de los bancos saharianos. Aquellos «viveros» —aparejados de goleta o balandra— llenaron toda una etapa en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Eran los años del pescado «salpresa», aquel que se exportaba en considerables cantidades a puertos africanos en los «paquetes» de la Elder Dempster inglesa y los «liners» de la Transatlántica Española. Eran los años en que sólo las velas lucían en los bancos pesqueros cercanos a Canarias, bancos en que —ya bien entrada la década de los años 20— comenzaron a faenar «trawlers» venidos de puertos peninsulares, así como algún portugués y francés.

Más tarde se creó la empresa Pesquerías y Salazones de Tenerife, que, además de varias goletas de tres y dos palos —«Armandito», «Carlota», «Mercurio», etcétera— contaba con dos «trawlers», los «Remy-Mac» y «Luis Pozuelo», que faenaban cerca de la costa del Sahara. Posteriormente vinieron otros pesqueros de vapor —los dos «Caperochipis», desguazados años más tarde en los varaderos de Industrias Marítimas—, y, ya en la época de la segunda guerra mundial, fueron muchos los que bajaron a Santa Cruz desde los puertos gallegos. Los barcos de Freire y Barreiros se hermanaron aquí con los de Pesquerías Cantábricas, y, junto a los modernos de motor, navegaron aquellos que —de chimeneas de mucha guinda— antes habían sido ingleses y, muchos de ellos, «patrol ships» de la Royal Navy en los años de la guerra de 1914 a 1918.

Santa Cruz tuvo entonces sus propios pesqueros de vapor o motor —«San Cosme», «San Damián», «Santa Ana», «Ginés Cerdá», etcétera— y, al mismo compás que ellos marcaban, se fueron marchando para siempre los «viveros» y las goletas que iban al «salpresa». Aquellos últimos —«San José», «La Niña», «Francisco Ortega», etcétera— dejaron estas aguas por las de Lanzarote, y en el varadero de Industrias Marítimas, durante años y años, el «Progreso» esperó el desguace, su muerte definitiva para la mar.

Con la desaparición de esta goleta de dos palos —buen y sólido ejemplo de la arquitectura naval isleña—, la vela murió para el puerto de la capital tenerfeña, y por lo que respecta a la Dársena Pesquera, en su modalidad de embarcación dedicada a tales actividades, sólo recordamos a un velero de tres palos —de bandera de Mauritania y armador canario— que arranchaba después de haber limpiado fondos y reparado en los varaderos de Nuvasa.

Hoy, en la Dársena Pesquera del puerto tenerfeño —esa que espera su próxima ampliación— ponen sus estampas marineras y valientes los modernos pesqueros de todas las banderas, los integrantes de esa nueva generación en la mar, que, como todos los que han sido y serán, aran la mar con sus proas audaces. ■ JUAN A. PADRON ALBORNOZ.



LAS PALMAS

SE CELEBRO LA «SEMANA DEL MARINO»

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Un año más ha tenido lugar en nuestra ciudad la celebración de la Semana del Marino, organizada por el Instituto Social de la Marina a través de la Casa del Marino, y con la colaboración de los Sindicatos de la Marina Mercante y Pesca. Con tal motivo se ha desarrollado un amplio programa de actos culturales, deportivos y recreativos, dirigido a todos, desde los hijos de marinos o pescadores hasta los mismos pensionistas, ya que la Semana estaba abierta a todos, y de una forma principal a los profesionales de la mar y sus familiares.

PROYECCION DE DOCUMENTALES Y PELICULAS

El primer día de la Semana, que fue el 8 de julio, se dedicó al pase de unos documentales sobre la Cruz Roja, que fueron comentados por el presidente de la Asamblea Provincial, doctor Apolinario Navarro. Luego, a lo largo del programa, se fueron proyectando varias cintas de largo metraje, que gozaron de una buena afluencia de público.

EXPOSICION EL LIBRO DEL MAR

Por primera vez se hizo una exposición sobre el Libro del Mar, muestra que recogió una buena colección de libros técnicos, narrativos y novelas sobre el apasionante tema del mar, que resultó muy interesante.

ACTOS RECREATIVOS Y FOLKLORICOS

Durante la Semana se desarrollaron varios actos recreativos y folklóricos. En este sentido destacó la inauguración de un aula musical, con una audición comentada. Un festival-concurso, con agrupaciones folklóricas, que resultó muy animado, así como una audición de música «folk», junto con un atractivo desfile de variedades que congregó a más de medio millar de personas, haciendo insuficiente el salón de actos de la Casa del Marino.

CONCURSO INFANTIL DE DIBUJO Y PINTURA, SEGURO DE FIESTA

Otro número muy interesante y quizá uno de los de más relieve en la Semana del Marino fue el concurso infantil de dibujo y pintura para los niños de las Escuelas de Orientación Marítima, participando en el mismo representaciones de todo el litoral de la isla de Gran Canaria. Con tal motivo, se dieron cita en el muelle espigón del castillo, donde se desarrolló el concurso con viva expectación, demostrándose muchos hijos de marinos y pescadores sus cualidades artísticas. Una vez terminó el concurso, todos pasaron a la Casa del Marino, donde fueron obsequiados con un agasajo, desarrollándose a continuación una fiesta, con la participación de rondallas y otras atracciones, que hicieron pasar unos minutos muy agradables y de gran alegría a los pequeños.

Un momento del concurso infantil de dibujo y pintura desarrollado en el muelle espigón del castillo.

- ENTRE OTROS ACTOS, DESTACARON UNA EXPOSICION SOBRE EL «LIBRO DEL MAR», INAUGURACION DE UN «AULA MUSICAL» Y UN CONCURSO INFANTIL DE DIBUJO Y PINTURA.
- TAMBIEN TUVO LUGAR LA TRADICIONAL OFRENDA FLORAL, EN RECUERDO DE LOS MARINOS FALLECIDOS, Y UN INTERESANTE COLOQUIO ENTRE LOS ARMADORES Y LA ESCUELA DE FORMACION NAUTICO-PESQUERA.

MISA Y OFRENDA FLORAL EN RECUERDO DE LOS MARINOS FALLECIDOS

El día de la Virgen del Carmen tuvo lugar en la Casa del Marino una Misa, celebrada en su capilla por el padre Hernández Francés, capellán de la misma. Esta fue presidida por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, que estaba acompañado del jefe de Despacho de Buques de la Comandancia Militar de Marina y del presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante.

Una vez terminada la Misa, los presentes se trasladaron hasta el embarcadero del muelle Santa Catalina, donde les esperaba el comandante militar de Marina, capitán de Navio don Marcial Sánchez Barcáiztegui y Aznar, con el fin de trasladarse hasta la boca del puerto, donde tendría lugar una ofrenda floral en recuerdo de los marinos fallecidos. Desde la lancha patrullera «LP-4», se llevó a cabo la ofrenda, estando escoltada la misma por varias falúas y los remolcadores de servicio en el puerto, rezando previamente un responso el capellán de la Casa del Marino. A continuación, y por las autoridades y representaciones sindicales presentes, se procedió a lanzar cuatro coronas al agua, mientras desde el resto de las embarcaciones se arrojaron también flores, resultando muy emotivo el acto.

CLAUSURA DE LA SEMANA Y ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS

Como último acto de la Semana tuvo lugar la clausura de la misma en el salón de actos de la Casa del Marino. Lo presidió el delegado del Instituto Social de la Marina, señor Betancort González, quien estaba acompañado del presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, señor Rodríguez Navarro; presidente de la Agrupación de Consignatarios de Buques, señor Bordes Martín, y otras representaciones sindicales.

En primer lugar se hizo entrega del Premio

Agrupación de Consignatarios de Buques al productor y jefe de negociado de la empresa Juan Bordes Claverie, don Agustín Viera López, por llevar cuarenta y un años en la misma. Antes de su entrega, pronunció unas breves y emocionadas palabras el señor Bordes Martín, don Armando, resaltando las virtudes del compañero que había tenido en su empresa, el cual supo escalar todas las metas de su actividad desde abajo, siendo un ejemplo de honradez y lealtad. Dicho premio consistió en 7.500 pesetas en metálico y un diploma.

Finalmente se procedió a la entrega de los trofeos a los ganadores de las diferentes competiciones deportivas que se habían llevado a cabo durante la Semana en las modalidades de fútbol, damas, chapoli, en vite, futbolín y dominó, cerrando el acto con unas palabras de felicitación a los ganadores y participantes el presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante.

COLOQUIO ENTRE LA ESCUELA Y LOS ARMADORES

También hay que resaltar como acto enmarcado dentro de la Semana del Marino un interesante coloquio, que se llevó a cabo entre la propia Casa del Marino, la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera y los armadores de pesca y cabotaje, que resultó muy interesante y positivo por los temas abordados y por el deseo de incardinarse a los armadores con la propia Escuela con una mayor colaboración. En este sentido, los temas centrales del coloquio fueron el funcionamiento de una bolsa de embarque, prácticas del alumnado de la Escuela durante el curso académico a bordo de distintos buques, renovación de titulaciones en los profesionales ya embarcados, cursos monográficos, estudio de sucesivas reuniones, necesidad de un órgano consultivo que sirva de puente entre la Escuela y las empresas, y un amplio número de cuestiones que la propia dinámica del coloquio hizo patentes.

■ JUAN F. FONTE.



APOYO A LA FLOTA PESQUERA CANARIA

- LA «CARTA ECONOMICA» DE LAS ISLAS HA SIDO ENVIADA POR EL MINISTRO DE HACIENDA

El valor total de las obras y servicios que se han inaugurado el pasado julio en veintiocho municipios es de 3.257 millones de pesetas, cifra ésta que sitúa a Las Palmas entre las primeras provincias españolas en importancia de inversiones dentro del capítulo de las inauguraciones.

Clasificando los presupuestos por obras y servicios, han sido las vías públicas las que se llevan la palma, con 119 realizaciones, correspondientes a un presupuesto total de 680 millones de pesetas, aunque el mayor presupuesto correspondió a vivienda, con 1.670 millones de pesetas, para 4.644 unidades.

Pocas veces ha causado en la provincia tanta alegría una noticia como la famosa «carta económica» de las islas —enviada recientemente por el ministro de Hacienda, señor Barrera de Iriarte—, altamente positiva para el desarrollo de las islas.

Entre los puntos más importantes están los relativos a apoyar la flota pesquera canaria a través de un crédito oficial; dos mil millones de pesetas de crédito del Banco de la Construcción con destino a la construcción de viviendas sociales; desgravación de los arbitrios insulares, con miras a lograr plena efectividad en el programa de desgravación fiscal a la exportación; apoyo a la difícil coyuntura turística que atraviesa la isla, etc. En definitiva, podemos decir que es el plan de mayor envergadura que se haya afrontado en nuestras islas en una situación coyuntural, pero generalizada, de tan amplias repercusiones como esta en que nos encontramos.



CLAUSURA DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—El pasado día 15 de julio tuvo lugar en el salón de actos de la Casa del Marino de esta ciudad la clausura del curso escolar 1973-74 de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas, que lleva funcionando desde hace diez años.

Presidió el acto el comandante militar de Marina, don Marcial Sánchez-Barcáiztegui y Aznar, a quien acompañaban en el estrado, por el lado derecho, el delegado accidental de Trabajo, señor García Alvarado; vicepresidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, señor Perdomo Torres; gerente del PPO, señor Armas Vernetta, y presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, señor Miranda Junco. Por el lado izquierdo se situaron el delegado de Educación y Ciencia, señor Sanz Aranda; alcalde de la ciudad, señor Ortiz Wiot; delegado del Instituto Social de la Marina, señor Betancort González, y presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, señor Navarro Rodríguez.

Abrió el acto el director de la Escuela, don Alfonso Soler Turmo, para presentar al conferenciante que daría la última lección del curso, señor Pastora Herrero, inspector técnico de EGB del Ministerio de Educación y Ciencia, que abordó el tema «La formación profesional: una nueva frontera social y educativa». En primer lugar se refirió a la importancia que la nueva Ley de

Educación da a la formación profesional, haciendo hincapié que hay que examinar la misma en el propio preámbulo de la Ley, y no en el capítulo que se ocupa de ésta, afirmando que hay que «creer en la formación profesional».

Hizo un repaso general a la Enseñanza General Básica en sus fines, medios y modos, demostrando que está perfectamente enmarcada con la formación profesional, cuyo alcance hasta el momento no se ha sabido calibrar. Aludió al viejo concepto que había, donde la formación profesional sólo era para los pobres, y donde en su nueva concepción no distingue las inteligencias. Luego habló sobre la necesidad de potenciar la citada formación a diferentes niveles, ya que la tarea de la misma no era solamente campo exclusivo del Ministerio de Educación y Ciencia, sino también labor del conjunto de los demás Ministerios en el compromiso que les compete a cada uno. Destacó que la proyección social de la formación profesional en la nueva Ley de Educación ofrece la oportunidad de realizarse humanamente cada uno de los jóvenes, porque el peón no cualificado hay que hacerlo desaparecer, ya que no se concibe en nuestra sociedad actual. En ese sentido, resaltó que la formación profesional es una nueva frontera educativa que se abre a la preparación del trabajo. Volvió a insistir en el título preliminar de la Ley de Educación, donde se afirma que es una «Capacitación para el joven de

- Quinientos siete alumnos recibieron sus titulaciones en las especialidades de puente, máquinas, electricidad y radio.
- También se desarrollaron cursos deportivos y de competencia de marinero.
- La última lección del curso la pronunció el señor Pastora Herrero que habló sobre «La formación profesional: una nueva frontera social y educativa».

actividades profesionales que le promocionan social, cultural y científicamente hacia el país».

Además —dijo—, todos los estudiantes tienen que responder a un mismo nivel profesionalmente, sin que haya esas grandes lagunas que hoy separan a un titulado universitario de un obrero cualificado. Por último, se refirió al cuadro que pretende la nueva Ley de Educación General Básica aplicado íntegramente a la formación profesional con sus objetivos y contenidos; metodología y evaluaciones junto con una orientación al alumno personal, escolar y profesional, para lo cual hay que crear con carácter urgente unos gabinetes de psicología con el fin de encaminar al alumno hacia la profesión adecuada a su desarrollo. Finalmente, manifestó que la Escuela no debe regirse por unos boletines periódicos, sino por el calor y entusiasmo que ha de partir desde la raíz con esa conjunción profesores-alumnado, donde, junto a las disciplinas técnicas, tenían que estar también las humanas, que completan todo el bagaje cultural.

SE HAN TITULADO QUINIENTOS Siete ALUMNOS

A continuación habló el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González, para hacer un resumen de lo que ha sido el curso, destacando que se han titulado un total de 507 alumnos, repartidos en las siguientes especialidades: seis del curso preparatorio de acceso al COU, 72 de puente, 90 de máquinas, 14 de electricidad, 15 de radio, 47 de cursos deportivos y 263 de competencia de marinero.

También resaltó que se llevaron a cabo fuera de la Escuela dos cursos: uno, de patrón de pesca local, y otro, de motorista naval, en la localidad de Mogán, en la isla de Gran Canaria, así como un curso de competencia de marinero en Castillo del Ro-

meral. Destacó el éxito que había tenido principalmente el curso de motoristas navales, donde un 85 por 100 de alumnos habían aprobado, con otra gran ventaja, ya que prácticamente todos habían sido ya contratados para navegar con unas retribuciones muy interesantes. Por último, felicitó los alumnos que habían terminado: al cuadro de profesores, por su constante trabajo de supervisión, y dio las gracias al almirante de la Zona Marítima de Canarias por dar las máximas facilidades para que personal bajo su mando y cumpliendo el servicio militar pudieran participar de las clases; al comandante militar de Marina, por su apoyo y aliento dando las máximas facilidades para llevar adelante la labor de la Escuela; al delegado de Trabajo, para que hiciera llegar al ministro, como presidente del Fondo de Protección al Trabajo, las más rendidas gracias por la concesión de becas, que arrojó la importante cifra de 3.535.263 pesetas; a la gerencia del PPO por su orientación, asesoramiento y colaboración en la tramitación de las becas, y a los Sindicatos de la Marina Mercante y Pesca, por la concesión que hacen cada curso de unos premios para los alumnos más avenajados de las especialidades de Puente y Máquinas.

Seguidamente se procedió a la entrega de los certificados a los alumnos que habían terminado, así como los premios a los mejores alumnos de cada especialidad, recayendo el de Puente en don Servando Barquín Sierra; el de Máquinas, en don Avelino Robaina Méndez, y el de la constancia y aplicación, en el señor Canoso Aute.

Por último cerró el acto el comandante militar de Marina, capitán de Navío don Marcial Sánchez-Barcáiztegui y Aznar, quien dio la bienvenida a los nuevos hombres que venían a formar las filas de la Marina en una profesión tan dura e ingrata como es estar en la mar, deseándoles los mejores éxitos. Y en nombre del ministro de Comercio, declaró clausurado el curso 1973-74. ■ J. F. F.



Una vista del salón de actos de la Casa del Marino, durante la clausura del curso.

"EL SECTOR PESQUERO EN LA ECONOMIA CANARIA"

CICLO DE CONFERENCIAS CELEBRADO EN LA CASA DEL MARINO DE LAS PALMAS, QUE ORGANIZO EL I. S. M.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
(De nuestro corresponsal).—Organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina a través del Servicio de Fomento Social, ha tenido lugar un ciclo de conferencias en la Casa del Marino de esta ciudad, bajo el título general de «El sector pesquero en la economía canaria». A lo largo del ciclo tomaron parte cuatro conferenciantes, que desarrollaron brillantemente los temas elegidos, abriendo el turno con la charla titulada «La economía canaria», que estuvo a cargo del economista don Luis Hernández Pérez, el cual hizo un repaso a la situación actual del archipiélago canario, estudiando su crecimiento demográfico y los sectores primarios y secundarios, haciendo resaltar cómo se habían abandonado los primeros, en este caso el campo y la pesca, en beneficio de potenciar el sector servicios, como lo es la rama turística y la industria de la construcción. Analizó el momento actual de la economía canaria, que no es todo lo boyante que se deseara ante la regresión experimentada en las construcciones turísticas, al haberse desfasado la oferta de plazas con la demanda. En tal sentido recomendó que había que ir a potenciar los sectores primarios, como la pesca, y, por otra parte, había que ir a la construcción de viviendas sociales para dar empleo a los trabajadores de la construcción que actualmente están en paro, ya que tenemos uno de los déficits más altos en la falta de viviendas del país.

«LA ECONOMIA PESQUERA CANARIA»

La segunda conferencia, bajo el título arriba enunciado, estuvo a cargo

del administrador y economista de la Delegación del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, don Antonio Márquez Fernández, quien estudió los orígenes de la pesca con su base en Canarias, y también su emplazamiento que se produjo de un número determinado de industriales gallegos hace varios años para montar sus factorías en nuestra tierra. Hizo ver que el problema pesquero de Canarias necesita una auténtica planificación, donde un plan pesquero se hace urgente para rehabilitar el sector. Aludió a la necesidad de una institución a escala regional para que organice y planifique el plan que se ha de seguir. También se refirió a la apremiante necesidad de dotar a las islas de la provincia de una serie de muelles pesqueros que garanticen un desarrollo de la industria pesquera en zonas propiamente indicadas para ello, y que hoy están con unos medios precarios.

«INTRODUCCION AL COOPERATIVISMO»

La tercera conferencia estuvo a cargo de don José Antonio Gutiérrez Peña, jefe de la Obra Sindical de Cooperación en la provincia, que disertó sobre «La introducción al cooperativismo». En tal sentido, hizo un repaso a sus orígenes y evolución hasta nuestros días. Habló de sus ventajas y de sus inconvenientes, haciendo un resumen de las cooperativas que actualmente existen en la provincia. Hizo hincapié que antes de formar la cooperativa hay que preparar auténticos cooperativistas, deteniéndose a analizar al canario ante el

fenómeno cooperativo, donde su individualismo ha sido el peor enemigo a la hora de llevar adelante una empresa. También se refirió a la nueva Ley, en preparación, de Cooperativas, donde se pretende introducir nuevas normas, que vienen a potenciarla y desarrollarla con el apoyo del Estado.

«LAS COOPERATIVAS DEL MAR EN LA PROVINCIA»

La última conferencia del ciclo estuvo a cargo de don Federico R. Rodríguez Navarro. Comenzó a exponer su relato haciendo una breve introducción a los diversos tipos de asociación entre las gentes del mar. Luego expuso las diferentes clases de cooperativas existentes en España dentro del sector pesquero, donde representan únicamente un 4,3 por 100 del censo nacional. Pasó a continuación a analizar los diversos problemas que afectan a las cooperativas de la provincia, haciendo hincapié en la preparación del hombre, donde la particular idiosincrasia del hombre de mar de las islas, apegado a viejas tradiciones y con el afán individualista de resolver sus propios problemas, definen claramente por qué el cooperativismo del mar no ha calado hondo todavía entre los canarios. Habló de la necesidad de una buena formación profesional mediante un plan de acción coordinado y efectivo, la formación también de unos mandos intermedios, así como cursos de formación cooperativa para poder dar a conocer convenientemente este tipo de asociación. Por último se refirió a la necesidad de un plan de ordenación pesquera en la provincia. ■ J. F. F.

FALLECIERON NUEVE TRIPULANTES EN LA EXPLOSION DEL «THEODOROS V»

● **LAS PALMAS.**—A la altura de Cabo Blanco, a unas 500 millas de Las Palmas, sufrió un aparatoso y grave accidente el petrolero de bandera griega «Theodoros V». El suceso se produjo cuando una violenta explosión se originó en su sala de máquinas, a consecuencia de la cual murieron un total de nueve tripulantes, entre ellos, su capitán.

