

hoja del mar

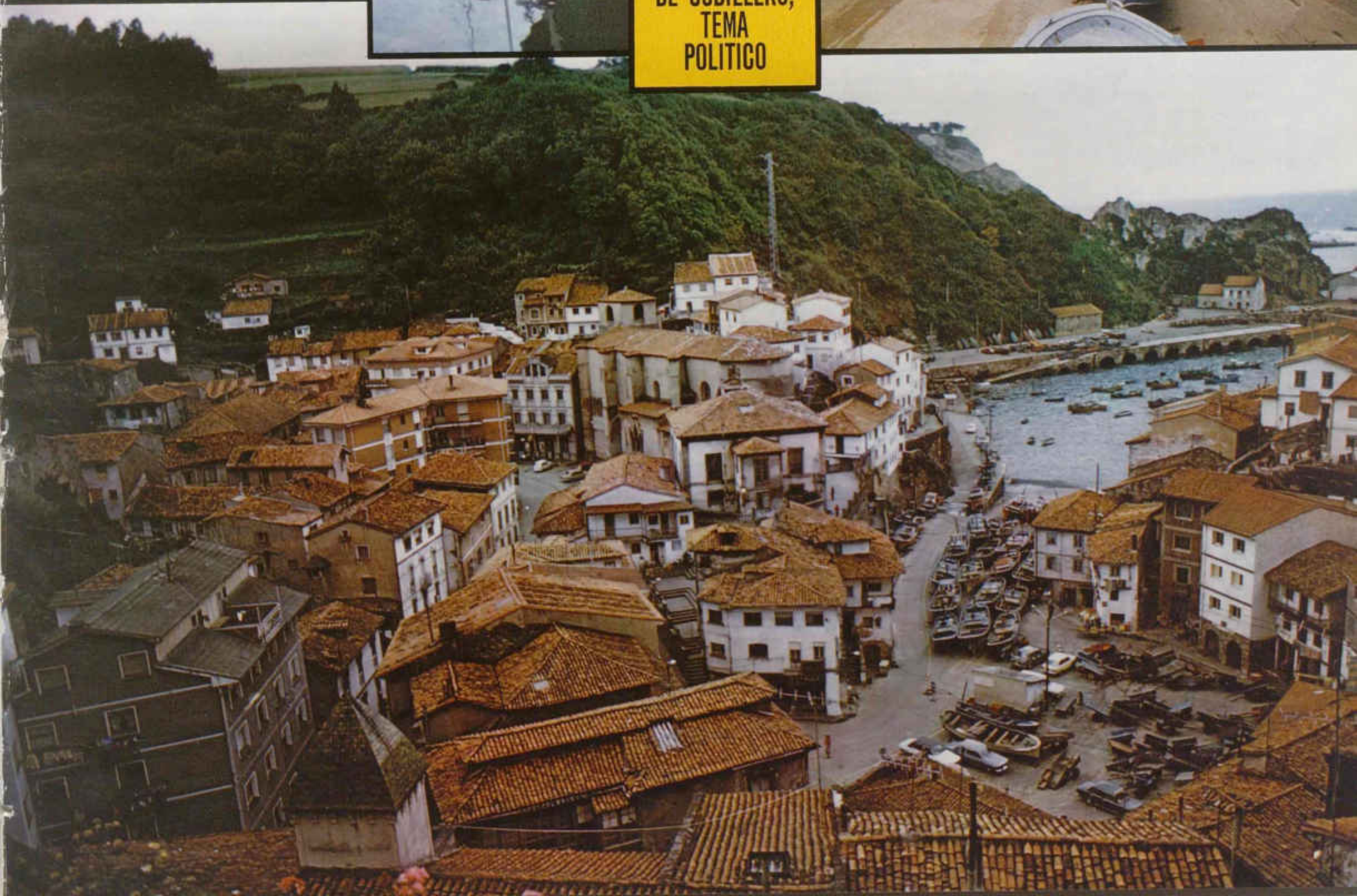
Número 109 • Año X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Noviembre 1974

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR: TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY

- CRONICAS DE ESPAÑA Y DE NUESTROS CORRESPONSALES EN EL EXTRANJERO.
- PREDICCIÓN DEL TIEMPO EN LA MAR.
- PESTICIDAS: ATENTADO CONTRA LOS RECURSOS MARINOS.
- CRÓNICA DEL DERECHO MARITIMO.
- LA ROSA DE LOS VIENTOS.