A la primera explosión la siguieron otras de carácter más débil, que hundieron el barco por popa, lo que, según el primer oficial del buque, fue un poco de suerte, puesto que las explosiones no afectaron a los tanques de petróleo y los tripulantes supervivientes pudieron echar botes salvavidas a la mar y alejarse de la zona.

Los treinta y un supervivientes del buque griego fueron rescatados por el pesquero ruso «Konda», que se encontraba faenando cerca del petrolero, y llevados a esta ciudad de Las Palmas, donde esperaron su repatriación.

SE HUNDIO (SIN VICTIMAS) EL PESQUERO «ANA ELENA»

● **LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**—El pesquero canario «Ana Elena», se ha hundido a unas quince millas de la playa de Maspalomas, a causa de un golpe de mar, después de que la tripulación lograra ponerse a salvo en un bote salvavidas.

Hacia las cinco de la mañana, la estación costera de Las Palmas comunicó a la Comandancia de Marina que el citado pesquero había sufrido una vía de agua y que sus tripulantes habían podido abandonar el buque.

Nada más conocerse la noticia partió del puerto de Las Palmas el remolcador «Tamarán», que poco después de las seis y media de la mañana recogía a los seis hombres que formaban la dotación del «Ana Elena».

Al ocurrir el accidente, el pesquero «Ana Elena» se dirigía hacia la zona denominada La Huera. A unas setenta millas de Maspalomas se comprobó que el buque hacía agua, por lo que el patrón ordenó cambiar el rumbo hacia Las Palmas, cuando a unas quince millas sufrió un fuerte golpe de mar, rompiéndole parte de la proa y provocando su hundimiento.

EN AGUAS DE VILLA CISNEROS

EMBARRANCA EL «JULIA NOVAL», DE PUERTO DE SANTA MARIA

● **LAS PALMAS.**—En la madrugada del pasado día 26 de agosto, en la costa de África, próxima a Villa Cisneros, embarrancó la embarcación «Julia Noval», con base en el puerto de Santa María, perdiéndose totalmente.

Afortunadamente, la tripulación de dicho barco pudo ser rescatada sin grandes dificultades, y en el momento de redactar esta noticia se encuentra en Villa Cisneros esperando puedan ser evacuados, lo más pronto posible, estos pescadores a sus respectivos hogares.



LE FALTO REFUGIO

Abatido por las olas, el pesquero «Eurípides» quedó destrozado por el mar —encalló y se hundió— en la zona occidental de la isla canaria de San Miguel de la Palma. Hechos como éste son frecuentes en esta zona, al no tener los pesqueros ningún refugio en el centro de la bahía del puerto de Tazacorte, como correspondería.

MURIERON DIECIOCHO TRIPULANTES DEL «QUO VADIS»

LA MAYOR TRAGEDIA OCURRIDAS EN EL BANCO SAHARIANO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—La mayor tragedia ocurrida hasta ahora en el banco canario-sahariano, con la desaparición de un total de dieciocho hombres pertenecientes a la tripulación del buque congelador «Quo Vadis», al hundirse éste en la noche del pasado 29 de julio (de cuya noticia dimos un avance en nuestra anterior edición), ha llenado de luto y consternación a un número igual de hogares, ya que no se recuerda un accidente marítimo de tal magnitud por estos lugares. Sólo cuatro hombres han sido los supervivientes de este naufragio, que nos han contado su odisea para HOJA DEL MAR entre su propio asombro, pues no llegan a explicarse cómo se salvaron, ya que no dio tiempo a nada.

El «Quo Vadis» acababa de recoger el copo muy cerca de Punta Leven, en la vecina costa del Sahara, y había puesto rumbo hacia Villa Cisneros con el fin de recoger pan y un tripulante que les esperaba, siguiendo órdenes de sus armadores. Eran las 11,30 horas de la noche del lunes 29 de julio. A bordo y en la cubierta iban un total de nueve hombres, que se dedicaban a apartar la pesca y a desviscerar los cefalópodos con el fin de pasarlos al túnel de congelación. En la popa se encontraban otros tres marineros, que habían marchado a dicho lugar siguiendo órdenes del patrón para amarrar las puertas, ya que iban haciendo bastante ruido. El estado de la mar era bastante malo, con fuerte marejada, y de vez en cuando había rachas de viento fuerte.

■ LOS CUATRO SUPERVIVIENTES NO SE EXPLICAN COMO PUEDIERON SALVARSE.

■ EL BUQUE ERA UN MODERNO CONGELADOR, AL QUE ABATIERON DOS GOLPES DE MAR CONSECUTIVOS.

Un golpe de mar y luego otro seguiente fue suficiente para que el congelador se escollara de la banda de estribor, hundiéndose en cosa de pocos segundos, dando antes la vuelta para quedar apoyado con la popa al fondo y asomando su proa unos cuatro metros. Pero dejemos que sean los cuatro supervivientes quienes nos relaten el siniestro minutos después de llegar al puerto de La Luz, a bordo de los buques «Greco» y «Zurbarán», que fueron sus salvadores. En primer lugar lo hace Gaspar Fuentes Reyes,

viudo y con seis hijos, natural de la isla de Lanzarote, de profesión marinero.

DOS GOLPES DE MAR

—Fuimos recogidos del agua casi ahogados y a punto de congelarnos. Todavía no me explico cómo pude salvarme, porque todo fue tan rápido que no dio tiempo a nada. Yo me encontraba en la popa, junto a mis compañeros José Vázquez Mora y Manuel Argibay, amarrando las puertas. De pronto, y cuando eran las doce menos cuarto de la noche, vino un primer golpe de mar que nos anegó el barco, pero cuando aún no se había recuperado, vino otro seguido, que fue el definitivo. Yo me tiré al agua, y como pude me agarré a una tabla de enjaretado, y batallando con el oleaje aguanté unas cuatro horas y media, hasta que acerté a pasar muy cerca de mí, que casi me coge por la banda de estribor, el pesquero «Greco». Grité todo lo que pude y tuve la suerte que me oyeron, deteniendo su marcha y volviendo a mi encuentro. Fue algo dramático, porque yo creía que si continuaba así me ahogaría en cosa de pocos minutos.

Como vemos, el relato que nos ha hecho este marinero lanzaroteño es de auténtica novela, ya que, por otra parte, vio también a dos compañeros más que se ahogaron, toda vez que desde un principio había en la superficie del agua un total de seis hombres de los veintidós que llevaba el «Quo Vadis». Otro de los supervivientes, que también estaba en la popa, fue José Vázquez Mora, de Huelva, igualmente marinero, y que al caer al agua también buscó como pudo una tabla a donde agarrarse.

—Fue algo terrible e inesperado. Nadie pensaba que un barco tan grande fuera a hundirse. Su desaparición fue casi instantánea, de tal forma que teníamos puesta la ropa de agua y no pudimos quitarla.

La opinión de los otros dos supervivientes también interesaba conocerla, más aún cuando ellos se encontraban en la cubierta, por delante del puente,

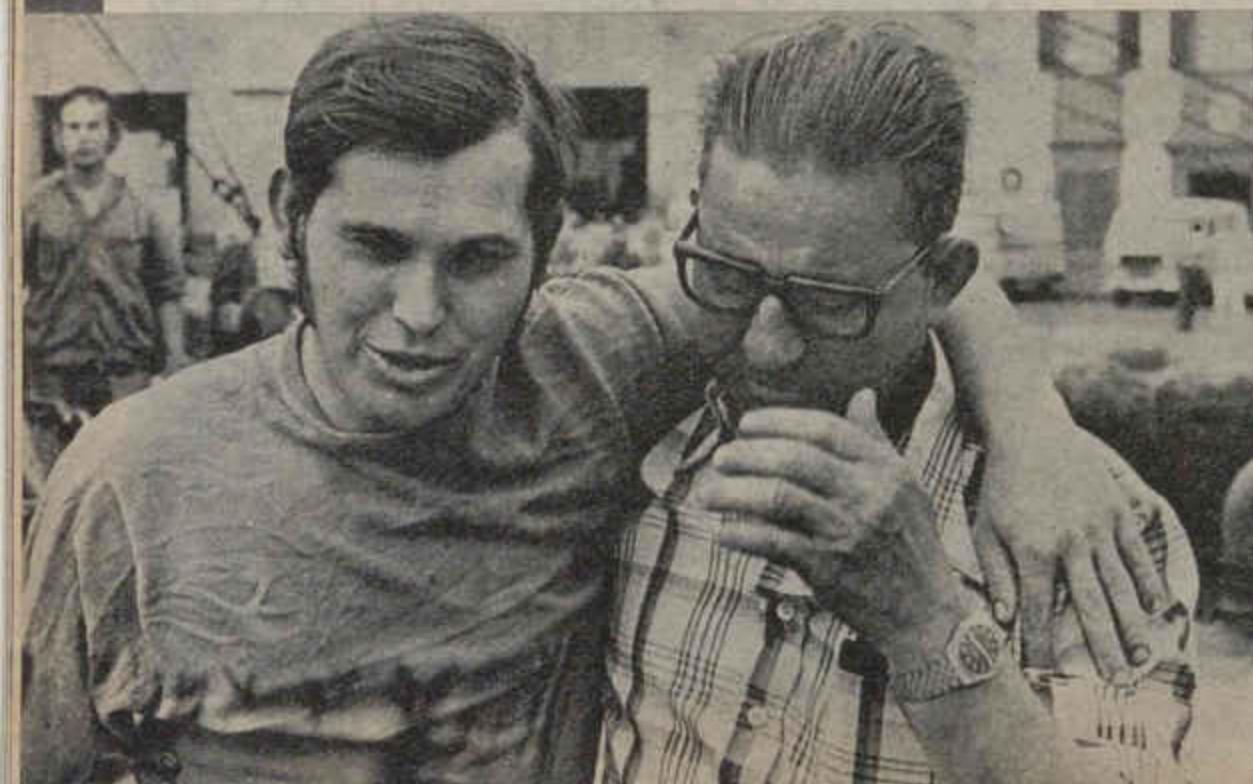
Jesús Omil consuela al padre de Avelino Prieto Freire, el camarero que también desapareció en el mismo muelle, momentos después de desembarcar. Su padre se enteró de la noticia al llegar a Las Palmas a bordo del congelador «Atocha», que tuvo la desgracia de incendiarse por completo horas después de su estancia en puerto.



Gaspar Fuentes relata el suceso a la cámara gráfica.

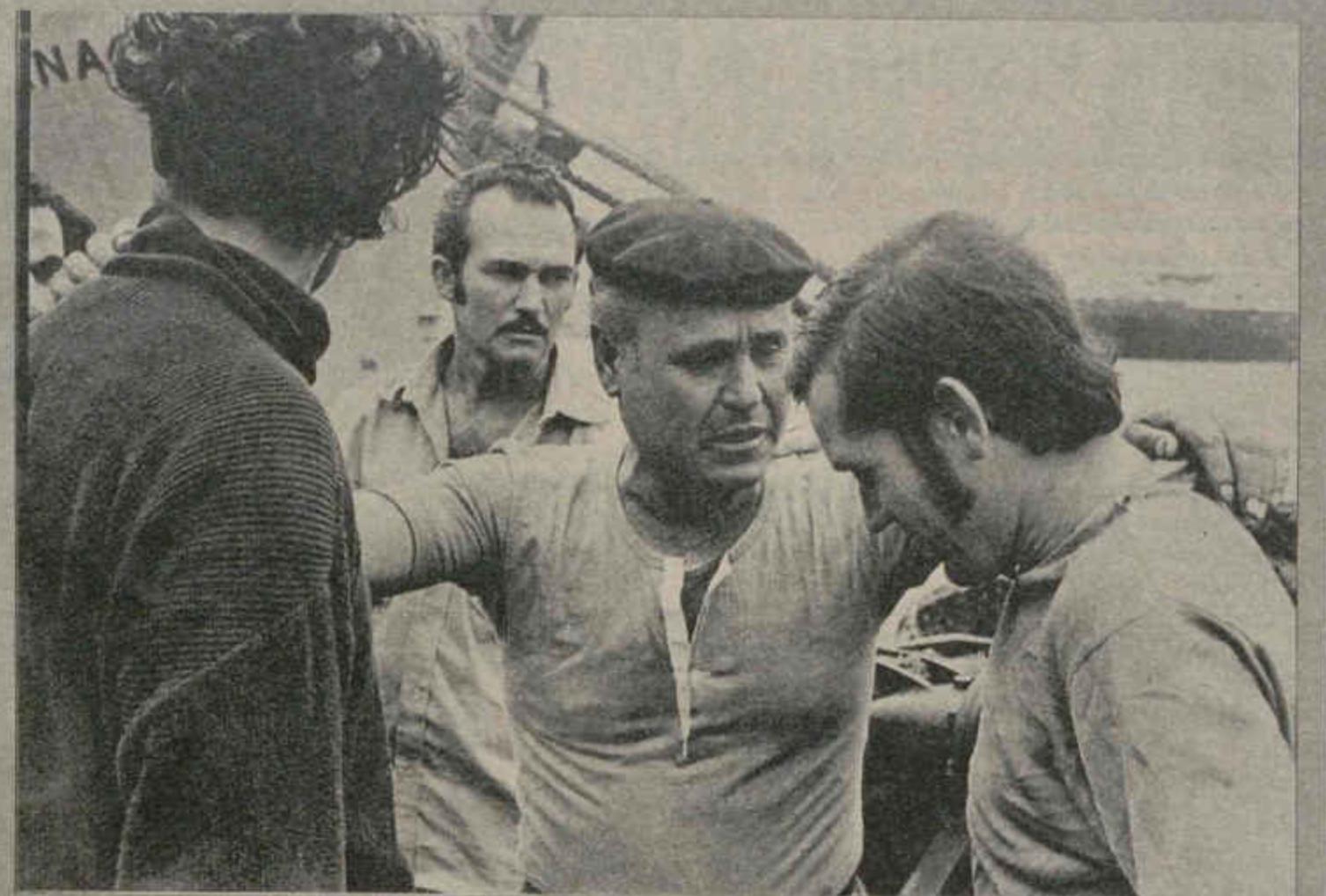
donde había más hombres. En primer lugar nos narra los hechos otro marinero de la isla de Lanzarote, Victoria Betancort Martín:

—Yo estaba desviscerando el pescado y de repente vino un fuerte golpe de mar que me echó fuera del barco. El agua me devolvió de nuevo al «Quo Vadis», pero al instante, un nuevo golpe de mar dio la vuelta al barco, teniendo la suerte de salir a la superficie por debajo de la proa. Al nadar me encontré con dos trozos de tabla, a los cuales me agarré fuertemente. A mi lado estaba mi compañero Jesús Omil, que también se agarró a un enjaretado, pero la corriente nos separó y no lo vi más, y pensé que se había ahogado. Pero grande fue mi asombro al recogerme el «Zurbarán» y ver que se encontraba a bordo del barco.

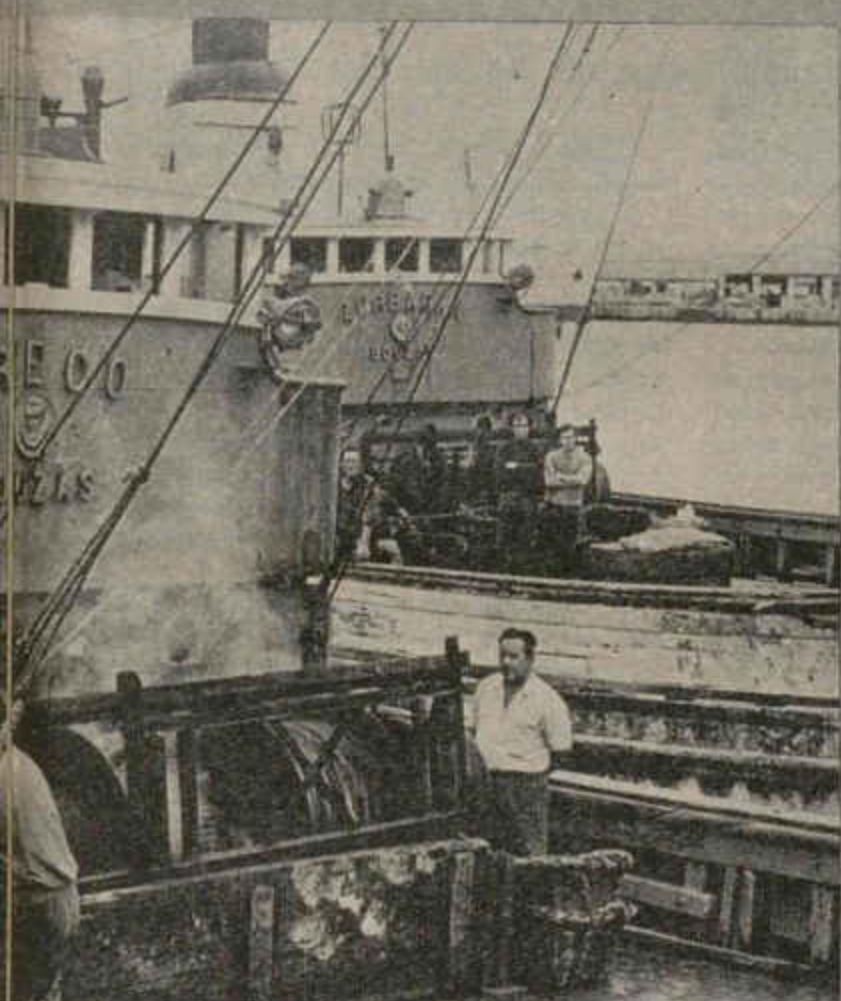




Segundo patrón, que fue uno de los dieciocho desaparecidos. (Reportaje de la revista del diario «La Provincia».)



Gaspar Fuentes, que llegó en el «Greco», abraza a sus otros tres compañeros, Victoriano Betancort y Jesús Omil, que venían en el «Zurbarán», viéndose otra vez juntos después de la tragedia en el puerto de Las Palmas.



Los cuales llegaron al puerto de Las Palmas los cuatro naufragos.



Los cuatro supervivientes del «Quo Vadis» (de izquierda a derecha): Victoriano Betancort, Gaspar Fuentes, Jesús Omil y José Vázquez.

ERA UN BUQUE MODERNO

Para una mejor orientación del lector, diremos que el congelador «Quo Vadis» pertenece a la empresa Turial-Felgar, S. A., y había salido del puerto de La Luz el pasado día 20 de junio para dedicarse a la pesca del cefalópodo. Era un moderno congelador, ya que entró en servicio en el año 1964, y en un principio se dedicó a la captura de la merluza en aguas de Sudáfrica. Pero cuando dejó dicha zona se vino al banco canario-sahariano para dedicarse a la captura de cefalópodos. Tenía un registro bruto de 538 toneladas por 342 netas. Pertenecía a la lista tercera de Vigo, folio 8541, y su eslora era de 48,62 metros por 8,80 de manga.

Por fin, nos faltaba conocer la opinión del contramaestre del frío y el único

soltero de los supervivientes, Jesús Omil Lois, que vive en Pontevedra:

—Yo estaba en la puerta que da acceso a la cubierta, sorprendiéndome el duro golpe de mar. Cuando me di cuenta estaba en el agua y, como pude, me agarré a una madera de enjaretado. En un principio esperaba que hubiera más compañeros con vida, pero fue imposible, porque a todos cogió de sorpresa. Los que estaban en cubierta separando el copo fueron arrastrados por el barco al darse vuelta, quedando debajo atrapados por los aparejos y otros objetos que iban en la cubierta. En verdad no me explico cómo pude escapar. En cuanto al resto de los compañeros, unos iban de guardia en el puente y otros en la sala de máquinas, mientras que otro grupo dormía en sus camarotes.

Los dieciocho tripulantes desaparecidos son los siguientes: Evaristo Bermúdez Bernaldos, patrón de Cangas; Manuel Iglesias Fernández, mecánico mayor, de Bayona; Jesús Soages Rodríguez, primer mecánico, de Cangas; Laureano Vázquez Villariño, segundo mecánico, de Marín; José Iglesias Fernández, engrasador, de Marín; Avelino Prieto Freire, camarero, de Cangas; Manuel Argibay Gómez, marinero, de Vigo; José M. Armada Costas, marinero, de Vigo; Juan J. Figueroa Perdomo, marinero, de Las Palmas; Guillermo Toledo González, segundo patrón, de Lanzarote; Adolfo García Negrín, contramaestre, de Lanzarote; Adelio Alvarez Montenegro, engrasador, de Vigo; José Martín Martín, marinero, de Lanzarote; Gregorio Romero Valencia, marinero, de Isla Cristina; Marcelino Cabrera González, marinero, de Lanzarote; Juan Díaz Montelongo, marinero, de Lanzarote; Miguel Moreno Cañas, marinero, de Lanzarote, y Domingo Reina González, engrasador, de Lanzarote.