LOS PALANGRES DE CUDILLERO, TEMA POLITICO



LA MAR Y SUS SELLOS

Por Luis María Lorente



EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE NOVIEMBRE

A lo largo de este mes, son dos las emisiones que entran en servicio. La primera, al igual que desde hace muchos años, dedicada a la Navidad, y es de 2 y 8 pesetas, con tiradas de ochenta y diez millones de ejemplares, respectivamente, estampados en huecograbado multicolor y llevando como motivos dos del arte románico palentino.

La segunda está dedicada a la flora española, y es así: 1 peseta, Zamarrilla; 2 pesetas, pinillo de oro o también llamado pincel (y en catalán y valenciano pinsell); 4 pesetas, supito real; 5 pesetas, albaída, y 8 pesetas, jarilla. Debemos los nombres de cada una de las especies figuradas en los sellos a la amabilidad del doctor don Francisco Bellot, director del Jardín Botánico de Madrid, pues en los sellos sólo figuran los nombres latinos y quien redacta estas crónicas mensuales de información filatélica puede que algo sepa de sellos, pero de botánica, nada. La fabricación de estos efectos postales es en huecograbado multicolor y las tiradas para cada uno de 7.000.000 de unidades.

LOS CORREOS MARITIMOS

Se cumple ahora el CCXXV aniversario de la creación de los Correos marítimos a las Indias. Fue, como otras muchísimas decisiones, obra del Rey Carlos III. Por medio de buques de la Real Armada se cubría en servicio desde La Coruña hasta distintos puertos de América. Por ello, hubo los Correos a Canarias y Río de la Plata, a las islas de Barlovento y Costa Firme, a Cuba y Puerto Rico.

El tema es interesantísimo y uno de los capítulos más atractivos de la historia de Correo en España. Por esta

razón un estudio sobre el tema es fascinante. Los últimos servicios de Correos marítimos desde España a América se realizó por medio de los buques de la Transatlántica, unidades que, por cierto, cuando el conflicto que significó la pérdida de las colonias, fueron convertidos en cruceros auxiliares y se cubrieron de gloria y prestigio, en especial aquel casi mítico capitán Deschamps, capaz de burlar varias veces el bloqueo impuesto por los buques de guerra norteamericanos.

Por esta razón, en una de las series de sellos del programa de emisiones del año próximo y dedicada a la exposición mundial de filatelia España '75, a celebrar en Madrid en abril próximo, uno de los ejemplares está referido a los Correos marítimos.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

Senegal.—Un sello de 100 francos CFA está dedicado al centenario de la Unión Postal Universal, y en el mismo hay un moderno buque de carga y pasaje junto con el monumento dedicado a la UPU que hay en Berna.

Laos.—En una serie de 25, 90 y 250 k., en el primero y en el tercero figuran, respectivamente, dos embarcaciones indígenas, las denominadas bac y sampan.

Dinamarca.—Para el CCCL aniversario de la Organización del Correo danés, existe una pareja de 70 y 90 ore, figurando en este último una fragata de mitad del siglo XVII.

Jersey.—Obras de un gran pintor marinista como lo es Peter Monamy (siglo XVII), sirven como motivos para un conjunto de: 3½, 5½, 8 y 25 peniques. Dichas obras se refieren a combates navales de su tiempo y, na-

turalmente los oleos son reproducidos a sus propios colores.

Unión Soviética.—Siguiendo el sistema organizado hace un par de años, de nuevo buques de guerra figuran en sellos, refiriéndose, en este caso, a unidades actualmente en servicio y lamentamos no poder dar sus nombres, pues no se nos han comunicado. Las tasas son las de 3, 4, 6 y 16 kopeks.

Santa Elena.—Para conmemorar el centenario de la Unión Postal Universal se han confeccionado dos unidades de 5 y 25 peniques, ambas con dibujos bien similares, pues en ambos está el monumento a la UPU en Berna; pero además en el primero hay dos buques mercantes, en tanto que el segundo son sustituidos éstos por unas cartas, como rodeando al mundo.

ROL DE FILATELISTAS DE «HOJA DEL MAR»

Continuamos la relación de fichas que han llegado a nuestra Redacción especificando nombre y apellidos, señas y países o temáticas que interesan a cada coleccionista. Expresamos nuestra satisfacción por el gran número de contestaciones recibidas. Vamos a ver cómo, entre todos, podemos organizar unas relaciones de tipo filatélico a través de la revista.

Moreno Martínez (Francisco). Edificio Pari 2.º, portería 4-1-2. Málaga. No señala países o temas de su preferencia.

Mollo España (María). Alta 36. Ibiza. Todo el mundo.

Filgueira Rico (Emilio Tomás). Lariño. Muros (La Coruña). Países marítimos, España II centenario, Galicia en los Sellos.

Casal Piñán (Jesús). Puerto del Barquero. La Coruña. Rusia, Chipre, Grecia, Italia, España, Francia y Noruega.

Alvelo Rico (José Manuel). Malbis, número 9. Cariño. Europa (mar).

Miralles Vidal (Fernando). Ayundantía de Marina. Burriana. España y Francia.

Hermosilla García (Ana). Castillo. Carboneras (Almería). Todos los países y temas.

Lillo García (Rafael). Carlos Sentis, número 13. Denia (Alicante). España, uniformes militares.

De la Fuente Pintó (J. Antonio). Alava, 11. Madrid-17. Francia, Italia, Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Polonia.

Cayuela Cesares (Juan). Simancas, número 3. Melilla. Universales.

Bonachero (Miguel). Aragón, número 18, 3.º, 1.ª. Barcelona. Rusia, Estados Unidos, buques, paisajes, mapas y sobres.

Manso Álvarez (Carlos). El Terrenín-Somío. Gijón. España, Holanda y temática marina.

Laguna Gómez (Victor Manuel). Duque de Calabria, 22. Valencia (5). España, temática marina.

Marcos Sánchez (Consuelo). Candelas Zúbiegas, 63, 4.º. Lejona (Vizcaya). España, pintura y escultura.

Toledo León (David). Primera travesía General Mola, 7, 1.º. Santa Cruz de Tenerife. España, Sahara, Marruecos, Cuba, Venezuela, Ifni y Guinea.

Ruiz de Angulo Echevarría (José María). Portuburu. Bermeo (Vizcaya). España, resto del mundo.

Suárez Rodríguez (Rafael). Estrella Polar, 2. Almería. Todo.

Cristelly García (Enrique). San Luis, número 116. Sevilla-3. España.

BAQUERA KUSCHE & MARTIN, S. A.

Fundada en 1847

Central: Paseo de la Castellana, 8. Madrid-1.
Telex: 27677 y 22040. Teléfono 226 10 00

SUCURSALES:

Alicante. Telex: 66117. Cádiz. Telex: 76040. Palma de Mallorca. Telex: 68537. Valencia. Telex: 62771. Barcelona. Telex: 54753. Málaga. Telex: 77074. Sevilla. Telex: 72053. Irún y Pasajes. Telex: 36379. Port-Bou. Colón, 6. Teléfono 25 02 28

Oficinas en todas las Aduanas interiores y aeropuertos nacionales

Consignatarios de buques. - Representantes de líneas regulares. - Camiones TIR y TIF. - Fletamentos. - Agentes de Aduana. - Viajes Bakumar. - Telegramas Bakumar



Comatisa

**ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES**

FLOTA

"Horus" 92.000 pies cúbicos
"Lago Negro" 90.000 " "

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

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

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»

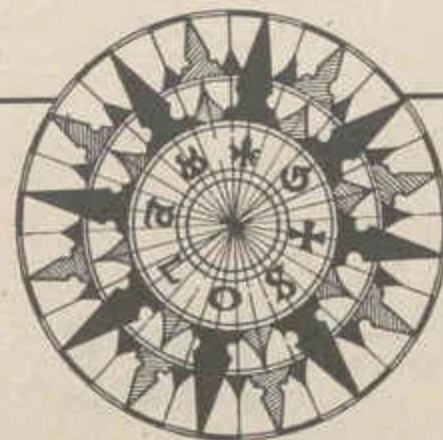
Motores Diesel y eléctricos - Calderería
Soldadura - Instalaciones - Carpintería y
ajustaje - Servicio oficial DEUTZ - OTTO
LEGITIMO, para Valencia y provincia



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

VALENCIA (Grao)

Don José
Luis
Morales,
director
del Museo
Naval.