En la capilla de la Casa del Marino, donde se alojan los cuatro supervivientes, tuvo lugar el pasado 2 de agosto una Misa en sufragio de las almas de los dieciocho desaparecidos, encontrándose presentes los cuatro naufragos, Gaspar Fuentes, Jesús Omil, José Vázquez y Victoriano Betancort. La Misa fue celebrada por el capellán de la Casa, padre José Hernández Francés, asistiendo un numeroso público, que llenó por completo la capilla y pasillos, figurando entre los mismos varios familiares de los desaparecidos, así como representantes de los armadores. ■

JUAN F. FONTE

COLEGIO UNIVERSITARIO DE ESPECIALIZACION PESQUERA EN LA CORUÑA

LA CORUÑA, 20.—La Dirección General de Promoción Social ha comunicado que el Ministerio de Trabajo ha concedido a la Universidad Laboral de La Coruña una subvención de 30 millones de pesetas para la construcción de un colegio universitario con capacidad para cien alumnos y que atenderá preferentemente a los asistentes a los cursos de especialización pesquera.

Al mismo tiempo, se pone en marcha la negociación con la FAO y con la Universidad de Santiago de Compostela y otras instituciones especializadas, para la investigación aplicada a la industria pesquera de Galicia, con objeto de fundar un centro permanente de información, investigación y especialización pesquera.

El nuevo centro atenderá a los distintos cursos de verano en que se ha especializado la Universidad Laboral de La Coruña y que ha permitido atender en ella a 700 alumnos en este mismo curso.

RIBADEO

CENTRO DE INVESTIGACION DE ESPECIES MARISQUERAS

RIBADEO (Lugo), 9.—Un centro de investigaciones de especies marisqueras, principalmente crustáceos, funcionará en este municipio bajo la dirección de técnicos especializados. El centro se hallará en un edificio situado en las cercanías del muelle

de Porcillán, adquirido por el Plan Marisquero de Galicia en la cantidad de tres millones de pesetas.

Tendrá carácter regional y se dedicará al estudio de las especies de todo el litoral gallego.



VIGO

CONFERENCIA MEDICA EN LA CASA DEL MAR

VIGO.—En el salón de actos de la Casa del Mar, y presidida por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, tuvo lugar la conferencia en que los doctores don Marcial Vieitez Lorenzo, endocrinólogo del ISM en Pontevedra, y don Manuel Carballal Lugris, jefe del Servicio de Anatomía Patológica de la Residencia del INP en aquella capital, dictaron el tema: «Formas etiológicas de la diabetes melitus; sus complicaciones y tratamiento».



SUPERVIVIENTES DEL «TIMOTEA».—La Coruña. Los tripulantes del pesquero «Timotea», que ardió en alta mar, cerca de las Sisargas, fueron rescatados por un buzanero y un yate inglés. Ahora, ya a salvo, se reúnen en el muelle del puerto de La Coruña, inmediatamente después de su arribada, sanos y salvos.

EN EL MUELLE DE LA CORUÑA

EL «TIMOTEA» SE HUNDIÓ EN ALTA MAR

• El mercante se hundió cerca de Aguiño (La Coruña)

AGUIÑO (La Coruña), 12.—El mercante «Juan Riva», de quinientas toneladas de desplazamiento, se ha hundido esta tarde a unas cuatro millas de este puerto, y sus ocho tripulantes han sido rescatados, sin novedad, por el pesquero «Mar Menor», que faenaba en aguas cercanas.

El accidente ocurrió a unas cuatro millas al Oeste del puerto de esta localidad. El pesquero captó la llamada de socorro, e inmediatamente cambió su rumbo y se puso a su costado.

Según ha manifestado el patrón del «Mar Menor», Antonio Torres Crujeriras, el «Juan Riva» tardó cerca de media hora en hundirse. «Los tripulantes rescatados —añadió—, que eran el total de los que viajaban a bordo del buque siniestrado, tenían la natural excitación a causa del accidente. Les fui pasando a mi barco con algunas de sus pertenencias, sin poder hacer más».

El «Mar Menor» llegó al puerto de Aguiño sobre las cinco de esta tarde.

El pesquero recogió igualmente dos personas que iban a bordo del buque siniestrado.

El costero se hundió, debido a una vía de agua, en un corto espacio de tiempo. Estaba matriculado en Gijón, y había sido construido hace veinticuatro años. Con un cargamento de hojalata se dirigía desde Bilbao a Vigo. En la actualidad, el costero siniestrado tenía su base en Corcubión (La Coruña), de donde son todos sus tripulantes.

La tripulación del buque la componían: Jesús Martínez López, patrón; Julio Domingo Pérez, primer maquinista; Manuel Redonda Blanco, segundo maquinista; Manuel Díaz Oca, contramaestre; Gregorio González Lago, cocinero; José Manuel Lema Santos, marinero, y Manuel Santiago Lago, marinero.

DESAPARECIDO EN ALTA MAR

GIJÓN.—Jorge Marques Lopes, patrón del «Arco Iris», embarcación pesquera con base en Cudillero, desapareció en la mar cuando se encontraba en las faenas de pesca a la merluza sin que los demás tripulantes se percataran del hecho hasta la amanecida del 24 de julio.

Calvo Sotelo» al efectuar las maniobras de remolque en los muelles de la zona franca.

La tripulación del remolcador se lanzó al agua, poniéndose a salvo. No obstante, dos miembros de la citada tripulación resultaron heridos de carácter leve.

Inmediatamente se ha procedido al rescate del remolcador.

El «Sertosa 15» había entrado en servicio el pasado mes de julio.

CADIZ

REMOLCADOR HUNDIDO

CADIZ, 13.—El «Sertosa 15», remolcador perteneciente a la Compañía General de Carbones, que presta servicio en este puerto, resultó hundido en abordaje con el petrolero «José

ALICANTE

MUERTO EN ACCIDENTE LABORAL

ALICANTE.—Francisco Lledo Bótoa, tripulante del buque «Covadonga» con base en Gijón, falleció en Roio de Oro al golpearle la bota del barco, el pasado 13 de julio.

CLASURA DE CURSO EN LAS ESCUELAS DE NAUTICA Y F. P. NAUTICO-PESQUERA DE GIJON

GIJON (De nuestro corresponsal). Tuvo lugar en Gijón, con la solemnidad acostumbrada, la clausura oficial de las enseñanzas impartidas durante el curso 1973-74 en la Escuela Reconocida de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM, coincidentes con la finalización de los exámenes de la convocatoria oficial ordinaria, que se ha venido desarrollando desde los primeros días de junio por el orden establecido.

Singular relieve alcanza este acontecimiento cada año en la capital marítima de Asturias. Bajo la presidencia del almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, y con asistencia de las primeras autoridades provinciales y locales, se celebró dicha clausura en el salón de actos, con nutrida concurrencia de alumnos, profesores, representantes de la vida marítima y pesquera y numerosos amigos de la Escuela.

El acto se inició con la lectura de la Memoria, recogiéndose en ésta las actividades de todo orden desarrolladas en el marco y ámbito de la Escuela; prácticas, ensayos, entrenamientos, colaboraciones para y por la Escuela, que hacen de la misma en su doble finalidad y proyección—enseñanzas de la Carrera Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera, comprendiendo así toda la gama de especialidades—un centro que demanda espacio (más medios vendrán por añadidura) para la afluencia cada vez mayor de quienes ven posibilidades y futuro en la mar, respondiendo a ese emplazamiento para la disposición de una flota mercante nacional de diez millones de TRB.

Al término de la lectura de dicha Memoria, puestas en ella de relieve también colaboraciones personales que dan medida de la efectividad de la Escuela y la confianza en su quehacer de cada día, el jefe del Servicio de Fomento Social y antiguo profesor y director, don Gregorio Ramos Charro, se refirió a las enseñanzas náuticas de forma muy específica, destacando las particula-



● EL ACTO FUE PRESIDIDO POR EL ALMIRANTE FONTAN

ridades de las mismas y cuanto por ellas se puede alcanzar para robustecer las posibilidades cada vez más crecientes y dignas en orden a satisfacer las ansias individuales, con la sola limitación natural de lo que la inteligencia, poder de asimilación, voluntad e interés, imponga a cada cual. Pero siempre, es indudable, todo hombre, y a tenor de su capacidad y el afán que imprima a su proyección humana, tiene su lugar en la sociedad pujante, y, por ello, participación decisiva en el mejor y más justo desarrollo de ésta. Su concurso es tan necesario como vital. Terminó animando a todos en la continuación de su labor y es-

fuerzo superador, en forma especial a los alumnos, hoy ya incorporados a otras responsabilidades mayores por el paso o camino emprendido a través de esta Escuela, y que no terminan, sino que deben ser el comienzo para otras en plena satisfacción profesional y, por ende, social y humana.

COMANDANTE DE MARINA

Tras la intervención del señor Ramos Charro, calurosamente aplaudido, tomó la palabra el comandante militar de Marina de Asturias, capitán de Navío don Luis Berlin Camuñas, quien aludido expresamente en la Memoria para su destacada colaboración, agradeció vivamente el detalle, que viene a corroborarle —dijo— la sinceridad del afecto que lo mismo el profesorado que los alumnos que se vienen sucediendo en esta Escuela le han demostrado, y, por ello, corresponde en la misma medida y por cuanto siente especial predilección por la Escuela, «un poco la niña de mis ojos», prometiendo mantenerse, como desde el primer instante, cerca de sus problemas para colaborar en sus soluciones. Palabras últimas de su breve intervención, igualmente aplaudidas.

A continuación se procedió a la entrega de certificados de examen por quienes, con el señor almirante Fontán, ocupaban la presidencia: gobernador civil, comandante militar de Marina, alcalde de la ciudad, jefe del Servicio de Fomento Social, decano de la Facultad de Ciencias, delegado provincial del ISM, gerente provincial del PPO y el director de la Escuela.

PALABRAS DEL ALMIRANTE FONTAN

Finalizada la entrega de los certificados que dan acceso a las titulaciones de Puente, Máquinas y Radiotelefonía en sus diversas categorías, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, tras saludar y agradecer la presencia de autoridades y representaciones en este acto, felicitó al profesorado y alumnos, añadiendo para éstos, «el mundo se va lanzando hacia una desobediencia constante; es fundamental aprender a obedecer, y también aprender a servir a los demás, que es, en este caso concreto, servir a España. Hay que servir con cariño, con lealtad y con todas las virtudes expresadas al máximo». Informó que una de sus máximas ilusiones era el conseguir que Gijón tenga la Casa del Mar, en la que irá ubicada una residencia para los alumnos que sean de fuera de Gijón. «El proyecto de esta Casa del Mar —dijo— ha pasado por diversas fases, algunas de ellas bastante lentas, por varias razones, pero se puede considerar ya en la fase definitiva de solución inmediata para su salida a subasta pública en plazo breve, y después sin demoras demasiado extensas, tendremos la Casa del Mar, tan anhelada y necesaria, en cuya inauguración, si Dios quiere, estaré presente». Por último, reiterando las gracias y la enhorabuena, declaró clausurado el curso 1973-74, agradecidas las últimas palabras con un cerrado aplauso de todos los asistentes, puestos en pie, rindiendo así homenaje y cálido respeto a nuestro presidente. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.



«HAY QUE MODIFICAR EL SISTEMA DE VENTAS POR SUBASTA A LA BAJA»

BILBAO, 20.—Difíciles perspectivas las que tiene ante sí el sector pesquero, cuya situación ha empeorado tras la última subida del gas-oil. Ayer se reunieron los representantes de las Cofradías del Norte para buscar alguna solución al problema de unas constantes subidas que no tienen reflejo en los precios del pescado.

La primera y más penosa conclusión de los reunidos fue la siguiente: Si la segunda costera del bonito no viene buena, esto será la ruina, y el año próximo la flota tendrá que permanecer amarrada a puerto. Los resultados de este año imposibilitarán a muchos el pago de los créditos con los que compraron las embarcaciones.

Entiéndase bien: No se trata de que los pescadores quieran forzar nuevamente la situación para conseguir un precio más ventajoso del combustible. Quién más quién menos ha aceptado con cierto estoicismo esa suplementaria peseta que ten-

● PREOCUPACION POR EL AUMENTO DE PRECIO DEL GAS-OIL

drán que pagar por cada litro de gas-oil. No se trata de conseguir un nuevo favor del Gobierno, sino de clasificar de una vez la comercialización de la pesca sin que a cada momento tengan que andar pidiendo limosna.

¿Cuál va a ser la solución? Los pescadores creen que ha llegado la hora de modificar el sistema de venta por subastas a la baja. «Esto —dicen— sólo beneficia a los intermediarios. Que nos expliquen si no por qué nosotros venimos cobrando este año el bonito catorce pesetas más barato que el pasado, mientras que esta baja no tiene correlación en el mercado y mucho menos en los restaurantes».

La fórmula posiblemente más viable y la que defienden los propios pescadores podría ser la de estable-

cer unos precios justos para cada especie, sujetos posiblemente a unas ligeras oscilaciones, de acuerdo con la estación o con la marcha de cada campaña. En ese justiprecio habría que valorar también la dura vida de estos hombres y el permanente riesgo de su trabajo.

Sea cual fuere la solución, es urgente que se adopte alguna fórmula. Tal como está hoy la situación, cualquier mínimo contratiempo —una costera deficiente o una nueva subida en el precio del combustible— podría dar al traste con una industria que en la provincia de Vizcaya da trabajo a más de cinco mil personas.

REUNION DE LAS COFRADIAS DE PESCADORES DEL NORTE DE ESPAÑA

EL PRECIO DE ALGUNOS PESCADOS HA DISMINUIDO

A la reunión de la Interfederación de Cofradías de Pescadores del Norte de España, celebrada ayer en Bilbao, asistieron representantes de las cinco Federaciones de Pesca enclavadas en ella: Guipúzcoa, Santander, Lugo, Asturias y Vizcaya. El alza del precio del gas-oil era esperada a partir del 11 de septiembre, pero hubo de ser adelantada por el Gobierno a causa de un crecimiento superior al previsto del consumo de gas-oil en estos últimos seis meses, que ha agotado el dinero previsto para subvencionar al combustible pesquero.

CUENTOS DE LA RIA Y MAS ALLA

PATXI Y LA POLITICA

Patxi, nuestro buen amigo y pescador vasco, ese muchacho medio candor y medio desconfianza, esa vitalidad exultante con fe, esperanza y ganas de vivir, está desconcertado.

Ha vuelto a su bello pueblo del Cantábrico después de una larga, fatigosa y fructífera costera.

Ya su ama ha guardado sus dineros y su novia sus sueños de felicidad, una en la Caja de Ahorros y la otra dentro de su corazón.

Ya vuelve Patxi a trabajar preparando el barco para perseguir al bonito y empezar otra costera...

pero las noticias que lee en el periódico, que le llegan a través de las ondas de radio y las imágenes de televisión, le tienen perplejo y desconcertado.

Está leyendo y oyendo frases que nunca escuchó:

—Dicen que la guerra no ha terminado.

—Dicen: Que hay que estar velando las armas.

—Dicen: ... que ya sabemos dónde está el enemigo.

—Dicen que hay inmovilismo

—Dicen que hay apertura.

—Dicen: ... que los principios de tal señor.

—Dicen: ... que los principios de aquella cena.

—Dicen: ... que los principios de tal reunión.

Dicen que dicen y dicen, y Patxi no lo entiende.

El nunca ha visto la guerra, y por lo visto hay una.

El nunca ha tenido un arma, y en cambio se entera de sabotajes y de muertes.

El cree que todos los españoles son sus amigos, y los hombres de mar sus hermanos, y, por lo visto, hay Judas disfrazados de blanco, de azul o de rojo.

El no sabe de inmovilismo

ni de aperturas, pues nadie le ha enseñado. El lee alguna vez para aprender, y ahora se entera que hasta las librerías se queman. El oye hablar de principios de tal o cual tendencia, y hasta le dicen que unas son de derecha y otras de izquierda. ¡Pobre Patxi!, y él que siempre creyó que los únicos principios eran los de la Ley de Dios.

Patxi ha oido decir que la derecha y la izquierda se preparan... y mira sus dos manos, sin comprender cómo no pueden ser amigas.

Decididamente, ¡NO!, eso no es para Patxi: él se vuelve a su barco a perseguir bonitos, ¡que es lo suyo!

Si los políticos son tan complicados, volubles, extraños y bobos, ¡que lo sean!

Si se pelean los blancos y los azules y al final ganan los colorados, se les estará muy bien, ¡por tontos!

Si queman librerías y las derechas y las izquierdas se enzarzan en luchas furibundas y bizantinas, ¡que se peleen!

Si hubieran tenido la inteligencia de formar un centro, grande como su corazón, para controlar la diestra y la siniestra, ahora nadie tendría miedo, nadie tomaría posiciones y todos.

¡Todos!, tendrían más fe en el futuro. El se sabe seguro de sí mismo.

Dios, la mar, su pueblo y su ancho corazón le dieron el equilibrio necesario para tener esperanza y mirar el horizonte con serenidad.

¡No!, decididamente, la política no es para Patxi, es demasiado complicada para su mente sencilla; él sólo aspira a servir a Dios y a su Patria,

y a ganar su pan... pero siempre a través del amor de sus semejantes. ■ LAZARO ROSA.

BOUS DE ARRASTRE INVALEN LOS SECTORES DE PESCA ARTESANAL

BILBAO, 13.—Se han registrado incidentes entre embarcaciones de la flota dedicada a la pesca de la merluza y otras de arrastre en aguas vizcainas próximas al cabo Machichaco, que han dado por resultado la intervención de la autoridad marítima, con la detención del buque arrastrero «Aliva», matrícula de Santander.

Tres nuevos episodios han tenido lugar en la sor-

da lucha que, con bastante frecuencia, vienen librando los sectores de pesca artesanal de merluza y los «bous» de arrastre. Los primeros defienden la zona de reserva de pesca con anzuelo, que con frecuencia invaden los arrastreros, con infracción legal, puesto que trabajan con sistemas que destruyen las crías y flora del fondo marino.

En uno de estos inci-

dentes, protagonizados por tres arrastreros, fue avisada la autoridad marítima de Bermeo, que acudió al lugar de los hechos a bordo de una embarcación, logrando la detención de uno de los «bous», mientras otros dos pudieron darse a la fuga sin ser identificados. Las autoridades de Marina instruyen las diligencias previas.

MALESTAR ENTRE LOS PORTUARIOS DE PASAJES

SAN SEBASTIAN, 11.—Unos 150 trabajadores de carga y descarga del puerto de Pasajes efectuaron un paro con la finalidad de protestar por la situación creada por algunas empresas que contratan clandestinamente a cargadores no censados en la Junta Local de Trabajadores Portuarios.

Los trabajadores de carga y descarga

ga de este puerto guipuzcoano son, en total, unos 300, por regla general obreros eventuales, regulados por Ordenanza Laboral actualizada en el pasado mes de mayo.

El paro fue iniciado el pasado martes día 9 por unos 200 trabajadores, aunque 50 de ellos depusieron su actitud en las últimas horas.

LA RENTABILIDAD MINIMA DE LOS PRECIOS, PREOCUPACION CONSTANTE

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—La Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa celebró su Asamblea anual. No es que una Asamblea que trata asuntos internos y con la que se cumple uno de los requisitos del Reglamento sea en sí una noticia especial, pero de ella podemos hablar, ya que en el transcurso de la reunión salieron a relucir uno o dos problemas de interés general. Pero a ellos me referiré después.

Diré de entrada que la Asamblea suele ser rotatoria, celebrándose cada año en un puerto distinto; en esta ocasión correspondió a San Sebastián, y la reunión tuvo como marco uno de los salones de la Delegación Provincial de Sindicatos.

Junto con don Leando Amunárriz, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, presidió la reunión el teniente de Navío don Martín Pelz de Zárate, en representación del comandante militar de Marina.

El número de asambleistas fue de cincuenta y uno, número inferior al que debía asistir; lo establecido es que de cada Cofradía se desplace uno por cada veinte asociados, pero al estar ya iniciada la costera del bonito, muchos pescadores se hallaban en la mar, y se notó la ausencia.

Por cierto que este hecho de coincidir la Asamblea de la Federación con la campaña del bonito hizo que por acuerdo general se cambiara para lo sucesivo la fecha, trasladándose ésta a fines de febrero o primeros de marzo, época en la que habitualmente —y por desgracia— los barcos permanecen en puerto.

La Asamblea comenzó con un saludo del presidente, lectura del acta anterior, que fue aprobada; balance de la Federación y del servicio de remolque, presentación y aprobación del presupuesto para el nuevo ejercicio y ruegos y preguntas.

Fue en este capítulo final donde surgieron asuntos de interés general, pues fácil es comprender que lo tratado en el resto del orden del día sólo interesa a las Cofradías federadas, y ellas están enteradas de todo.

Me referiré al precio mínimo del bonito.

La Federación ha mantenido conversaciones con los conserveros respecto al «precio mínimo justo y rentable» del bonito y el cimarrón en su venta a los conserveros.

Como se sabe, las primeras capturas son absorbidas para el consumo en fresco, a buenos precios para el pescador, pero según aumentan las capturas y va pasando la temporada, el mercado se satura y bajan los precios, momento que aprovecha el conservero para realizar sus compras. Y aquí llega el problema. Si el mercado está saturado y es el conservero quien ha de realizar la compra, es él quien pone el precio. El pescador responde que con el sistema está a merced de la industria conservera, que llegará un momento que ofrezca un precio que el pescador considera que ni es justo ni le es rentable.

Desea el pescador que se establezca un tope mínimo, precio convenido, del cual no se pueda bajar.

Hay que recordar que en España está prohibida la exportación de pescado fresco, y ello lo sabe el conservero, y esta es la causa por la cual no quiere llegar de antemano a un precio fijado.

La Federación de Cofradías, que no ha llegado a un acuerdo en este sentido con la industria conservera, desea que una vez sobrepasado en baja ese precio que considera justo y rentable, se le permita exportar sus capturas al mer-

cado europeo, principalmente a Francia, Italia y Bélgica.