EL MUSEO NAVAL

TREINTA y ocho años de edad contaba el jefe de Escuadra Frey, don Antonio Valdés, cuando en 1783, reinando Carlos III, se hizo cargo del Gobierno de la Real Armada como secretario de Estado.

Durante los doce fecundos años que rigió esta institución, cristalizaron en magníficas realidades las reformas iniciadas por el marqués de la Ensenada a mediados del siglo. Aún llegaron a duplicarse sus previsiones en cuanto a entidad de la fuerza naval. El navío era el buque de línea de la época, y por su número se medía la importancia de la fuerza, de la misma forma que a principios de este siglo el módulo fue el acorazado. Pues bien, el Estado General de la Armada de 1778, en la lista de buques consigna la existencia de 76 navíos y 51 fragatas. No nos detenemos enumerando las corbetas, urcas, jabeques, bergantines y otros buques menores, que suman, en total, 167 unidades.

De la actividad de tan ilustre ministro como fue don Antonio Valdés era lógico esperar que no se limitara al alistamiento de la mayor fuerza naval con que contó la Marina borbónica. También dedicó una especial atención a la formación del personal que había de dotarla y sostenerla y, en consecuencia, a todas las instituciones científicas y culturales de la Armada. El Observatorio de Marina de San Fernando, escuelas, bibliotecas, e incluso expediciones científicas, fueron objeto de su previsión. La expedición de don Alejandro Malaspina al mando de las corbetas "Descubierta" y "Atrevida", entre los años 1789 y 1794, también fue uno de los logros de don Antonio Valdés.

La Real Orden que crea el Museo Naval está firmada por Valdés y fechada el 28 de septiembre de 1972.

Por la fecha de su fundación, el Museo Naval se remonta a tan brillante período de la Armada y es la institución de su género más antigua del mundo.

Los fondos del Museo están constituidos por valiosísimas aportaciones de la Casa Real, Secretaría de

Marina, Compañía de Guardias Marinas e importantes donaciones particulares.

Tiene este centro dos vertientes perfectamente definidas, y ambas de singular importancia: la primera, dedicada a la investigación, y la segunda, a la exposición de objetos en su función propia de Museo.

La más valiosa pieza de nuestra colección cartográfica es el mapamundi de Juan de la Cosa, fechado en 1500. Además de su antigüedad y de su autor, esta carta tiene la particularidad de ofrecer la primera representación del Nuevo Mundo. Además de la carta de Juan de la Cosa, se conservan en el Museo ejemplares muy importantes de los siglos XVI y XVII. Pero la hidrografía se hace científica, en el sentido actual de la palabra, en el siglo XVIII. La labor efectuada por nuestros hidrógrafos durante este siglo fue ingente.

Durante los años 1783 a 1788, el brigadier de la Real Armada don Vicente Tofiño de San Miguel, ilustre astrónomo e hidrógrafo, efectuó los levantamientos que sirvieron para la publicación del Atlas Marítimo y su correspondiente derrotero. El Atlas contiene 37 cartas esféricas y diez vistas de costa, y el derrotero ha sido básico para los que actualmente se editan. Pero veamos las muy significativas palabras con que el brigadier Tofiño, en la primera página del derrotero, presenta su trabajo al Rey:

"Presento a V. M. unas cartas esféricas de la costa de sus dominios que baña el Mediterráneo y de la correspondiente de Africa. La mayor gloria que pueden traer a V. M. es que imiten su exemplo las demás Potencias, y dándolas semejantes de las suyas, tenga el Género Humano este esencial auxilio en sus navegaciones; así como será mi mayor satisfacción si, como lo espero, su exactitud responde a los excelentes medios que V. M. se ha dignado proporcionarme".