Esta pretensión de la Federación tiene lo que podríamos llamar una «base jurídica». El Decreto por el que se prohíbe la exportación del pescado fresco basa su argumentación en que no debe quedar desabastecido el mercado nacional, cosa que el pescador comprende y encuentra justa. Pero a la vez hace la siguiente consideración: si baja el precio del pescado hasta tal punto que no resulta rentable la pesca es porque el mercado nacional ya está abastecido; pues bien, si se considera ya abastecido el mercado nacional, no hay motivo para prohibir la exportación.

EL SUBPRODUCTO

Un segundo asunto hace también relación al precio mínimo, pero en este caso se refiere al pescado destinado a subproducto.

Hasta ahora, el pescado que se vendía a las fábricas para que lo convirtieran en harina de pescado y abonos tenía un precio de cuatro pesetas kilo.

Los fabricantes de subproductos desean que ese precio baje a dos pesetas kilo, y argumentan que la harina de pescado ha bajado también de precio, ya que en el mercado existe la competencia de las recientes importaciones de abonos del Perú.

La Federación sostiene que un precio más bajo que el de cuatro pesetas el kilo no es rentable, y que para ello no hay que perder tiempo ni gastar combustible.

En la Asamblea se habló de la posibilidad de condescender a tres pesetas el kilo si las fábricas de subproductos tuvieran capacidad de absorber todo lo que se pesca, pero, al parecer, la capacidad de absorción de las fábricas de subproductos es menor que la capacidad de captura de nuestra flota.

HOMBRE-RANA

He aquí algo curioso que ocurre en Guipúzcoa y de lo que no tengo noticia en otras provincias de la costa, al menos con el empuje y la importancia que cuenta entre nosotros.

Sabrán —y si no lo saben se lo digo ahora— que casi todos los barcos de pesca de nuestros puertos llevan a bordo un hombre rana; se trata de un marinero que ha seguido unos cursillos y que cuenta con la titulación correspondiente. Este hombre-rana sirve, además de pescar con los demás, para emergencias que hacen necesaria su intervención, como puede ser un percance en la obra viva o el que la red de pesca se enrede en la hélice o el timón.

Dado el caso, el hombre-rana se lanza a la mar y consigue solucionar el problema. Si algún barco carece de su hombre-rana llama por radio al barco más próximo, que a buen seguro cuenta con elemento tan valioso.

Al hombre-rana, cuando realiza algún trabajo propio de su título, el barco le recompensa con 10.000 pesetas, que es lo que está ya estipulado.

Pues bien: en la Asamblea de la Federación se acordó establecer un nuevo precio a su trabajo, elevándose la cantidad a 15.000 pesetas, pues se consideró que esta cantidad era muy inferior a la que costaría un remolque si los hombres-rana no existieran en nuestros barcos. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

MAS DE DIEZ MILLONES DE KILOS DE ANCHOA CAPTURARON LOS BARCOS GUIPUZCOANOS DURANTE LA COSTERA

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Aunque ya en mi crónica anterior les hablaba de la costera de anchoa y de sus resultados

en los puertos guipuzcoanos, bien es verdad que les advertía que me era imposible darles la cifra total de capturas, pues en los días en que yo es-

cribía aún había algún que otro barco que continuaba saliendo a realizar esta pesca.

Pero ahora ya la costera está concluida y los datos no pueden variar.

Este año, la temporada de anchoa comenzó tarde y con malas perspectivas, pues en el mes de marzo se pescaron 371.000 kilos, cuando el año pasado, en el mismo mes la captura ascendió a 5.000.000 de kilos.

La costera comenzó a ser buena hacia mayo, mes en que se descargaron en nuestros puertos 3.110.000 kilos.

La campaña se cerró a finales de junio, dando una suma total de capturas, de este año, de 10.869.828 kilos.

Ello viene a suponer 893.638 kilos más que el año anterior.

Para que el lector tenga una visión más detallada ofrezco un desglose por puertos.

Fuenterrabía: 1.488.317 kilos.

Pasajes de S. Pedro: 1.337.428 kilos.

San Sebastián: 1.542.488 kilos.

Guetaria: 6.048.830 kilos.

Motrico: 452.765 kilos.

Hay que hacer una advertencia sustancial, y es que se trata de lo descargado en cada puerto, no lo que han capturado los barcos de un determinado pueblo.

Los de Motrico bien pueden descargar en San Sebastián. En Pasajes, la flota de bajura es mínima y la cifra descargada, mucha, lo que indica que barcos de otros puertos han ido determinados días a descargar a Pasajes, por mil razones, una de las cuales puede ser la demanda de los exportadores en el citado puerto.

Asimismo hay que observar que uno de los pueblos que mejores capturas realizan es Orio, y, sin embargo, no figura en la lista. Ello es debido a que desde hace tiempo Orio carece de un puerto de la categoría que se merece, y por eso efectúan sus descargas, principalmente, en Guetaria.

Buena cifra esta de los diez millones pasados de kilos. ■ J. DE A.

CONVOCATORIA

CURSILLO PRACTICO DE BIOLOGIA MARINA

● ORGANIZADO POR LA SOCIEDAD DE OCEANOGRAFIA DE GUIPUZCOA, SE CELEBRARA EN SAN SEBASTIAN DEL 24 AL 28 DE SEPTIEMBRE

Director del cursillo: Doctor don Juan Antonio Seoane, catedrático de Botánica de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Barcelona.

Director coordinador: Profesor don José Juan Iraola, vicepresidente de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa.

Duración: Del 24 al 28 de septiembre próximos, ambos inclusive.

Clases prácticas en los laboratorios de esta Sociedad de Oceanografía, y las lecciones y proyecciones de films, en la sala de cultura de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.

PROGRAMA

24 de septiembre:

A las cinco de la tarde, recepción en los locales de la Sociedad de Oceanografía (Aquarium de San Sebastián).

25 de septiembre:

Mañana: A las 8.00 horas, excursión a la Punta Montpás.

Tarde: A las 16.30 horas, charla sobre «La disposición de las algas en la costa, técnicas de recogida y preparación e ideas básicas sobre estructuras vegetativas». Preparación del material recogido en la excursión de la mañana. Proyección de la película «Conjugation in Green Alga».

26 de septiembre:

Mañana: A las 8.00 horas, excursión a Zumaya.

Tarde: A las 16.30 horas, charla sobre «Los últimos conocimientos sobre ciclos biológicos en las algas». Preparación del material recogido en la excursión de

la mañana. Proyección de la película «Applied Ecology».

27 de septiembre:

Mañana: A las 8.00 horas, excursión al cabo Higuer.

Tarde: A las 16.30 horas, charla sobre «Utilización de las algas». Preparación del material recogido en la excursión de la mañana. Proyección de la película «Chlorophyll».

28 de septiembre:

Mañana: Salida en barca y recogida de material por buceo.

Tarde: Preparación del material y película sobre «El cultivo de Porphyra tenera en Japón». Despedida.

LOS CURSILLISTAS DEBERAN ACUDIR PROVISTOS DE:

- Botas o sandalias de material plástico para caminar por el acantilado.
- Ropa de agua o traje de baño.
- Bolsas de plástico de diversos tamaños.
- Libreta de notas y bolígrafos.
- Cartulinas de 41 x 27 centímetros, fragmentos de trapo sin pelusa, papel secano e periódicos.
- Espátula o cuchillo.
- Traje y botellas de inmersión, el que los posea.

INSCRIPCION AL CURSILLO

La inscripción al cursillo es TOTALMENTE GRATUITA. Únicamente hace falta dirigirse, por escrito, a la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Palacio del Mar, muelle (San Sebastián), dando el nombre y domicilio del solicitante, así como también su SITUACION ACADEMICA.



He aquí un friso de caras curtidas al sol, al yodo y al salitre. Todo un material para un estudio antropológico. Son los viejos pescadores a quienes se rindió homenaje con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen. (Foto: J. DE ARAMBURU.)

EMOTIVO HOMENAJE A LOS VIEJOS PESCADORES

UNA TRADICIÓN QUE COINCIDE CON LA FESTIVIDAD DEL CARMEN

SAN SEBASTIÁN (De nuestro corresponsal).—El día 16 de Julio, festividad de la Virgen del Carmen (aunque esta aclaración tratándose de HOJA DEL MAR, no hace falta), se celebró en San Sebastián el homenaje a los viejos pescadores.

Es ya una tradición que tiene cuarenta y ocho años de vida. Se trata de reunir, anímar y dar calor humano a cuantos pescadores de la provincia de Guipúzcoa hayan cumplido o superado los setenta años.

La fiesta tiene un matiz singular: el del reencuentro.

Todos sabemos que el pescador vive en la mar. Allí hace su vida, faena sin horas y convive. En el mar conoce a pescadores de otros puertos; sus amigos son de Motrico, de Guetaria, de Fuenterrabía. Pero un determinado día, por el peso de los años y los achaques de la edad, el médico le recomendó que se quedara en tierra, y la tierra firme no es el elemento propio del pescador; no sabe qué hacer, con quién conversar... y, sobre todo, ya no vuelve a ver a sus amigos, a los de otros puertos, porque también ellos quedaron en la mar, y el pescador no conoce más medio de transporte que su barco.

Pero el Patronato del Homenaje a la Vejez del Marino logra todos los años el milagro del reencuentro.

Ciento diez viejos pescadores se reunieron en San Sebastián, endomingados, con sus camisas blancas y sin corbata. Y en el reencuentro había siempre una peculiar pregunta de saludo:

—¿Pero vives?

Siempre, pero a ciertos años, vivir es noticia.

Bien es verdad que quienes merecían el homenaje eran ciento sesenta y nueve, pero no todos pudieron trasladarse a San Sebastián; a esas edades no es fácil que todos cuenten con buena salud.

A las once de la mañana se les hizo en-

rega de unos obsequios preparados por las Cajas de Ahorros Provincial y Municipal de esta provincia: jerseys, unos monederos, llaveros, la imposición de una cantidad en las cartillas de ahorro y unos dineros en mano para gastarlos en la fiesta.

A las doce, Misa. Con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, la Comandancia de Marina había organizado una Misa en la basílica de Santa María, y los ciento diez pescadores ancianos se unieron a ella.

Y cuando digo «se unieron», me refiero a una participación activa. Así, por ejemplo, Martín Arraitonaundia, de Motrico, con setenta y tres años a cuestas, subió al coro, se unió a los cantores y además cantó solo.

Tras el acto litúrgico, el público se arremolinó frente a la sociedad popular Gaztelubide, pues en la plazaleta de enfrente iban a interpretar una serie de danzas vascas los veintidós componentes de ambos sexos del grupo Kressala. Bonito nombre para un acto así, pues «kressala» en vasco significa «salitre». Con ese nombre o con otro, el hecho es que los componentes del grupo de danzas vascas desgranaron su repertorio en homenaje y reconocimiento a los viejos hombres del mar.

Después vino la comida. La citada sociedad popular cede gratuitamente sus locales para el acto; Francisco y José Mari Echevarría, padre e hijo, dos magníficos conocedores del arte culinario, actuaron desinteresadamente, como desinteresadamen-

te actuaron a los postres cantantes y recaudadores.

La comida fue presidida por el comandante militar de Marina, don Alfonso Gómez Suárez, por cierto nuevo en esta Comandancia. Tenía a su derecha a don Leandro Amunáriz, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, quien en aquella ocasión tenía dos motivos para asistir a los actos: uno, el de su cargo, y otro, el haber cumplido setenta años e «ingresar» por ello en la nómina de viejos pescadores.

El comandante, siguiendo la tradición del país y observando a los viejos pescadores, se quitó la corbata y la chaqueta y presidió el almuerzo en mangas de camisa.

Le preguntaron si antes de tomar posesión del cargo conocía San Sebastián, a lo que contestó:

—Yo antes había estado en San Sebastián, pero no lo conocía. Había pasado. Para conocerla hay que convivir, como en estos momentos. ¿Qué por qué elegí San Sebastián? Es como con las flores: todas son bonitas, pero uno se inclina inconscientemente hacia unas determinadas. Pues aquí es lo mismo.

Otro de los asistentes se dirigió al señor Gómez Suárez, y le dijo:

—Mi comandante, los primeros días de la guerra, ¿dónde estaba usted?

—En el acorazado «España».

—Pues aquí hay uno que sirvió con usted.

Se trataba de uno de Motrico, quien saludó al comandante; hubo momentos de recuerdo y nombres propios.

Los viejos del mar, con sus caras curtidas al sol, al yodo y al salitre, constituyan tipos para un estudio antropológico y creaban estampas para los mejores pinceles.

Allí estaban tres afamados patrones de regatas de otros tiempos, como Románcho Aguirre, Bernardo Eilduayen y Ramón Soláberrieta.

Entre los homenajeados había varios hermanos de una misma familia, cuatro, lo cual quiere decir que también el mar da longevos.

Durante la reunión se sucedían los recuerdos y las hazañas de mar, como el caso de Dionisio Olaso, conocido por «El Chaval» por su pequeña estatura y su vivacidad de siempre. «El Chaval» tiene ahora ochenta años, pero allá por los años 1910, 11, 12 y 13 metió su lancha en un carguero de pasajes y se fue a Asturias a pescar langostas; en las cuatro ocasiones, tras finalizar la temporada, solía venir de Asturias a Fuenterrabía remando; si el viento le era favorable ponía una pequeña vela a la lancha, pero si no, volvía a remar y a soportar temporales en alta mar, como en aquella ocasión en la que no pudo entrar de arribada en Laredo y aguantó el peligro ayudado por su coraje y un corazón de hierro.

De sobremesa hubo cantos, interviniendo cantores profesionales, que voluntariamente se habían prestado, e interviniendo también los propios pescadores.

A media tarde, la despedida. Los encargados de las respectivas Cofradías fueron recogiendo a los suyos, para el regreso a cada puerto.

—¡Hasta el año que viene! —era la frase obligada, que en esta ocasión se decía de corazón, con la ilusión de vivir un año más y de que la fiesta reuniera de nuevo a todos.

Hasta el año que viene. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

MANIFESTANTES PIDIERON POR LAS CALLES DE NUEVA YORK EL BOICOT CONTRA RUSIA Y JAPÓN POR LA "CRUEL MATANZA" DE CETACEOS

Como hemos dicho en varias ocasiones, la ciudad de Nueva York es la ciudad más sucia y difícil del mundo conocido por nosotros. Jamás viviríamos en ella. Aquí la gente va vestida de hierro. Nunca se encuentra una mirada perdida en el espacio, y mucho menos una palabra de estímulo. La soledad impera. La mayoría de la gente anda por las calles con frascos de pastillas y a cada instante se toman una... dos o hasta tres. ¿Razones?: el miedo, la soledad y la incertidumbre. Nueva York ofrece constantemente un mundo de miedo y de sorpresas. Aquí, entre esta selva de enormes edificios sucios, -pestilentes- y -pintados- con letreros raros por mentes atrofiadas, se puede encontrar, al doblar de cualquier esquina, las cosas más impresionantes del mundo. Nosotros, como reporteros interesados en todos los acontecimientos, deambulamos por las calles de Nueva York (procuramos hacerlo de día, para no correr el peligro de perecer), con nuestro equipo fotográfico encima.

UNA PROTESTA DISTINTA Y ORIGINAL

El día aún estaba fresco (Nueva York es contradictorio hasta en el clima) y la gente había sacado de nuevos sus abrigos sencillos. Caminamos mucho aquel día. Pensábamos ya que nos tendríamos que retirar con nuestras cámaras sin haber logrado un reportaje interesante. Pero cuando llegamos a la famosa Quinta Avenida, nos sorprendimos al ver tres mesas en las cuales había documentos, lápices y varios depósitos destinados a recibir las monedas que los transeúntes depositaban. A unos cuantos metros no podíamos adivinar de qué se trataba. Pero nos acercamos, leímos los letreros que allí lanzaban su denuncia: era un pequeño grupo de personas sencillas, sensibles, preocupadas, que protestaban y amenazaban por la espantosa matanza de ballenas en los mares de Rusia y Japón.

Nos acercamos para hablar con aquellos seres, que, en Nueva York, eran mirados como extravagantes: no todos comprenden las reacciones de algunos en esta ciudad.

A nosotros nos interesó desde que lo descubrimos, pues se trataba de una protesta distinta y original.

David O. Hill se llama el que preside esta organización. Cuando llegamos a su lado estaba algo alterado, pues mientras van diciendo en voz alta sus pensamientos e ideales, se van alterando muchísimo.

—Mister Hill, ¿qué significa esto?

Fue la primera pregunta que le hicimos después de haberlo identificado con aquellos dos hombres y la mujer que, sentada, tranquila, protestaba también de una forma muy humana y sentida.

—Esto significa que tenemos que protestar porque en los mares de Rusia y Japón están matando, como jamás se ha hecho, a las ballenas.

David O. Hill es un hombre alto, rubio y



PROTESTA CONTRA LOS "ASESINOS DE BALLENAS"

con cierto tipo de intelectual. Aunque podría resultar un -hippy-, no lo es. «Soy un hombre casado y tengo dos hijos. Soy de los que viven pendientes de los tantos problemas que perturban el mundo actual. Y si todos los hombres nos cruzamos de brazos en nuestra casa, el final será trágico y no nos salvaremos».

Sus palabras sonaron en nuestros oídos como las de un misionero. Pero decidimos continuar nuestra entrevista con aquel hombre que, sin duda, nos resultaba algo extraño y fuera de serie.

—¿Saben las Embajadas de esos países que ustedes protestan por la matanza de las ballenas?

—Sí, lo saben, y nos han mandado representantes de ellos a dialogar con nosotros y nos han pedido que levantemos nuestra protesta.

—Piensan ustedes que de verdad esto les perjudica..., que les puede ocasionar algún trastorno?

—Sí, desde luego que sí, al menos les causamos alguna preocupación.

BOICOT A LOS PAISES QUE MATAN BALLENAS

En los Estados Unidos de Norteamérica es donde más organizaciones existen. Las hay para proteger hasta a los pequeños animales, para combatir el cine pornográfico, el erótico, y hasta para combatir a todos los que protestan. Y precisamente en Nueva York es donde más se pueden palpar todos estos fenómenos. Y una de las cosas que más ha llamado la atención últimamente a los periodistas ha sido la creación de la Comisión Internacional de la Ballena.

—¿Qué significa la Comisión Internacional de la Ballena?

—Que un grupo de hombres y mujeres se preocupan por conservar estos animales.

Que hay que luchar en contra de los que intentan eliminarlos.

—¿Quién preside esta Comisión?

—El señor Peter Hunter.

—¿Cuántos miembros cuenta?

—Somos sesenta y ocho aquí en Nueva York. Y fuera de esta ciudad existe un gran número de interesados que también luchan con nosotros. Además contamos con delegaciones en México, Venezuela, Puerto Rico y otros países europeos. Ahora, en estos instantes, se está haciendo este tipo de protesta en todos esos países donde tenemos delegados que nos secundan.

—¿Cuál es vuestra mayor venganza?

—Boicotear todo lo que está relacionado con Rusia y Japón.

—¿Como por ejemplo...?

—Como por ejemplo esto...

Nos tomó por el brazo y nos llevó a una de las mesas donde exponían aquella cantidad de hojas firmadas por cientos de hombres. Allí pudimos leer cosas como ésta: «Nosotros, los que aquí firmamos, hacemos juramento que, hasta que cese la matanza de las grandes ballenas, no compraremos productos rusos ni japoneses, ni viajaremos, ni tendremos tráfico alguno con estos países...».

Por supuesto que en aquellas hojas se podía leer algo más al respecto. Pero aquel comienzo nos resultó suficiente como para comprender lo que aquellos hombres pretendían.

—Estos manifiestos han sido enviados a las Embajadas de estos países —nos dijo muy preocupado el señor David O. Hill.

—Rusia y Japón están violando los acuerdos tomados por la Comisión Internacional de la Ballena. Y eso es algo que no podemos aceptar de ninguna manera —continuó diciendo el hombre alto, rubio y pecoso que resulta David O. Hill.

«RECOGEMOS DINERO PRECISAMENTE PARA PODER PROMOCIONAR ESTA CAMPAÑA»

En los Estados Unidos, como todos sabemos, existe un gran número de hombres que prefieren hacer cualquier cosa antes que trabajar. Y estas manifestaciones de protesta, muchas veces son disueltas por la Policía y entonces se descubre que no son más que unos oportunistas que acostumbran buscarse cierta cantidad de dinero protestando y pidiendo para alguna -causa-. Y precisamente sobre las tres mesas que habían allí, en plena Quinta Avenida, y donde dos hombres y una mujer demostraban una gran preocupación por ese gigantesco animal que es la ballena, estaban tres -jarros- destinados a recoger todo el dinero que los transeúntes depositaban. Muchos dejaban hasta billetes de cinco dólares (en este país hay gente para todo), y otros, una moneda de veinticinco centavos. Entonces fue cuando le preguntamos a David O. Hill.

—¿Le ha dicho alguien que muchos se aprovechan de este tipo de protestas para buscarse cierta cantidad de dinero... que se acostumbra a chantajear a la gente?

—Sí, sabemos que existe gente para todo... Pero nosotros somos distintos, incluso tenemos un permiso del Gobierno para poder movernos por todo el país. El más mínimo gesto nuestro está reconocido por el Estado norteamericano.

—¿Cuál es el propósito de recoger dinero?

—Recogemos dinero precisamente para poder promocionar esta campaña a favor de las ballenas del mundo.

—¿Qué sienten ustedes al lograr esta protesta?

—Una gran tranquilidad espiritual.

—Acostumbra a hacer este tipo de protesta por otras razones?

—Sí, pero siempre para proteger a los animales.

—Sabe usted, mister Hill, que en una gran parte del mundo existen millones de niños que pasan hambre... que no tienen medicinas y que incluso no saben ni poner su nombre?

—Sí, lo sé...

—¿Y eso no le remuerde un poco la conciencia? ¿No sería más útil hacer este tipo de campaña a favor de esas criaturas que tanto necesitan un pedazo de pan y olvidarse un poco de las ballenas, que, a fin de cuentas, son animales?

—Para esos asuntos están los Gobiernos. Nosotros sentimos una gran compasión por los animales. Y siempre que algunos corren peligro, tratamos de salvarlos. Usted comprende... son cosas de sentimientos...

—La ballena, ese animal mamífero que pertenece a los cetáceos, está siendo muy explotada por los rusos y los japoneses. Como usted sabe, las hay que tienen hasta veinte metros de largo y pesan hasta ciento cincuenta toneladas. En la mandíbula superior tienen unas láminas cónicas y elásticas que, cortadas en tiras, sirven para diferentes usos. Y los rusos y japoneses se están aprovechando de ello como jamás se había hecho. Y es por eso que no podemos permitir que esa especie de animal desaparezca para siempre —nos dijo como en arenga aquel hombre que, al final, no tenía ni la más mínima admiración de nuestra parte.

(Y nosotros pensamos: «Por qué no intentan que desaparezca para siempre el hambre que existe en una gran parte del mundo?».)

—Pero callamos. Preferimos continuar escuchando a este norteamericano que, como la mayoría de los que se mueven dentro de la sociedad yanqui, es un hombre con mentalidad infantil... un producto de una terrible época equivocada.

—Actualmente existen cientos de fábricas de corsés de ballena en Rusia y Japón. La ballena habita sobre todo los mares polares; es el mayor de los animales. Su mandíbula superior lleva, en lugar de dientes, unas láminas cónicas, colocadas lateralmente unas junto a otras. Se alimenta de animalitos marinos (crustáceos, moluscos y pececillos), y puede, según Buffon, vivir unos mil años. Se le hace una caza encarnizada a causa de su aceite y su grasa, que son muy estimados, así como por los apéndices cónicos que lleva en la boca. ¿Comprenden ustedes ahora el por qué luchamos para coaccionar a los asesinos de ballenas?... Sí, porque no son más que unos verdaderos asesinos.

Amigo lector, ¿qué actitud tendrías tú, al escuchar las palabras de un hombre como David O. Hill? ■ ROBERTO CAZORLA.

¿ESTAN MATANDO EL MAR?

En la Conferencia del Mar de Caracas se ha convenido que es necesario vigilar el mar, tanto en lo que se refiere a su control por los países ribereños o posibilidades de pesca por parte de aquellos que no lo son, como para salvaguardar su riqueza. Se dice que incluso un alto organismo internacional específico entenderá en esta cuestión del mar.

Pero, hasta que esto llegue, ¿qué va a ser del mar?

¿Lo están matando?

Las informaciones que nos llegan son alarmantes.

La contaminación ha hecho presa en las aguas.

Mueren peces se están produciendo graves desequilibrios biológicos.

En estas páginas recogemos algunos casos recientes y concretos:

la extraña mancha que apareció en el litoral de Gran Canaria, la mancha roja que surgió frontera con la playa del Samil, en Vigo, y que produjo en los bañistas coloraciones y fuerte picazón, sin que se sepa hasta ahora cuáles fueron

las consecuencias en los verdaderos habitantes del mar. Y, además, la inquietud de los pescadores del litoral tarraconense por la proyectada instalación de centrales nucleares (cuatro en una reducida área), pues se temen irreparables daños para fauna y flora marítimas. Finalmente completa este bloque informativo un reportaje sobre los efectos que producen en el mar los vertidos de hidrocarburos.

El tema es preocupante.

Rebasa ya la atención de los científicos para convertirse en cuestión de interés comunitario.

Si es cierto que en la mar está la reserva del futuro, ¿podremos contar en el futuro con esa reserva?

¿No es cierto que están matando el mar?



LA CENTRAL DE VANELLOS MATE MUCHO PESCADO; PRINCIPALME

AMETLLA DE MAR, 24 de agosto (De nuestro corresponsal en San Carlos de la Rápida).—Ametlla de Mar, localidad marinera y turística, cuenta con una de las más importantes Cofradías Sindicales de Pescadores de toda Tarragona.

Nuestra estancia en La Cala, así es llamada esta localidad en los medios pescadores por la caña que servían antiguamente de puerto de refugio y contacto con los «caleros», tiene lugar en pleno «boom» veraniego, en plena afluencia turística al litoral. La expectación está volcada esta tarde en el espectáculo de las embarcaciones entrando

a puerto, operaciones de amarre en cuatro y cinco andanas, en los yates fondeados, uno de los cuales está escorado junto al varadero. Gran cantidad de gente contempla el tráfico desde lo alto del promontorio urbano, que en círculo rodea la zona portuaria, y desde el muelle.

Es la hora de la venta de la pesca en Lonja, en que se ventila y valora el esfuerzo de una jornada de trabajo. Los subastadores, en lenguaje sólo inteligible para los «arrieros» que compran el pescado, «els peixaters», van «cantando» los precios a velocidad increíble, mientras señalan las partidas de fane-

ca, pescadilla, lenguado, anchoas, cigalas, etcétera. Junto a ellos, los pescadores, los curiosos, entre los que abundan los extranjeros con destellos de algn que otro «flash».

Ametlla de Mar está en la zona de veda para la pesca de arrastre, que comprende el periodo desde el 15 de abril al 15 de junio. Luego, al armar, se trabaja de lunes a viernes, durante diez horas al día; total: cincuenta horas de estancia en la mar por semana, con fiesta los sábados. Una autolimitación para mantener unos índices de producción y remuneración del trabajo.

MANIFESTACIONES DEL PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE AMETLLA

● Sería inquietud en el litoral tarraconense por la inminente instalación en la zona de otras tres centrales nucleares.

Todo ello ha dado lugar a fuerte malestar, según se nos informa, escritos de disconformidad, gestiones en los centros oficiales, por estimario perjudicial para los intereses de los pobladores de esta zona.

El patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Ametlla de Mar, don Enrique Rebull Galiana, llega a puerto al mando de su embarcación. Acaba de saltar a tierra, y con los tripulantes y la captura del día, se dirige a la Lonja.

Le pedimos sus impresiones para HOJA DEL MAR, y nos manifiesta:

«En principio, al parecer, el Ayuntamiento dio su conformidad. Pero la experiencia de los pescadores locales, derivada de la central nuclear instalada en Vandellós, en funcionamiento, es que por el solo hecho de estar en marcha mata mucho pescado. El tubo de admisión de agua para refrigeración absorbe grandes cantidades de pescado de todos los tamaños, principalmente "llobarro" (lubina). Hubo intento de vender el pescado así obtenido en esta Lonja, a lo que nos opusimos. Por tercera vez se indicó a los que lo traían a subasta que no se podía admitir, dado el malestar de los pescadores y la posibilidad de contaminación para el consumo. (El agua que la nuclear devuelve a la mar está a tal temperatura, que mata la cría de la pesca.

● El agua que utilizan para refrigeración vuelve al mar con tal temperatura que mata las crías de los peces.

»Según después se nos ha informado, el municipio, dadas las circunstancias, rectificó su decisión primera, y en la actualidad se opone a que se construyan centrales nucleares en esta zona, así como la Cofradía Sindical de Pescadores, Hermandad Sindical local de Labradores y Ganaderos y urbanizaciones de la zona.

»La oposición de los pescadores la fundamentamos en que el funcionamiento de las centrales se estima puede destruir la riqueza pesquera en esta área y anular la afluencia turística (1).

»Se dice que los que trabajan en la nuclear de Vandellós, en funcionamiento a pocos kilómetros de aquí, llevan consigo instrumentos detectores, lo que nos evidencia un índice de peligrosidad.

»Los convoyes de ferrocarril que traen el uranio tienen señalado, al parecer, un límite de velocidad máxima muy bajo, y los vagones con la carga van precedidos y seguidos de otros vagones vacíos, probablemente como garantía ante posibles accidentes.

»Se conocen informaciones publicadas en la prensa sobre centrales nucleares y su influencia sobre el medio ambiente, aun funcionando normalmente; el qué no se puedan prever los efectos de aplicación de ciertas innovaciones tecnológicas; los peligros permanentes de los ma-

teriales radiactivos, y, en caso de fallo de mecanismos de seguridad de los reactores, para un elevado porcentaje de manifestaciones de vida en un radio de acción estimado en unos 24 kilómetros. Todo lo cual hace que la gente estemos temiendo por el futuro de esta zona en el caso de que se siga adelante con los proyectos citados».

Don Enrique Rebull Galiana se muestra muy preocupado ante tema tan debatido por los peligros potenciales que se atribuyen por los pescadores a las instalaciones proyectadas y que tanto pueden suponer para la zona. ■ LUIS MILLAN ROCA.

Don Enrique Rebull Galiana, patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Ametlla de Mar.

DECLARO que es mi deseo que las manifestaciones que anteceden sean publicadas en HOJA DEL MAR, del Instituto Social de la Marina, y que son fiel reflejo de lo por mí manifestado al corresponsal de la misma, don Luis Millán Roca.

Ametlla de Mar, a 24 de agosto de 1974.

(1) Esta instalación quedaría a corta distancia de la autopista Barcelona-Valencia, de la Nacional 340 y de la línea férrea.

Ametlla de Mar: Mamparras y botes para la pesca de la sardina. La flota de arrastre, importante en este puerto, atraca al fondo.

ANTE LUBINA

Pero la industria de la pesca en esta zona, principalmente en Ametlla de Mar, vive horas de inquietud por la noticia sobre instalación de reactores nucleares en las cercanías de esta población marinera y Ampolla, zona con base económica en la pesca y el turismo, a lo que se une el proyecto de instalación de dos nuevas centrales nucleares en el vecino término municipal de Vandellós, en donde ya funciona una, con lo que serían cuatro los centros de producción de energía por tal sistema, a no grandes distancias uno de otro.



Panorámica de la zona pesquera de Ametlla de Mar.

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

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

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

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

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

CADIZ

FABRICA DE HIELO SANTA MARIA DEL MAR

DE LA
COFRADIA SINDICAL
DE PESCADORES
DE
ALMERIA

Teléfonos:

21 59 27
21 47 73 Oficinas
21 25 62

PUERTO PESQUERO 21 25 62 Fábrica

EL PETROLEO EN EL MAR

DOS MILLONES DE TONELADAS

«El petróleo es una necesidad para el hombre, pero es evidente que todos los riesgos de la contaminación vinculada a él aumentan con el aumento de su consumo», ha dicho el profesor Jacques Piccard; mientras que el profesor Cousteau advierte que «durante los últimos veinte años, la vida en nuestros océanos ha disminuido un 40 por 100». Si, los dos millones de toneladas o más de residuos que anualmente llegan al mar son una enfermedad implacable, destructora. Una enfermedad que preocupa a los científicos, pero sus complejas características hacen que aún no se haya llegado a unas soluciones adecuadas. De todas formas, ya se ha aprendido mucho, aun cuando creemos que tal esfuerzo ha servido más para definir claramente el problema que para resolverlo.

Vertido por los barcos o en accidentes, ese petróleo puede causar la muerte de los organismos vivientes en el mar. La muerte por asfixia o contacto, por exposición a los componentes del petróleo disueltos en el agua, la destrucción de los recursos alimentarios de esos organismos, la incorporación de cantidades subletales de petróleo y sus productos derivados y la consiguiente reducción de la resistencia a las infecciones o de las actividades reproductoras. Todo es posible, pero aún los resultados son en muchos casos contradictorios: un vertido que fue estudiado cuidadosamente reveló que los daños en los organismos marinos eran muy severos; otro sólo tuvo el efecto de una leve degradación. Pero, evidentemente, sean cuales sean los resultados, existe una alteración innegable del medio y, en consecuencia, de los recursos marinos, porque destruyendo el plancton se pone en marcha el proceso irreversible que termina por borrar toda forma de vida animal. Es la muerte por hambre.

LA IMPORTANCIA DEL PROBLEMA

Hoy, el problema de los vertidos ha adquirido una significación mundial, ya que las zonas afectadas no sólo se han extendido a casi todas las costas de los continentes, sino que también ha alcanzado las islas inhabitadas. Por ello, los vertidos accidentales —o no— constituyen uno de los daños más evidentes a los recursos del mar. Pero los accidentes sólo constituyen, aproximadamente, el 10 por 100 de los 2,1 millones de toneladas de petróleo que se estima son introducidas directamente al mar.

cada año, en el mar por el hombre. El 90 por 100 restante tiene su causa en las pérdidas normales que se producen durante las operaciones de los petroleros u otros barcos, en las refinerías, en las plantas petroquímicas, en las bolsas de petróleo submarino... También, en los residuos que deja el consumo de lubricantes y otros aceites industriales y automovilísticos, y por la emisión de hidrocarburos a la atmósfera, procedentes de motores de vehículos y fábricas (tabla I). Así, si se comparan estas cifras con las de producción mundial de crudos petrolíferos de 1969, que fue de 1.820 millones de toneladas (tabla II), la cantidad introducida en las aguas es de alrededor de un 0,1 por 100 del total producido (1,82 toneladas).

Lo desesperanzador es que la magnitud de la contaminación marina se incrementa linealmente con el aumento de la producción petrolífera mundial y con los respectivos crecimientos en el transporte y en el consumo. Y si pensamos que en 1980 la producción será de cuatro billones de toneladas por año, la cantidad de petróleo que entrará en el mar será cuatro millones de toneladas mayor.

La mayoría de los vertidos accidentales ocurren en las aguas bajas, y los residuos de petróleo son llevados por el viento y las corrientes marinas a las playas. Esto es importante, porque justamente en la plataforma continental (un área más o menos amplia que se extiende alrededor de los continentes, y donde los fondos marinos no superan los 200 metros de profundidad, y a partir de la cual se inicia una pendiente más abrupta que conduce hasta las grandes profundidades oceánicas) es donde existe la mayor cantidad de organismos marinos y riqueza pesquera, debido a que a ella llegan, aunque disminuidos, los rayos del sol, constituyendo así la zona de mayor interés desde el punto de vista biológico. Tal situación se hace potencialmente más peligrosa si se tiene en cuenta la escalada en el número de accidentes y la más importante aún escalada del tamaño de los buques cisterna. Actualmente hay cuatro petroleros de 327.000 toneladas de peso muerto en operación; otros, de 500.000 toneladas, están en construcción, y ya se han proyectado buques de 800.000 toneladas, que entrarán en servicio en los próximos años. Esto quiere decir que un solo accidente de uno de estos buques podría suponer casi el 20 por 100 del total.

Los efectos se sienten principalmente en una zona costera de pocos kilómetros de ancho, pero se pueden ver incrementados por aquellas fracciones de petróleo que sedimentan en el fondo y que continuarán dispersándose en los estratos bajos durante meses y años. A su vez, es fácil encontrar altas concentraciones de residuos petrolíferos en las áreas cercanas a los puertos o en los mares semicerrados, como son el Mediterráneo, el mar Negro, el del Norte, el golfo Pérsico o el de México.

En alta mar, los vientos y las corrientes oceánicas realizan una labor de convergencia y retención de los hidrocarburos en las regiones subárticas y de convergencia ecuatorial.

Al considerar las fuentes de contaminación por hidrocarburos, no pueden olvidarse los, aproximadamente, 90 millones de toneladas al año que son emitidas a la atmósfera, es decir, casi 40 veces la cantidad que entra directamente al mar procedente de los barcos, instalaciones costeras y fondos marinos. Estos 90 millones de toneladas de petróleo se encuentran como partículas muy pequeñas o formando parte de las precipitaciones, y una buena parte de ellas pueden caer sobre la superficie del mar. Si se supone que sea solamente el 10 por 100, la cantidad se verá incrementada por el correspondiente aumento de la producción mundial de petróleos (alrededor del doble de la actual en 1980).

DOS IMPORTANTES FUENTES DE CONTAMINACION

Ya hemos visto que el petróleo puede introducirse en el mar a través de diferentes caminos, pero ahora sólo consideraremos dos tipos de descarga: la de los petroleros durante sus operaciones normales y la dispersión de los residuos dejados por el funcionamiento de los motores a explosión.

Los petroleros, durante sus operaciones —sin considerar las pérdidas que tienen lugar durante las catástrofes—, descargan una cantidad de residuos estimada en, aproximadamente, 530.000 toneladas por año. De estas, alrededor de 500.000 toneladas corresponden a aquellos petroleros que no utilizan una técnica de anticontaminación simple y relativamente barata, conocida como «Load-on-Top», que consiste en un sistema que elimina la necesidad de lavar los tanques con agua corriente de mar. Los residuos de petróleo de todos los tanques se recogen en uno sólo, exterior, por bombeo, para luego ser descargado en forma segura en alta mar. De esta forma, sólo un pequeño volumen de agua entra en contacto con el petróleo, y sus efectos contaminantes son menores.

Evidentemente, el lavado de las cisternas de los barcos petroleros es indispensable después de cada viaje. Raymond Furon describe estas operaciones: «Después de descargar el petróleo, el barco deja

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENTE PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE
OFICINAS:
AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.^o
TELEFONO 23 56 04 (5 LINEAS)
TELEX 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

AS DE MUERTE

inmediatamente el puerto, y cada mamparo se llena con agua de mar, que sirve de lastre. Este agua contaminada se vuelve a echar al mar. Despues se abren las escotillas de las cisternas y se bajar a las mismas una máquina lavadora rotativa, el "butterworth", que recibe agua caliente a presión y la echa sobre las paredes. En cuanto el "butterworth" está a 60 centímetros del fondo, las bombas rechazan el agua del lavado hacia el mar. Se procede a un aclarado suplementario y una o dos veces por año se echa también al mar el barro acumulado en el fondo de la cisterna. La limpieza de un mamparo exige seis horas. Para un barco de 35.000 toneladas, que se compone de 30 cisternas, la limpieza completa exige ciento ochenta horas, es decir, más de una semana, lo que explica que el petrolero no efectue su limpieza en el puerto, donde la estancia es costosa...».

Se concede poca importancia a esta forma de contaminación por el mazut. Normalmente se piensa que si el mar es grande y los barcos pequeños, «qué importancia tiene la limpieza de sus mamparos?». De hecho, el desperdicio se ha calculado que oscila alrededor del 1 por 100 del tonelaje transportado. Expresado de otro modo, un petrolero de 30.000 toneladas vierte en el mar 300 toneladas de mazut en cada viaje.

Si se transportaran 500 millones de toneladas por año (alrededor de 13.700 toneladas por día), y sabiendo que los productos petrolíferos se espesan en la superficie del agua en la forma de una película muy fina, de manera que una tonelada de petróleo recubre 1.200 hectáreas, es decir, 12 kilómetros cuadrados, los resultados son evidentes. Aun reduciendo la superficie ocupada por esa capa a 10 kilómetros cuadrados, el 1 por 100 del tonelaje transportado (cinco millones de toneladas, en este caso), la superficie recubierta sería de 50 millones de kilómetros cuadrados, lo que supondría que en menos de siete años estaría cubierta la total superficie del mar (314-350 millones de kilómetros cuadrados). Es decir, que ya hace tiempo que lo está, y eso puede comprobarse yendo simplemente a cualquier playa o saliendo a navegar...

Volviendo a los dispositivos anticontaminación, diremos que los petroleros que utilizan tales dispositivos son los responsables de un vertido de sólo 30.000 toneladas de residuos y, sin embargo, constituyen el 80 por 100 de la flota petrolera mundial. Esto nos da la pauta de que si ese 20 por ciento restante adoptara el sistema de anticontaminación, las descargas de petróleo durante las operaciones normales podrían reducirse de las 500.000 toneladas actuales a nada más que 7.500. En consecuencia, las 530.000 toneladas que se introducen en el mar se limitarían a unas 37.000 toneladas.

En términos tecnológicos, una medida de este tipo sería un adecuado remedio, aunque la dificultad no reside en la propia tecnología, sino en la manera de ponerla en práctica.

Por estos motivos, la contaminación del mar debe ser considerada como un problema del medio ambiente, por lo cual las acciones para defendérse de ella deben, ineludible y realísticamente, ser consideradas en términos internacionales. En este sentido, en 1954 se llevó a cabo la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por el Petróleo, a la que asistieron 32 naciones. En 1958 se estableció la Inter-Gubernamental Maritime Consultive Organization (una agencia especializada dependiente de las Naciones Unidas). Esta organización concierne a todos los barcos de más de 150 toneladas de peso muerto, y prohíbe todo tipo de descargas de petróleo dentro del límite de las 100 millas de la costa, aunque animan a que no existan vertidos en ningún lugar.

Dos nuevas convenciones internacionales relativas a la contaminación del mar por el petróleo se han reunido en Bruselas, en noviembre de 1969, bajo los auspicios de la Organización Inter-Gubernamental: la International Convention Relating to Intervention on the High Sea in Cases of Oil Pollution Casualties y la International Convention on Liability for Oil Pollution Damages. En esta conferencia estuvieron representados los Gobiernos de 49 países, de los cuales 19 de ellos —incluyendo a los Estados Unidos, el Reino Unido, Francia e Italia— han firmado la Convención, pendiente de la ratificación por sus respectivos procesos constitucionales. Entre los que no han firmado se encuentran la Unión Soviética, Japón, Noruega, Suecia, Dinamarca, Holanda y Grecia. Liberia, Panamá y Honduras, y otros miembros de la Pan-Am. No han querido tomar parte en la conferencia. Como puede observarse, la no participación es muy grande, por lo que es presumible que la instalación obligatoria de los sistemas de anticontaminación en todos los petroleros es, hoy por hoy, bastante difícil.

Durante 1973, la Organización Marítima Inter-Gubernamental se ha reunido en Londres, donde se propuso que más allá del límite de las 50 millas de la costa los vertidos no serían mayores de 1/15.000 de su capacidad y a una razón que no excede de los 60 litros por milla.

De todas formas, se continua intentando algunos métodos para contener o hacer desaparecer los residuos antes de que causen daños mayores. Se

han desarrollado varios agentes dispersores para romper la capa de petróleo en pequeñas gotitas (Jersey Standard). Una firma británica ha sugerido el tratamiento aéreo con silicona, que repele al agua y atrae al petróleo. Los resultados han sido singularmente inefectivos, y además algunos de estos componentes son peligrosos para los organismos marinos, porque aunque sean dispersantes no tóxicos, el petróleo concentrado puede aumentar su toxicidad. Por otro lado, se ha propuesto la utilización de una gran correa «lamemanchas», que podría ser montada en un catamarán y que portara unas grandes esponjas. Otros opinan que uno de los métodos más seguros es la absorción por medio de paja picada esparcida sobre las manchas de petróleo.

Los escapes de los motores pueden constituir un componente muy significativo en el marco de la contaminación de los mares por el petróleo. Aunque no existen datos concretos que indiquen la cantidad que actualmente va a parar al mar, se estima —con grandes precauciones— que puede llegar a ser del orden de las 500.000 toneladas anuales. Esta cifra es el resultado acumulativo de todos los residuos y/o escapes de las actividades que utilizan el petróleo. Lo más grave de este tipo de contaminación es que, al estar las fuentes extraordinariamente dispersas, la regulación efectiva es muy difícil.

CATASTROFICAS «ROTURAS DE TUBERIAS» Y «ERRORES DE PERSONAL»

Uno de los mayores vertidos accidentales que han tenido lugar en el mar ha sido el del «Torrey Canyon», que el 18 de marzo de 1967 dejó en el océano 117.000 toneladas de petróleo crudo, que bañaron las costas inglesas y francesas del canal de la Mancha, al partirse en dos mitades. El resultado fue la muerte de gran cantidad de aves marinas, pero aún mayor fue el daño causado a aquellos animales y plantas que vivían en la zona intersticial y en las aguas costeras, precisamente por la alta toxicidad de los detergentes usados para dispersar el petróleo (sólo los británicos emplearon más de 10.000 toneladas).

En el caso del desastre del petrolero «Santa Bárbara», los efectos negativos se debieron a la capa aceitosa, que penetró uno o dos centímetros la superficie del mar. Otros vertidos fueron los del petrolero «Arrow», que frente a las costas de Nueva Escocia derramó ceca de seis millones de litros, y el del 30 de noviembre de 1970, en que la Armada de los Estados Unidos echó al mar, a sólo 35 millas de la costa, dos millones de litros de sedimentos petrolíferos. No seguiremos enumerando casos, pero si es necesario tener en cuenta que aproximadamente el 30 por 100 de los derrames ocurridos fueron causados por «rotura de tubería», y alrededor del 20 por 100, por colisiones de buques, encallamientos, naufragios y «errores de personal».

Muchos de estos accidentes ocurrieron en alta mar, en aguas relativamente profundas, donde muchas fracciones tóxicas se evaporaron o se dispersaron en los niveles más bajos, pero de todas formas, los efectos en las aguas poco profundas fueron extremadamente notables.

Pese a que algunos vertidos son pequeños —pero sistemáticos—, constituyen el 90 por 100 del total que entra en el mar, los daños en las aguas someras son enormemente grandes. Esto queda demostrado, por ejemplo, con la descarga accidental de 240 a 280 toneladas de fuel-oil en West Falmouth, Massachusetts, en 1969, que causó la muerte inmediata y masiva de toda clase de organismos —larvas, peces, langostas, moluscos, aves—. A estos casos deben agregarse las continuas descargas de las instalaciones industriales o refinerías, debidas principalmente a causas económicas o, mejor dicho, a un afán de obtener mayores beneficios empresariales.

ENVENENAMIENTO!

Las consecuencias biológicas dependen fundamentalmente de la localización, carácter y concentración de los contaminantes petrolíferos, y en general podrían resumirse en:

— Envenenamiento de la vida marina (es filtrado por las ostras, almejas y mejillones, al igual que por otros invertebrados, y es ingerido por peces y aves marinas).

— Destrucción de los ecosistemas. Puede inducir a la destrucción en masa de las formas jóvenes y de los recursos alimentarios de las especies adultas.

— Degradación del medio ambiente para el uso del hombre, por la reducción de los valores económicos o de recreo, tanto a corto como a largo plazo.

Por su parte, el envenenamiento de los organismos marinos —con graves consecuencias para el ser humano— está canalizado a través de diferentes efectos:

— Muerte por contacto directo (envenenamiento) o asfixia.

— Muerte por exposición a los componentes tóxicos disueltos o en forma coloidal.

— Por la incorporación de cantidades subletrales de petróleo o productos derivados dentro del organismo, con la consiguiente reducción de la resistencia a las infecciones y otras enfermedades nerviosas.

En realidad, la información acerca de los efectos biológicos de la contaminación por el petróleo en los estuarios, aguas costeras o en alta mar es

fragmentaria, y una de las mayores dificultades radica en que generalmente sus efectos se suman a los de otros contaminantes, reforzándose mutuamente, y son muy difíciles de separar.

Por otro lado, el umbral en que los daños por efecto de envenenamiento directo comienzan a ser notables, tampoco es cuantitativamente conocido. De todas formas, algunos datos indican que los moluscos mueren si son expuestos a una mezcla de petróleo y un dispersante no tóxico, en concentraciones de 25 p. p. m. (partes por millón de partes de agua). Quiere decirse que la dispersión del petróleo en extensas áreas del mar podría tener serias consecuencias, derivadas del hecho de que los compuestos organoclorados, tales como el DDT y el Dieldrin, son altamente solubles en las películas de petróleo. Esta afirmación se hizo aún más evidente después de las medidas de los efectos de un vertido en la bahía de Biscayne, Florida (USA), que mostraron que las concentraciones de un solo pesticida organoclorado, el Dieldrin, sobre una capa de un milímetro de agua de un vertido, era más de 10.000 veces mayor que en el agua por debajo de la capa mencionada. Se comprobó, además, que aproximadamente la mitad del pesticida se disolvió en la capa de petróleo. Se sabe también que los peces en estado larval y el plancton animal y vegetal, que se encuentran bastante cerca de la superficie, tienen altas probabilidades de que extraigan y concentren partes de estos hidrocarburos clorados presentes en la capa superficial. Esto tiene serios e inmediatos efectos negativos sobre la cadena alimentaria de los organismos.

En fin, el problema está planteado, y las soluciones se buscan; pero, ¿se llegará a un estado de cooperación internacional, en que tales soluciones sean aceptadas?, porque la vida del mar —y la nuestra— está en juego. ■ JOSE RAMON GARCIA INCHORBE.

TABLA 1

ESTIMACION DE LAS PERDIDAS DIRECTAS EN LAS AGUAS DEL MAR (1969)

(Toneladas métricas por año)

	Perdidas	Porcentaje de la pérdida total
Petroleros (operaciones normales):		
Controladas	30.000	1,4
Incontroladas	500.000	24,0
Otros barcos	500.000	24,0
Producción (instalaciones)	100.000	4,8
Vertidos accidentales:		
Barcos	100.000	4,8
No barcos	100.000	4,8
Refinerías	300.000	14,4
Transportado por los ríos	450.000	21,6
Total	2.030.000	100,0

TABLA 2

PRODUCCION DE CRUDOS DE PETROLEO Y SU TRANSPORTE POR BARCOS

(En millones de toneladas por año)

Año	Producción	Transportado por petroleros
1960	1.040	—
1962	1.210	—
1964	1.420	—
1965	1.500	—
1969	1.820	1.180
1975	2.700	1.820
1980	4.000	2.700

Fuente de las tablas: Recopilaciones del Grupo de Trabajo número 5 del Report of Critical Environmental Problems, Massachusetts Institute of Technology, 1970.

La Tabla I detalla las diferentes vías por las cuales el petróleo se introduce en las aguas del mar. La importancia relativa de las operaciones de los petroleros como fuente de contaminación es realmente evidente. Debe notarse también que el mayor contribuyente a la contaminación por petróleo son los residuos de lubricantes de origen industrial y el uso en las carreteras. Se ha estimado que entre 500.000 y 100.000 toneladas se convierten en residuos. También es posible que otro millón de toneladas de petróleo sean generadas por la industria.

La Tabla II ilustra cómo la producción y uso de petróleo se ha incrementado, e incluye las cantidades previstas para 1975 y 1980.

VIGO: PLAYA DE SAMIL

UNA MANCHA ROJA QUE ENSUCIABA Y PRODUCIA PICAZON

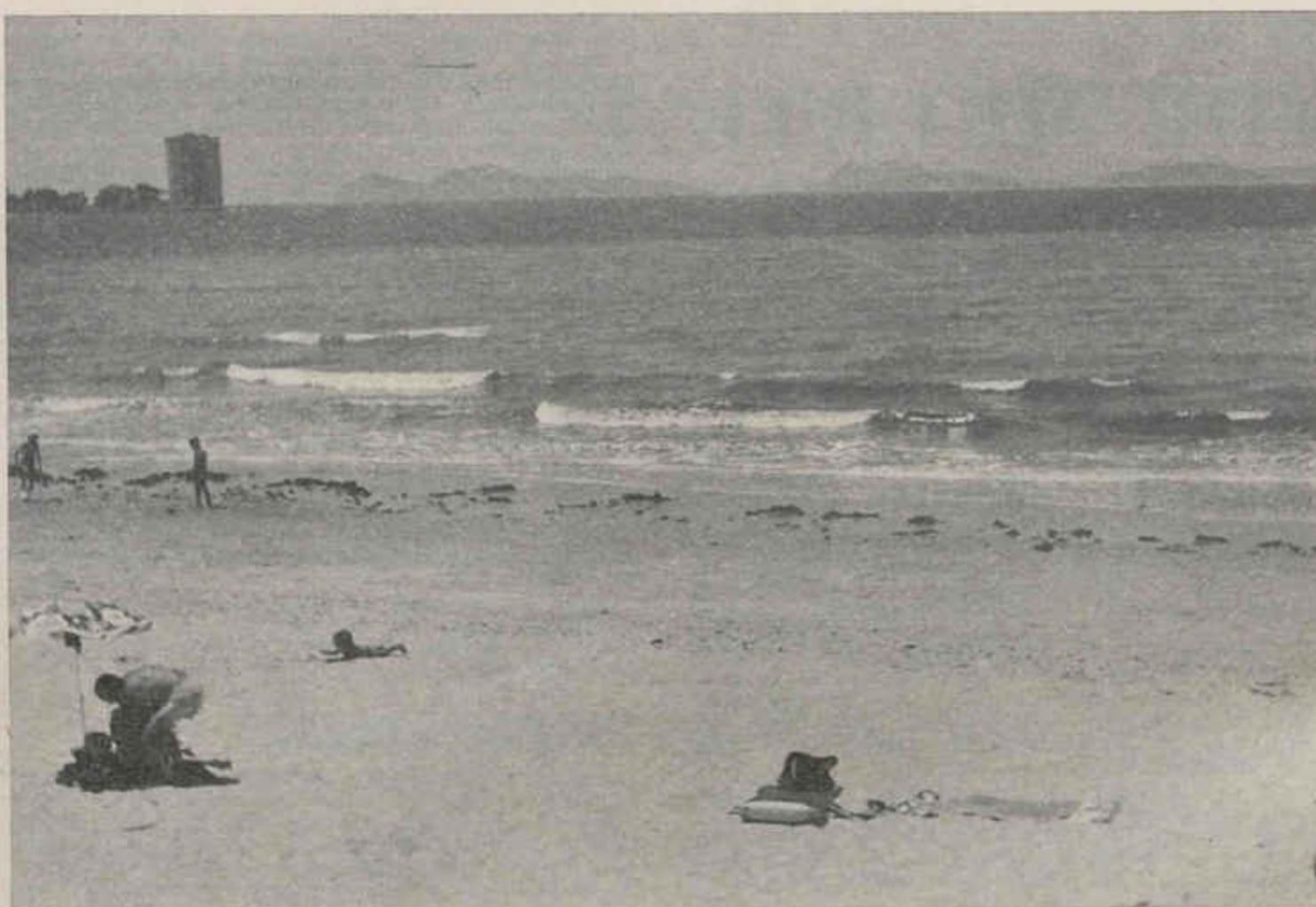
VIGO (De nuestro corresponsal).—La historia comienza hace tres años, cuando en el río Lagares, que circunda la ciudad y desemboca en el mar, limitando la playa de Samil, aparecieron síntomas claros de contaminación. Desapareció la fauna fluvial y las aguas perdieron su cristalinidad.

El pasado año hizo aparición la mancha. Una mancha roja que, partiendo de la desembocadura del Lagares, se extendía muchos metros por la orilla de la mejor y más popular playa viguesa: Samil.

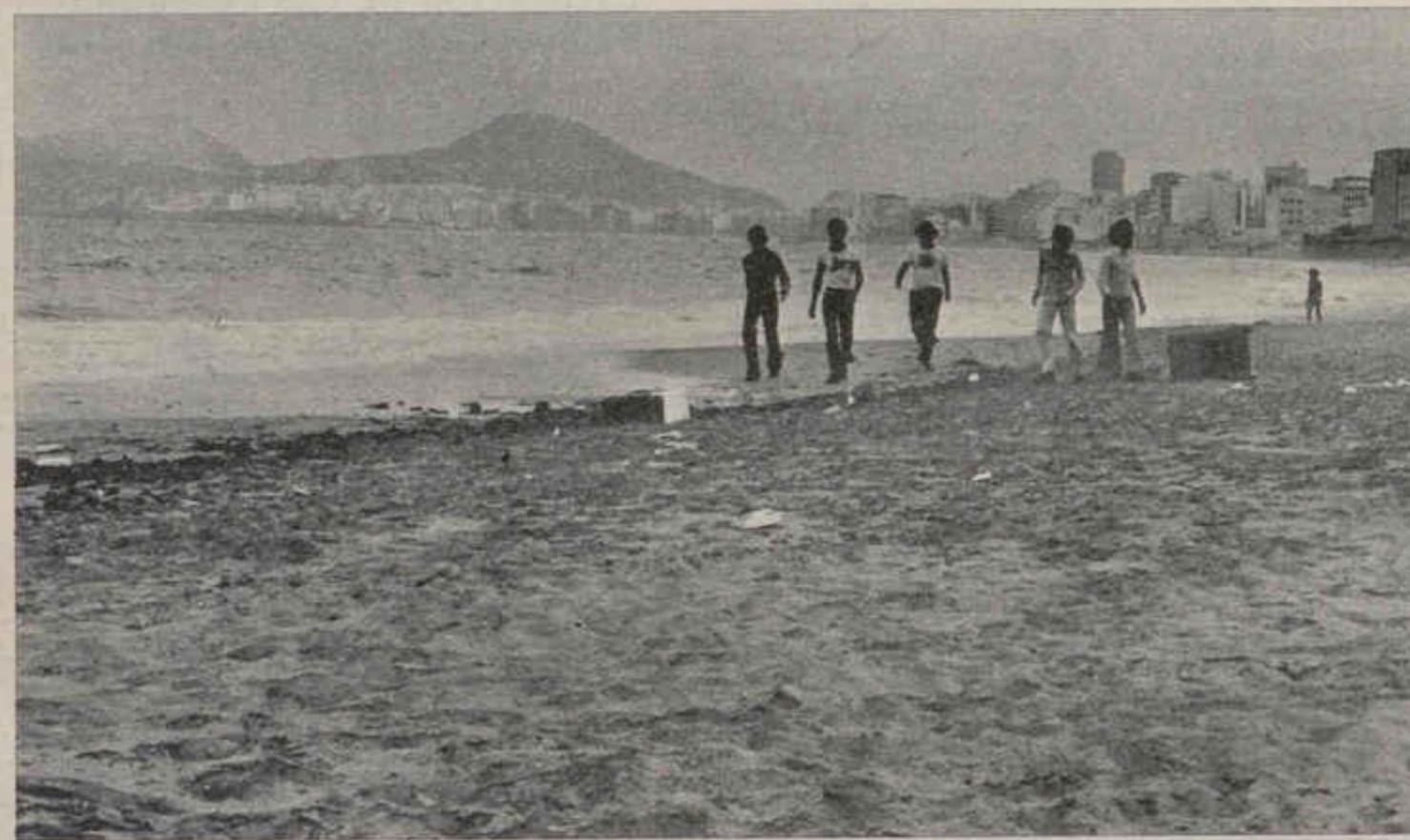
Los efectos de la mancha no sólo fueron estéticos. Dejaba en la piel de los bañistas su huella cromática, produciendo al tiempo picazones nada agradables.

Se especuló con la posibilidad de que varias industrias ubicadas en las proximidades del río fuesen las culpables directas de la contaminación del Lagares y, como consecuencia, del mar, al vertir sus residuos sin depurar. Se supo que la mancha roja era producida por residuos de hidróxido ferroso. Esto salió a la luz ya este verano, cuando la mancha volvió a aparecer en las aguas de la playa de Samil, en mayores proporciones si cabe.

La Comisaría de Aguas del Norte de España impuso sanciones de 20.000 pesetas a cuatro empresas responsables del vertido de aguas residuales sin depurar en el río Lagares. Lo cierto es que la contaminación de la playa de Samil ha desaparecido y también los temores de los bañistas, que ya pueden refrescarse en las aguas del Atlántico sin temor a afecciones en la piel..., al menos por el agua, que el sol es otra cosa. ■ JOAQUIN ROLLAND.



Playa de Samil. Puede apreciarse al fondo la mancha oscura (roja), que alarmó a los bañistas y pescadores de la zona.



En la playa de las Canteras, de Las Palmas de Gran Canaria, se prohibieron la pesca y el baño por la aparición de una materia que causó la muerte a gran cantidad de peces. Al supuesto fenómeno se le denominó «mancha amarilla», por la coloración que tomaron las aguas. Ahora se ha sabido que su causa fue el insecticida que contenían unos bidones encontrados en el Sur de la isla.

GRAN CANARIA: BIDONES DE INSECTICIDA, CAUSA ORIGEN DE LA «MANCHA AMARILLA»

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (PYRESA).—«Los bidones encontrados en el Sur de la isla, que contenían un insecticida del tipo paratol, fueron los que ocasionaron la «mancha amarilla» y la mortandad de los peces en el litoral grancanario recientemente», ha declarado el jefe provincial de Sanidad de Las Palmas, doctor Durich Eredra.

El doctor Durich explica, en los siguientes términos, cómo llegó a tal conclusión: «Los peces murieron rápidamente, y de acuerdo con las pruebas que personalmente hice en los laboratorios, he podido comprobar que ese líquido se precipita en el fondo y en la superficie deja una mancha amarilla. Teniendo en cuenta que cada bidón llevaba 200 litros y la concentración de ese tóxico es muy grande, resulta lógico llegar a la conclusión apuntada.

«Ahora —añadió— sólo falta la prueba concluyente: encontrar ese líquido tóxico o fracciones en el cuerpo de los peces, puesto que tal sustancia se descompone. Hoy precisamente he hablado con Madrid y Sevilla y se está llegando al final del problema. Es posible que dentro de dos días tengamos los resultados definitivos».

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTÉ
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»
Motores Diesel y eléctricos - Calderería
Saldadura - Instalaciones - Carpintería y
ajuste - Servicio oficial DEUTZ - OTTO
LEGITIMO, para Valencia y provincia



Vicente Brull, 22 y 24.
Francisco Cubells, 38.
Teléfono 67 01 27.
VALENCIA (Grao)



EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general.

Santo Domingo, 1
Teléfono 27 40 00 y 27 44 04

CADIZ



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS - CORSICATARIOS - FLETADORES
ESTIBADORES

FLOTA
"Moros" 92.000 pies cúbicos
"Lobo 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

ESPAÑA DEFIENDE LA PARTICIPACION DE TERCEROS ESTADOS EN LA PESCA RIBEREÑA

CARACAS.—El jefe de la Delegación española en la III Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar, embajador José Manuel de Abaroa, defendió los tradicionales derechos de pesca de España durante su intervención ante la II Comisión de la Asamblea, que preside el venezolano Andrés Aguilar.

De Abaroa se refirió especialmente a la participación de terceros Estados en el racional aprovechamiento de los recursos en la llamada «zona económica», sobre la que ya se admite jurisdicción del país ribereño en una extensión máxima de 200 millas.

Tras reconocer que en dicha «zona económica» los recursos minerales del suelo y subsuelo deben quedar sometidos a la exclusiva explotación y aprovechamiento del Estado ribereño, el embajador español precisó que, en cambio, en el caso de los recursos vivos (pesca), «su propia naturaleza justifica la participación de terceros Estados».

En este aspecto subrayó el interés de España en que las condiciones de la participación de terceros Estados en los recursos vivos de la zona se fijen en el futuro Convenio sobre el Mar de forma apropiada, «para la mutua ventaja económica del ribereño y de los terceros Estados».

«Debe establecerse asimismo —agregó De Abaroa— que cuando existan unas condiciones objetivas, determinadas en el futuro Convenio, el país ribereño autorizará a los terceros a que participen en el racional aprovechamiento de los recursos vivos de la zona».

El jefe de la Delegación española explicó que esta participación podría establecerse sobre la base de la cooperación internacional y ventaja mutua, sin discriminación entre posibles participantes, advirtiendo que todo ello «sin perjuicio de las preferencias que puedan reconocerse a determinados Estados», e insistiendo en su creencia en que «deberá tenerse en cuenta, muy especialmente, a aquellos Estados cuyos barcos hayan practicado habitualmente la pesca en las aguas de la zona».

En líneas generales, De Abaroa sugirió que la participación de los terceros Estados debería establecerse dentro del siguiente marco general:

1. El Estado ribereño autorizará la pesca a terceros Estados cuando el mismo no pesque la totalidad de la captura permisible según especies.

a) Para determinar la captura permisible, el Estado ribereño deberá tener en cuenta datos biológicos y estadísticos de garantía.

b) La captura permisible será la mayor que permita alcanzar, mantener o recuperar en cada caso el máximo rendimiento sostenido de los recursos vivos, dada la escasez de alimentos que padece la Humanidad.

2. Dentro de su zona, correspondería al Estado ribereño dictar y hacer cumplir las leyes y reglamentos para la conservación y racional aprovechamiento de los recursos de la misma.

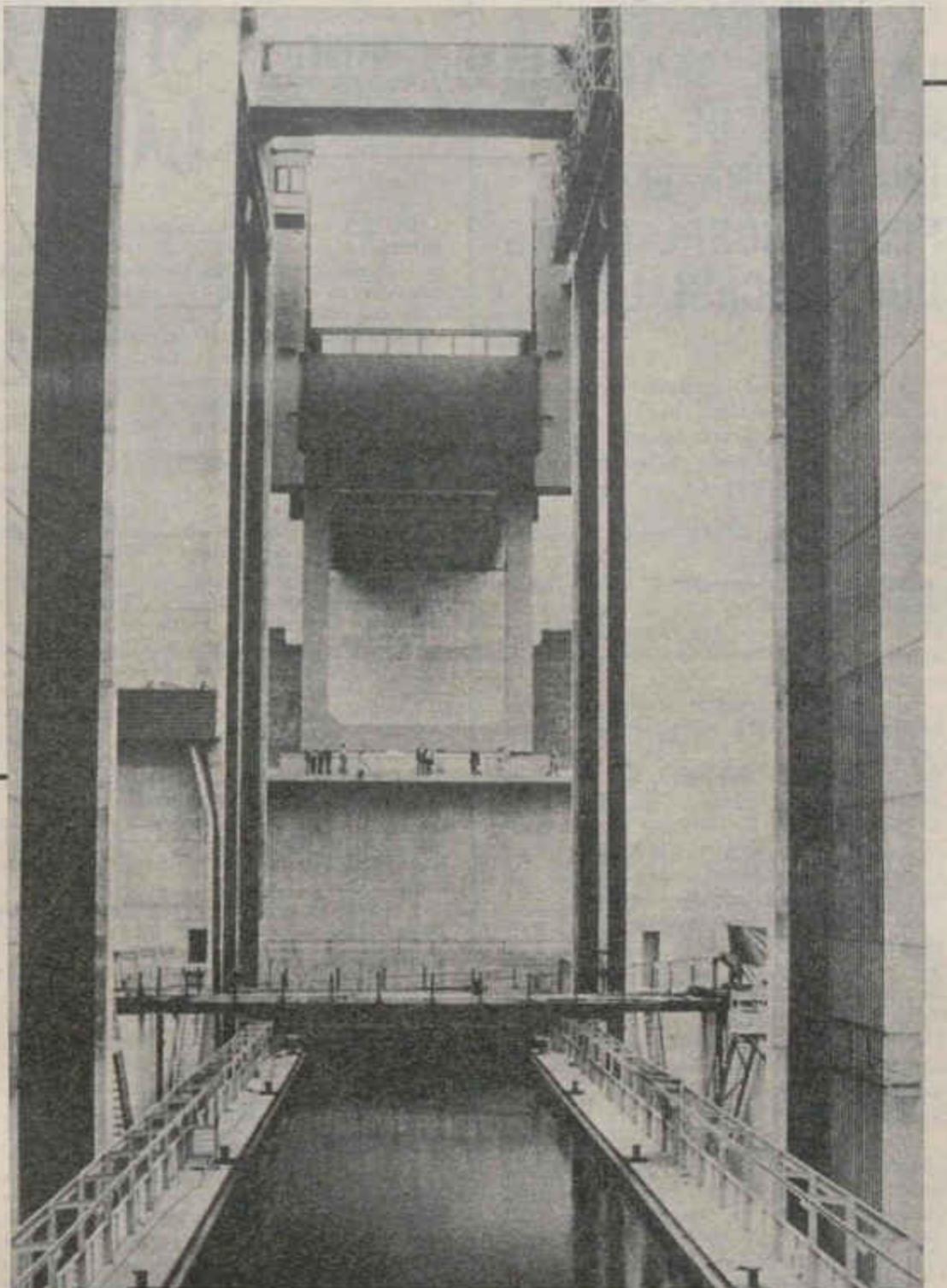
a) La FAO y los organismos regionales e internacionales de pesca, con su asesoramiento científico y técnico, serán de gran utilidad al Estado ribereño para que éste determine la captura permisible de los recursos vivos de su zona, así como para reglamentar su conservación y racional aprovechamiento, en particular en aquellas especies altamente migratorias.

3. Correspondría asimismo al Estado ribereño reglamentar el otorgamiento de licencias de pesca en su zona a los na-

cionales de otros sectores y fijar los cánones correspondientes a dichas licencias, así como establecer otros posibles medios de compensación, lo cual permitiría establecer una cooperación internacional eficaz para la mutua ventaja económica del ribereño y de los terceros Estados.

EL MAYOR ELEVADOR DE BARCOS DE EUROPA

Estas son las instalaciones del gigantesco «ascensor» para barcos, construido en las cercanías de Scharnbeck (Alemania), el mayor de su género en Europa. Ahora acaba de superar su primera prueba para comprobar la resistencia de los dos enormes recipientes, de 100 metros de largo por 12 de ancho cada uno. El elevador, que entrará en servicio en el canal lateral del Elba a finales de 1975, tendrá que superar un desnivel de 38 metros. Para su construcción ha sido necesario remover más de medio millón de metros cúbicos de tierra. (FOTOFIEL.)



CRÓNICA
DE
LISBOA

EL SECTOR LABORAL MARITIMO PORTUGUES (EL MAS EXPLOTADO DE TODOS), INTRANSIGENTE EN SUS REIVINDICACIONES

LISBOA (De nuestro corresponsal).—La revolución militar del 25 de abril, que dio al traste con treinta y ocho años de régimen salazarista, ha conmovido y está conmoviendo las bases sociales y políticas de Portugal, que intenta «normalizar democráticamente» su vida cotidiana, no sin dificultades y sobresaltos. En todos los órdenes de la vida portuguesa se han producido en las tres meses transcurridos tras el golpe variaciones cualitativas y cuantitativas de la mayor importancia. Y como no podía ser menos, estas variaciones han tenido cierta influencia en la economía marítima y pesquera del país luso, importantísimo sector del que dependen no menos de medio millón de personas.

Entre las personalidades del anterior régimen que se encuentran detenidas está, por ejemplo, el almirante Enrique Tenreiro, que tanta importancia tuvo durante el régimen de Salazar en la elaboración de la política pesquera del país y en la creación de cofradías y casas de pescadores. Tenreiro espera en prisión ser juzgado por «malversación de fondos» y otras acusaciones de igual gravedad.

El descontento social que a raíz de la revolución de abril fue ganando a ciertos sectores laborales portugueses se extendió también a los marineros y cargadores del puerto de Lisboa. En dos ocasiones, los «dockers» lisboetas declararon huelga de brazos caídos y paralizaron completamente el complejo portuario. Gracias a las gestiones de algunos dirigentes sindicales (ligados, por razones de militancia, al partido comunista portugués, que en el Gobierno provisional juega el papel de «moderador»), la huelga de los carga-

dores duró apenas veinticuatro horas. Pero como las reivindicaciones esenciales de los trabajadores no fueron atendidas en su totalidad (salario mínimo, seguridad social, turnos rotativos nocturnos, etc.) es más que probable que se repitan los conflictos. En más de una ocasión los responsables más radicales de la ultraizquierda dijeron lo siguiente: «Ahora tenemos libertad, es cierto, pero la libertad no se come».

La crisis económica portuguesa —calificada en más de una ocasión como «galopante»— traerá consigo en el futuro, además de una ola de paro considerable, reivindicaciones de todo tipo en las que tendrán parte importante los sectores menos favorecidos de la pirámide social. Ni que decir tiene que los marineros y trabajadores de la mar forman parte de la capa más explotada del mundo laboral portugués. Tanto la infraestructura económica en que se basa la pesca de bajura, como el reducido mercado y la limitada capacidad de consumo nacional, ciegan cualquier posibilidad de promoción social. Es de esperar, pues, que sea este sector el más afectado por la crisis y también el que, a la hora de las reivindicaciones, se muestre más intransigente.

Claro que, según todos los indicios, el segundo Gobierno provisional, que preside el coronel Vasco Gonçalvez, y cuya cartera de Trabajo está regentada por un capitán, parece dispuesto a reducir al mínimo el número de conflictos laborales. Fueron éstos los que, en los dos primeros meses del nuevo régimen, deterioraron la ya poco boyante economía portuguesa. ■ ALBERTO MIGUEZ.

EL TRIBUNAL DE LA HAYA SENTENCIA A FAVOR DE INGLATERRA EN EL PLEITO SOBRE AGUAS JURISDICCIONALES

LA HAYA, 25.—El Tribunal Internacional de La Haya ha dictado hoy su veredicto sobre la disputa entre Islandia, por una parte, y Gran Bretaña y Alemania, por otra, sobre el límite de sus aguas territoriales.

La Corte de Justicia —brazo judicial de las Naciones Unidas— ha declarado que Islandia no tiene derecho a excluir unilateralmente a los navíos de pesca británicos y alemanes de las regiones situadas entre el antiguo límite de 12 millas y el nuevo de 50 millas.

Islandia había decidido, a partir del 1 de septiembre de 1972, extender sus aguas territoriales de 12 a 50 millas. Esto no fue aceptado por Inglaterra, que mantiene una nutrida flota pesquera en esa región, ni por Alemania. El conflicto degeneró en lo que se llamó «guerra del bacalao», con el riesgo de enfrentamientos armados entre las Marinas islandesa y británica.

La crisis islandesa produjo una honda cicatriz en la OTAN, a la que pertenecen los países litigantes, ya que el Gobierno de Reykjavik amenazó con cerrar la base de la OTAN de Keflavik, vital para el control del tráfico aeronaval soviético en el Atlántico Norte. El reciente cambio de Gobierno en Islandia ha puesto sordina a esas tensiones.

La sentencia del Tribunal internacional, adoptada por diez votos contra cuatro, impone a Islandia y sus contrincantes «la obligación mutua de establecer negociaciones de buena fe para llegar a una solución equitativa de sus divergencias».

Islandia pierde así toda fuerza moral para impedir a las flotas extranjeras fondear en el límite exterior a las 12 millas. Esta sentencia no dejará de sentar una importante jurisprudencia de la que otros Estados intentarán sacar provecho en sus conflictos pesqueros —y quizás petroleros— con terceros países.

CRÓNICA DE IRLANDA

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—La prensa islandesa ha manifestado durante las semanas pasadas un interés continuo e inesperado para con las discusiones de la conferencia de Caracas sobre el Derecho del Mar. Inesperado, porque hasta ahora, reflejando la actitud de indiferencia oficial sobre las posibilidades de una economía nacional marítima fuerte, resultado de ciento veinte años de sumisión a los intereses económicos del Imperio británico después de la Ley de Unión de Irlanda con Gran Bretaña de 1801, la prensa islandesa no hacía caso de las grandes cuestiones marítimas.

En el último momento, según parece, el gobierno islandés se decidió a reforzar su delegación de oficiales permanentes en Caracas mandando a la capital venezolana al procurador general Declan Castelloe, uno de sus miembros más eficaces y contundentes. El procurador general Castelloe se pronunció el 11 de julio en favor del principio de la Zona Económica de doscientas millas marítimas, aceptado al fin cuatro semanas más tarde por los británicos y más temprano por la mayor parte de las naciones marítimas más o menos desarrolladas. Habló también de la necesidad de una autoridad internacional, sobre la cual una dominación de las grandes potencias debería ser imposible, para planificar la explotación de las riquezas de los océanos de tal modo que todos los pueblos del mundo obtuviesen beneficios iguales de aquella explotación.

Lo que teme ahora la prensa islandesa es que la Conferencia de Caracas, o más exactamente la de Viena, que debe continuar y concluir las negociaciones empezadas en Caracas, terminará o con un tratado tan brumoso y flojo que la ley de la selva seguirá imponiéndose como actualmente, o con un tratado preciso y bien definido que no logrará ser ratificado por las o algunas de las grandes potencias, con el mismo resultado, que se haría rápidamente catastrófico para el porvenir de la Humanidad.

El Instituto Marítimo Irlandés que ha luchado durante más de treinta años para convencer al público islandés de la importancia primordial del mar no

SUBITO E INESPERADO INTERES POR LA CONFERENCIA DEL MAR

solamente para la nación islandesa, sino también para todos los pueblos del mundo, no oculta su satisfacción de que los periódicos y los periodistas del país empiecen a interesarse por el nuevo régimen jurídico del mar, deseado —cree el Instituto— por la mayor parte de la Humanidad, pero siente también el mismo miedo de un fracaso de las negociaciones actuales.

Durante el mes, el Instituto Marítimo siguió pidiendo a las autoridades la fundación de un servicio hidrográfico nacional —las cartas marítimas de las aguas costeras islandesas —setenta y ocho en su totalidad— están hechas por el Almirantazgo británico antes de la independencia del Estado islandés, y, por supuesto, antes de la llegada de las técnicas modernas hidrográficas. Estas cartas, aunque parcialmente y por acaso corregidas, deberían ser enteramente renovadas.

Otra lucha que continúa el Instituto Marítimo es por el desarrollo más rápido de una política oceanográfica nacional. El Colegio Universitario de Galway, antiguo puerto de la predilección de los comerciantes españoles, tiene un departamento oceanográfico de altísima calidad, bajo el mando del profesor Brian Bary, de reputación mundial, pero le falta un barco verdaderamente efectivo para sus investigaciones, y exige actualmente el dinero para construir un catamarán del cual el mismo profesor Bary ha trazado cuidadosamente los planos. En este momento el Departamento Oceanográfico del Colegio Universitario de Galway se ocupa de un estudio profundo de las corrientes marítimas del Atlántico Norte. Va a poner a la deriva en el curso de los próximos doce meses algunos miles de sobres —derivantes plásticos de color naranja, con una tarjeta dentro de cada uno—, y se pide que quienquiera que encuentre una de estas tarjetas siga las instrucciones impresas en la misma y la reenvíe al Colegio.

La delegación islandesa al Congreso Mundial del Instituto Internacional de Cultura Marítima en el mar Egeo, que se celebrará en el mes de septiembre, hace sus preparativos. Entre los congresistas islandeses se encontrarán

Desmond Branigan, primer arqueólogo marítimo del país que participó en las investigaciones de los restos, cerca de la costa de Kerry, de la Santa María de la Rosa de la famosa Armada de Felipe II de España, y John Ryan, primer pintor marítimo islandés y amigo desde muchos años de los pueblos ibéricos, que conoce bien. Puesto que en 1974 celebramos el bicentenario del nacimiento del gran hidrógrafo del siglo pasado, Francis Beaufort, iniciador de la escala de los vientos, nacido en Navan en el condado de Meath, que empezó sus estudios hidrográficos en 1807 en las aguas del Río de la Plata, Desmond Branigan dará en el Congreso una alocución a este respecto.

Entre los buques de comercio llegados a puertos islandeses procedentes de España durante el mes pasado se hallan el Baylen, 4.340 toneladas, español, que arribó a Dublín; el Moss Maroc, danés, 342 toneladas, llegado del mismo puerto de Cádiz; el Danelith, 278 toneladas, de la misma nacionalidad, llegado también a Dublín, y el Elizabeth Boye, también danés, llegado a Cork. La alta participación de los buques de cabotaje daneses en el cabotaje europeo actual es cada vez más palpable. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

CRÓNICA DE NUEVA YORK

PILOTOS MERA VE

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, especial para «Correo del Mar»).—Dwight Olsson, un muchachón de veinte años ya en el segundo curso de sus estudios, se encogió de hombros cuando le preguntaron qué opinaba de la entrada de mujeres en la institución donde hace su carrera, la Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos: «Si son capaces de apear con ello, no tengo ningún inconveniente». Pero Della M. Anholt, una de las admitidas, confiesa estar un poco nerviosa y advierte el hecho de que sólo va a haber 15 chicas entre 985 muchachos el próximo curso en la Academia. «Pienso —dice— que una proporción del 50 por 100 de cada estaria no sólo mejor equilibrada, sino que seria también más saludable». Thomas La Costa, uno de los padres que fue a ver a su hija desaparecer por las enormes puertas de la Academia, tuvo un comentario más filosófico: «No sé realmente si esto está maduro para las chiquillas, pero ¿quién es hoy capaz de ponerseles delante?».

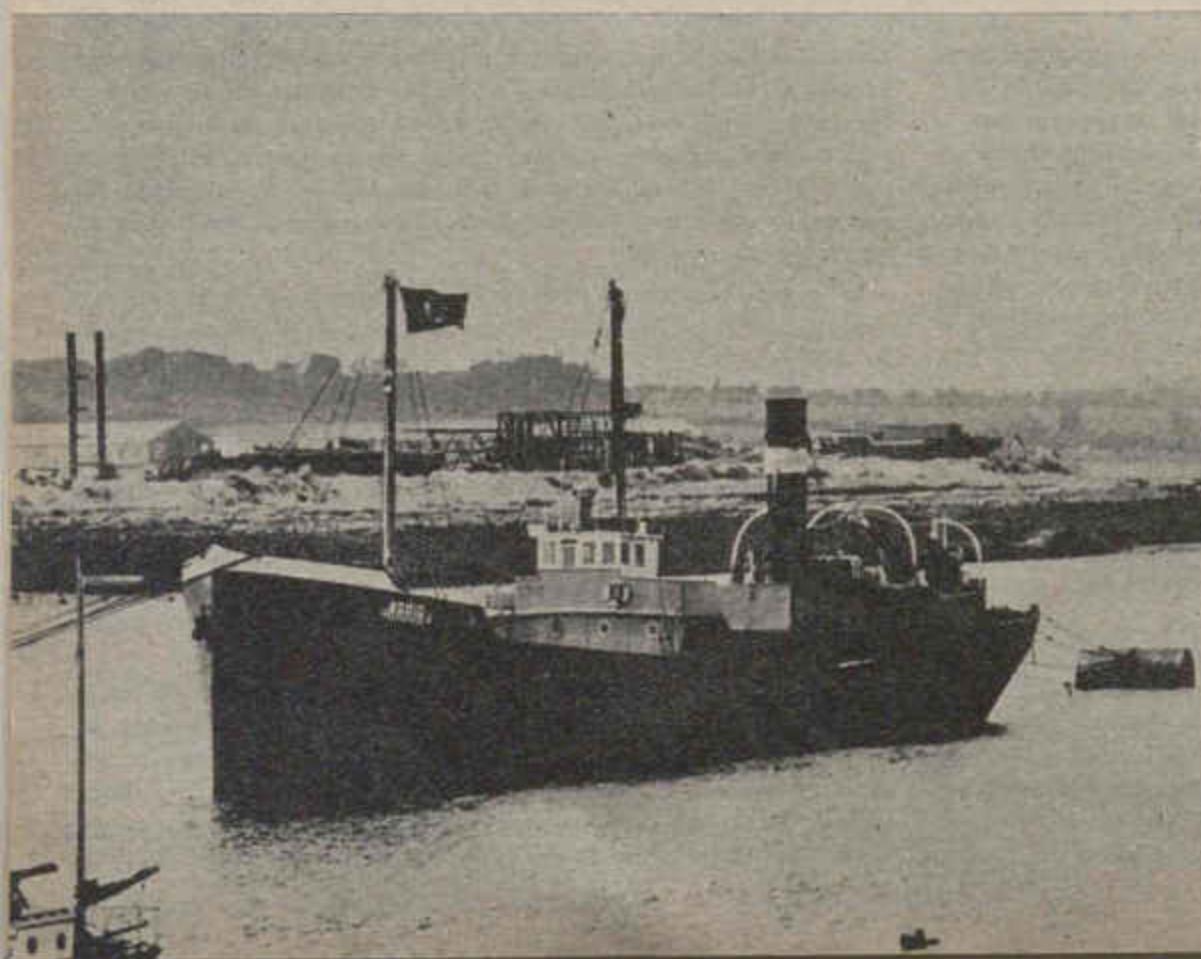
Si todo va bien, cuando la clase de 1978, que inicia estos días sus estudios, termine éstos, quince mujeres de diez Estados norteamericanos diferentes subirán al puente de otros tantos barcos mercantes USA como oficiales pilotos de los mismos.

El aceptamiento de las mujeres, entre ellas cinco negras y una blanca, es el primero en una academia de los servicios federales de los Estados Unidos, y sólo eso le garantizaba tanta curiosidad como publicidad. Un viejo dicho asegura que en este país mandan las mujeres, pero si es así, nunca se las ve en los puestos de mando, teniendo que contentarse con dirigirse todo desde la sombra. Y aunque las películas de guerra trajeron la imagen de «la teniente o alférez», siempre mona y a menudo incluso con más carácter que sus interlocutores masculinos, la realidad es que bien poco pintan en las Fuerzas Armadas y que los ascensos los han tenido que hacer por sus escalas complementarias, sin pasar por las «reales» academias de West Point y Anápolis.

Los 348 aspirantes de la nueva clase pasarán dos semanas de entrenamiento y adoctrinación, para familiarizarse con

EL "MARIA" INICIA UNA "NUEVA VIDA" EN INGLATERRA

• SERÁ REBAUTIZADO CON SU PRIMERO NOMBRE: "ROBIN".



He aquí una foto publicada en «The Guardian», en la que aparece el viejo buque costero, de ochenta y cuatro años, «Maria», apaciblemente anclado en Rochester, Sudeste de Inglaterra, y preparado para ser restaurado y empezar una «nueva vida» gracias al Patrimonio Marítimo Británico. El buque, el único de su tipo que ha sobrevivido y que todavía está en condiciones de navegar, comenzó su larga vida con el nombre de «Robin», estando bajo pabellón británico durante diez años, hasta que en 1900 fue vendido a España y rematriculado en Bilbao con el nombre de «Maria». Desde entonces ha permanecido en activo hasta que hace poco se tomó la inevitable decisión de desguazarlo, motivo por el cual el Patrimonio Marítimo Británico lo adquirió para salvarlo de la destrucción.

Por su antigüedad, este tipo de buque representa el instrumento predominante de la expansión del comercio británico de cabotaje, así como el resultado directo del impacto del vapor y la revolución industrial en el servicio mercante británico. Fue el descendiente natural de los bergantines, goletas y quiches que tradicionalmente transportaron la carga a lo largo de la costa británica. Después de la segunda guerra mundial, este tipo de barco desapareció del tráfico comercial marítimo al intervenir barcos accionados por motores Diesel.

Además de la extensa restauración de la superestructura del buque, se incluye también el alargamiento de la chimenea a su altura original y el rebautizamiento con el nombre de «Robin», con el que inició hace setenta y cuatro años su activa carrera. Una vez finalizadas las obras, permanecerá atracado en el río como museo flotante, probablemente en el nuevo muelle marítimo de St. Katharine, cerca de la torre de Londres.

Bremerhaven:

EL PUERTO PESQUERO ALEMÁN MÁS IMPORTANTE DE EUROPA

● ALREDEDOR DE 10.000 PERSONAS TRABAJAN EN LAS INDUSTRIAS DERIVADAS DEL PESCAZO.

HAMBURGO (Crónica de nuestro corresponsal).—Mucho más joven que la ciudad de Bremerhaven es su famoso Seefischmarkt (Mercado de Pescado del Mar). Ahora cuenta escasamente este mercado unos ochenta años de vida. El enorme complejo de sus instalaciones abarca una superficie de siete kilómetros cuadrados. El muelle de atraco de los pesqueros tiene una longitud de 10 kilómetros. Noche por noche atracan aquí entre 50 y 60 barcos de pesca equipados con instalaciones modernas de pesca y elaboración, y descargan alrededor—noche por noche—de 30.000 quintales de pescado. Pescado que pasa a las instalaciones frigoríficas, capaces de almacenar hasta 30.000 toneladas o que va a

parar a las fábricas de elaboración de conservas—en total 55 fábricas—y las pescaderías—más de 100—, en las que es elaborado, preparado y posteriormente reexpedido.

En Bremerhaven hay, además, cinco astilleros y siete diques flotantes. Aquí se reparan buques, se construyen nuevas embarcaciones, se fabrican máquinas e instalaciones para la industria del pescado y se fabrican redes. Hace poco salió de aquí la red de arrastre más grande del mundo, una red de 280 metros de longitud. Además, y alrededor de las grandes industrias básicas, viven una inmensidad de talleres pequeños que hacen de proveedores de las grandes fábricas. En



Pescadores alemanes en el Seefischmarkt de Bremerhaven.

total, entre unas cosas y otras—en tierra o a bordo—, en torno al Seefischmarkt de Bremerhaven se ganan la vida unos 10.000 productores alemanes. Desde la Estación del Pescado de Bremerhaven parten diariamente entre ocho y diez trenes cargados de pescado para las provincias alemanas del interior. Trenes que llevan el pescado del mar del Norte incluso hasta Austria, Suiza, Francia, Bélgica y Holanda.

El transporte del pescado de Bremerhaven por vía férrea es, hasta ahora, lo predominante. Mas los ferrocarriles federales alemanes trabajan en dura competencia con las compañías de transporte por carretera y las flotillas de barcazas de la marina comercial fluvial que navega por el Rhin. Para mantener su hegemonía en el terreno del transporte del pescado, los ferrocarriles federales se ven obligados constantemente a mejorar sus medios, poniendo en circulación los más modernos y mejores vagones frigoríficos, de forma que el pescado de Bremerhaven llegue en estado impecable hasta las aldeas de la Selva Negra, hasta los valles de Baviera, hasta incluso a remotos pue-

blecitos del Tirol en los que no hay ni siquiera pescaderías. Pueblo a los que unos 200 vendedores ambulantes acuden con sus camionetas cargadas de pescado, haciendo lo que se dice un buen negocio.

El senador de la ciudad de Bremen, herr Jantzen, dijo hace poco en Berlín, con motivo de la exposición anual de la Grünen Woche (Semana Verde), que en los próximos diez años el Senado de Bremen tiene el propósito de invertir 100 millones de marcos en el Seefischmarkt. Porque Bremerhaven—declaró el senador Jantzen—tiene que seguir siendo lo que ha sido hasta ahora: el puerto pesquero y el mercado de pescado más importante del continente europeo.

Efectivamente, en Bremerhaven se encuentran matriculados la mayor parte de los buques pesqueros de altura alemanes. Y el 50 por 100 del pescado que se consume en la República Federal entra por Bremerhaven. En el pasado año, en 1973, pasaron por el Seefischmarkt un total de 124.537 toneladas de pescado, por un valor del orden de los 200 millones de marcos alemanes. ■ MANUEL NOALES.

MERCANTES FEMENINOS POR PRIMERA VEZ EN LA ACADEMIA NAVAL U. S. A.



las normas de la Academia, antes de comenzar realmente los estudios en septiembre, tras una ceremonia muy formal, que incluye un juramento que significa su aceptación no sólo en el régimen interno de la institución, sino también en la Marina Mercante USA.

Excuso decirles que la expectación respecto a cómo responderán los nuevos alumnos (alumnas, mejor dicho), habiéndose cruzado apuestas de «si lo harán o no». «Espero que resistan» es la opinión que circula entre las clases de mayores. «Al menos animarán este ambiente un poco. Y el de los barcos», añaden.

En cuanto a ellas, la mayoría han tenido algo que ver ya con la Marina Mercante, y aunque saben las dificultades que les esperan, tanto en la Academia como más tarde en su vida de mar, parecen animadas: «Mi padre lleva navegando veinte años—dice una de ellas, Rebeca Anholt—. Lo tengo en la sangre, me gusta viajar y no puedo recibir mejor educación. Planeo ser oficial de puente, pues no me gusta ir bajo cubierta.

El cuarto de calderas es demasiado caliente para mí».

Entre las chicas ingresadas se encuentran dos residentes de North Valley Stream, una de las cuales, Victoria Panuska, planea pasar la vida en los barcos, mientras su compañera, Mary Leignadier, piensa más bien dedicarse a los estudios oceanológicos. Los graduados en la Academia recibirán el título de tercer oficial, ya de puente o máquinas así como el de «bachiller en Ciencias» y el grado correspondiente de la reserva naval. Pueden empezar a navegar ya en los buques de la Marina Mercante, ya en los guardacostas.

Un observador interesado siempre en los nuevos alumnos que llegan es el comodoro George Paterno, encargado de la preparación física y especialmente del equipo de fútbol, como aquí llaman al rugby. «No, no miro si las chicas pueden servir para él—contestó a la pregunta correspondiente—. Hasta que no se lo propongan, vamos». ■ CARRASCAL.

Conflictos pesqueros entre España y Estados Unidos

Una aparente «miniguerra» pesquera ha estallado entre España y los Estados Unidos, después que el Gobierno de Washington presentara ante la Embajada española en Estados Unidos y en Madrid una nota oficial de protesta por las actividades pesqueras de barcos españoles en las aguas del Atlántico Norte.

La nota, a la cual aún no ha habido respuesta de Madrid, según ha confirmado un portavoz del Departamento de Estado (quizá por la fiesta del Día de Trabajo que se celebra aquí), pide al Gobierno de Madrid que ordene el cese inmediato de la pesca de varios barcos españoles, por lo menos cuatro, que se encuentran en faena entre áreas que van desde el cabo Hatteras, en Carolina del Norte, hasta la frontera canadiense, y que incluye la rica zona de Cape Cod, en Massachusetts.

La razón de este ruego norteamericano se basa en la idea del Departamento de Estado de que España ha sobrepasado la cuota de 77.800 toneladas de pesca que la Comisión Internacional para la Pesca del Atlántico Noroeste, a la que pertenecen ambos países, junto a otras 15 naciones, cifró para España durante el año 1974.

ACLARACIÓN ESPAÑOLA

MADRID, 3.—«No son exactas las cifras dadas por los Estados Unidos para ordenar a varios barcos pesqueros españoles que detengan sus faenas en alguna zona del Atlántico Norte», ha declarado un por-

tavoz de la Dirección General de Pesca Marítima.

El Departamento norteamericano de Estado había ordenado a la flota española que faena en aquellas áreas que cesen en sus capturas, por considerar que habían conseguido ya las 35.000 toneladas cuando la cuota asignada a España sólo llega a 16.200.

Según datos de la Dirección General de Pesca, hasta el 15 de agosto se habían capturado 16.000 toneladas, y como ya estuviera próxima de alcanzar el cupo asignado por la Icnaf, se ordenó a la flota bacaladera que suspendiese en las zonas cinco y seis sus faenas, no despachándose más permisos para barcos congeladores. Los navíos que permanecían allí pescaban la pota, que es una especie de calamar que no está sometida a contingencia.

El Departamento norteamericano de Estado había ordenado a varios barcos españoles que detuvieran sus faenas de pesca en varias zonas del Atlántico Norte, por haber excedido las cuotas de pesca que determinan acuerdos internacionales.

En una protesta oficial enviada a Madrid, el Departamento de Estado pidió al Gobierno español que detuviera la pesca de por lo menos cuatro barcos españoles que pescaban calamar en zonas cercanas a la costa estadounidense.

España, aun rechazando las estadísticas norteamericanas sobre el exceso de pesca, ha ordenado a sus barcos que no pesquen algunas variedades de pescado.

HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

VISITAS CULTURALES EN CADA PUERTO

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, que, al llegar a un puerto que no conocía, saltaba a tierra con la ávida curiosidad intelectual del hombre que no se cansa nunca de aprender y ampliar su cultura.



Lo primero que corría a contemplar eran los edificios y monumentos más bellos de la ciudad, impulsado por ese gran amor hacia las expresiones artísticas de la civilización de cada país que sienten todos los marinos.

En casi todas las ciudades hay huellas gloriosas del paso de los tiempos, y nunca dejé de hacer una visita a las ruinas históricas que nos traían la memoria de los siglos y los pueblos que fueron.



Cualquier manifestación cultural que tuviera lugar durante los días que el barco permaneciera en el puerto, contaba con mi asistencia, especialmente si se trataba de conciertos musicales, sinfónicos o de cámara.

EL AGREGADO VITINOWSKY



2



3

Y como las estancias en puerto apenas duran tres o cuatro días, antes de partir compraba recuerdos de los lugares más interesantes y adquiría libros que luego mostraría a familiares y amigos para que supieran lo que es un marino, no importa que joven e inexperto, pero ansioso de todo enriquecimiento cultural.

5

SUBVENCIONES AL SECTOR PESQUERO POR COMBUSTIBLE

Un proyecto de Ley por el que se concede un crédito extraordinario por valor de 1.561,5 millones de pesetas para subvencionar al sector pesquero de los suministros de gas-oil y fuel ha sido presentado a la Comisión de Presupuestos de las Cortes Españolas.

El crédito tiene una vigencia que va del 11 de marzo al 10 de septiembre de este año, y el acuerdo de concesión fue tomado el 15 de marzo pasado, ante la protesta de los pescadores por el aumento de precios de los productos petrolíferos por ellos utilizados.

La cuantía de las subvenciones previstas en el proyecto de Ley son: Flota de gran altura, subvención de una peseta-litro para 156 millones de litros de gas-oil (156 millones de pesetas).

La flota de consumo en fresco recibirá una subvención de 3,65 pesetas por litro para un consumo de 334 millones de litros de gas-oil y con un coste máximo de 1.218 millones. Y subvención de 1.700 pesetas por tonelada de fuel para un consumo aproximado de 35.000 toneladas y un coste máximo de 59,9 millones de pesetas.

Por último, la flota de consumo en fresco de fuera del área del monopolio tendrá, según el proyecto de Ley, una subvención de 3,65 pesetas por litro de gas-oil para un consumo aproximado de 30,3 millones de litros y un coste máximo de 110,6 millones de pesetas. Y para un consumo aproximado de 10.000 toneladas, 1.700 pesetas por tonelada de fuel, con un coste máximo de 17,1 millones de pesetas.

BOLSA DE TRABAJO

● Desearía poder embarcar como camarero en buques, si es posible cruceros. Soy profesional competente. Tengo libreta de inscripción marítima. Mis señas son: Ceferino Luis Sosa Cardenal, Calvo Sotelo, 39, 6.º D. Gijón (Asturias).

● Desearía enrolarme como marinero en un petrolero o butanero. José Pérez García. Veinticinco años. Soltero. Dirección: Santa Clara de Avilés (Zamora).

● BP ESPAÑOLA DE PETROLEOS, S. A.— Busca maquinista naval de la Marina mercante, con inglés básico, para el Departamento Técnico/Venta de Combustibles y Lubricantes. Se ofrece trabajo estable y bien retribuido, con jornada continuada y sábados libres. Absoluta discreción colgados. Dirigirse solamente por escrito, con datos personales, indicando pretensiones y teléfono, a BP, Cea Bermúdez, número 66, Madrid-3.

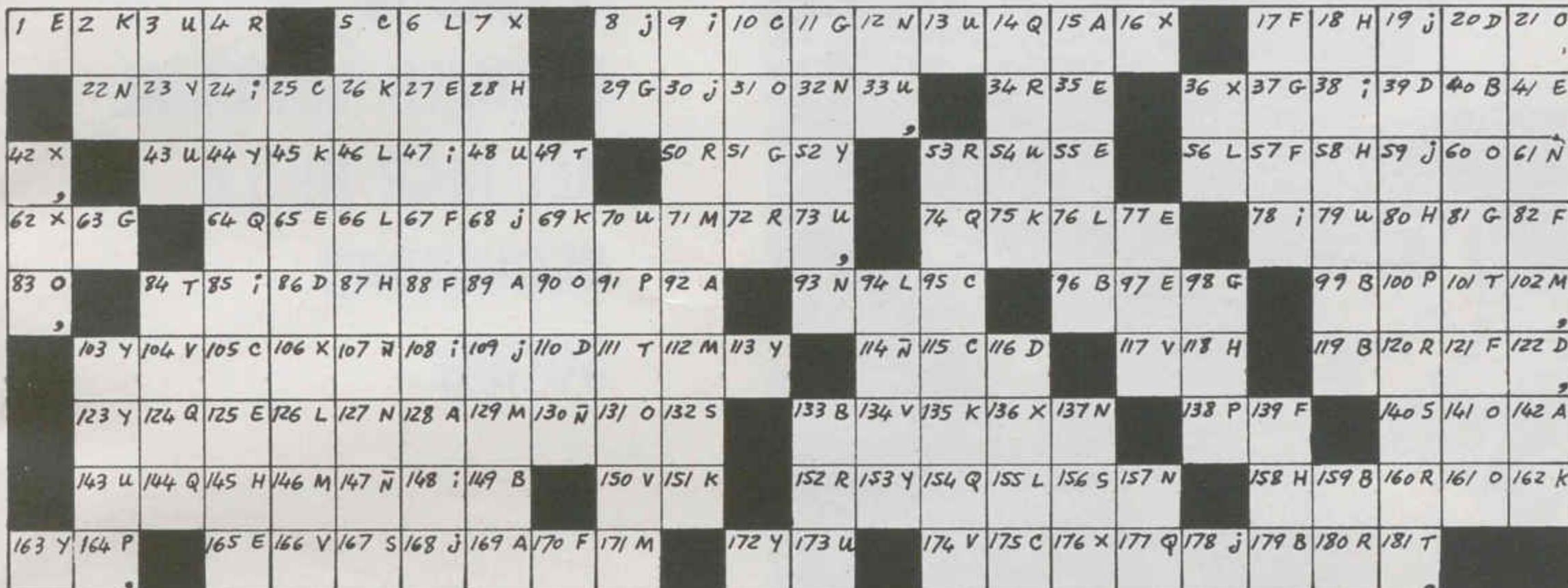
EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 106

"Si una urca se traga el océano,
¿qué espera un baje de luces en la gabia?
Tome tierra, que es tierra el ser humano".

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: GONGORA. «SONETO».)



DEFINICIONES

A. Conjunto de aparejos y cabos de un buque.

89 169 142 128 15 92

B. Invertebrados de cuerpo blando y no segmentado con simetría bilateral, cubiertos generalmente por una concha.

99 119 179 96 133 40 149 159

C. Dicese de la mar cuando las olas proceden de indefinidas direcciones. (En la escala de Beaufort ocupa el número 9.)

10 115 95 5 25 175 105

D. Línea, fila o hilera de ciertas cosas.

20 116 110 122 39 86

E. Diesen los cabos y aparejos de las velas fuertes sacudidas al aflojarse y estirarse bruscamente con los movimientos del buque cuando hay poco viento.

55 27 1 77 35 125 65 165 41
97

F. Embestida de una embarcación a otra o a cualquier objeto resistente.

17 121 57 139 67 82 170 88

G. Llevar arrastrando por el fondo del mar un arte de pesca para recoger los peces al paso.

29 51 63 11 81 98 37

H. Medir la altura de un astro con el sextante u otro instrumento similar.

18 87 28 158 80 58 18 145

I. En los buques de madera, primeras piezas curvas que se colocan atravesadas en sentido perpendicular o de babor a estribor sobre la quilla para formar las cuadernas.

78 38 85 9 47 24 108 148

J. Corrupción de voz inglesa que se conservó para designar al buque correo de la línea de la India.

59 8 168 68 30 19 178 109

K. Acción y efecto de forrar con tablones el casco de un buque con objeto de aumentar su manga y darle mayor estabilidad.

151 162 135 2 26 69 45 75

L. Nombre que se da a toda clase de pez utilizado como cebo.

76 126 66 46 56 6 155 94

M. Nombre dado por los griegos a Ulises, que determina el título del poema homérico donde se narran sus largas y peligrosas navegaciones.

102 146 71 112 129 171

N. Acción y efecto de aflojar o arriar un poco cualquier cabo que está tenso, dándole un salto suave (plural).

61 22 12 93 32 127 137 157

O. Acantilado.

130 114 147 107

P. Grandes piezas curvas de refuerzo de la proa, a la cual se empernan de babor a estribor, de modo que sus ramas alcancen por lo menos hasta la primera cuaderna.

60 161 31 90 21 131 141 83

Q. Balsa de los indios de la América meridional formada por un tronco de árbol con dos batangas dobles.

138 91 100 164

R. Manejar los compases sobre la carta náutica para determinar una situación o distancia.

154 177 64 144 124 14

S. Parte sólida que se obtiene al filtrar o centrifugar el agua compuesta de materiales no vivos, tanto minerales finamente divididos como restos orgánicos muertos en suspensión.

152 72 50 120 4 160 - 34 53 180

T. Antiguamente, holgura o juego de un palo.

156 140 132 167

T. Vientos del Mediodía, austral o Sur.

101 111 84 49 181

U. Dicese del buque que luce engalanado de banderas (plural).

79 3 70 43 143 173 33 13 48

54 73

V. Cebo de pescar.

104 166 174 117 150 134

X. Aumentó en intensidad el viento.

106 62 36 136 7 42 176 16

Y. Estrella de primera magnitud de la constelación del Toro, de color rojizo.

153 23 172 113 123 103 52 163 44

SALTO DE CABALLO

Por Rafael

RE	Tu	Re	Da	Es
Ir	Es	De	Pi	No
Ton	Ir	Es	Do	Na
De	Se	De	Mas	Dos
Se	Tos,		De	To

Modo de resolverlo.—Empezando por la primera sílaba (Re) y siguiendo el movimiento del caballo de ajedrez, fórmese UN PENSAMIENTO con todas las sílabas contenidas en el cuadro



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)