Antes y después de Tofiño, el trabajo de nuestros hidrógrafos —entre los cuales se encuentran muy ilustres oficiales de la Armada— está

materializado en el Museo Naval en una singular colección de cartas que suma unos cinco mil ejemplares, casi todos originales. De ellas, aproximadamente unas dos mil son de América, desde la Florida hasta Alaska.

De 1789 es la Real Orden que comisiona al ilustre historiador, más tarde director de la Academia de la Historia, don Martín Fernández de Navarrete para reunir cuantos manuscritos relativos a la historia de la Marina existan en los archivos de Sevilla, Simancas y El Escorial.

Análogo trabajo efectuaron Vargas Ponce, en los archivos de Vizcaya y Sanz de Barutell en los de la Corona de Aragón. Todos estos documentos, con los procedentes del extinto Depósito Hidrográfico de los Archivos de la Armada y con los de muy importantes donaciones, forman una extraordinaria colección, de unos 100.000 documentos, entre los siglos XII y XIX, relativos a la historia de la Marina, que se conservan en el Museo.

Una biblioteca muy especializada, con unos 130 ejemplares de los siglos XV y XVI, también procedentes del Depósito Hidrográfico, complementa los fondos del Museo y lo convierte, como ya dije, en un importante centro de investigación en su especialidad.

Posee también el Museo una importantísima colección de modelos de buques, entre los cuales el más valioso es un galeón flamenco del siglo XVI, regalo que hicieron a su señor, el Rey Felipe II, los flamencos. A este magnífico ejemplar hay que añadir los del siglo XVIII y los contemporáneos.

Muy importantes son también las colecciones de instrumentos náuticos y las de cuadros y retratos, que tienen un gran valor documental.

No quiero dejar de expresar en estas líneas mi agradecimiento al actual ministro de Marina, excelentísimo señor don Gabriel Pita da Veiga, por la ayuda y el aliento que presta a esta notable institución, que, salvo por los especialistas, tan poco conocida es en el país. ■ JOSE LUIS MORALES.

JOSE SIBON PANTOJA

**ARMADOR DE BUQUES DE
PESCA
EXPORTADOR DE PESCADO**

Muelle Pesquero

Caseta 10

Tel. 23 36 30

CADIZ

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

CADIZ

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

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

FRICOISA

frio comercial e industrial. s. a.



DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

VENTA barcos congeladores

SE VENDE FLOTA COMPUESTA POR
OCHO BUQUES DE DIVERSAS
CARACTERISTICAS, JUNTOS O POR
SEPARADO.

PRECIOS RAZONABLES, DADA LA
ACTUAL COYUNTURA EN EL SECTOR.

TODOS SE ENCUENTRAN TRA-
BAJANDO EN LA ACTUALIDAD Y
DISPONEN DE CREDITO A LARGO
PLAZO.

RESTO, FINANCIACION A CORTO
PLAZO.

INTERESADOS DIRIGIRSE A HOJA
DEL MAR, "REFERENCIA BARCOS".

COOPERATIVA DEL MAR "SURATLANTICA"

SUMINISTROS NAVALES
PARA PESQUEROS

SERVICIOS EN LONJA DE
PESCADOS

Glorieta Norte. Teléfono 21 41 67

HUELVA

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
21 25 62 | Fábrica

PUERTO PESQUERO

**EN ESTE
NUMERO**

INDICE

**DE LAS NOTICIAS,
INFORMACIONES Y
REPORTAJES DE
MAYOR INTERES**

	Págs.
La mar y los sellos .	2
La rosa de los vientos .	3
Predicción del tiempo en la mar	5
Discurso del ministro de Marina	6
Tiburones con trole .	7
Día del Hombre de la Mar	7
Inauguración de la Casa del Mar de Saint-John's	7
Congreso de Medicina, Seguridad e Higiene en el Trabajo	8
Asamblea del Cantabri- co de la Marina Mercante	10
Texto refundido de la Seguridad Social del Mar	11
Cartas al director . . .	11
El SAR, en alerta permanente	12
Hubo división entre los pescadores de Cudillero	14
Pesticidas en la mar: ¿Veneno?	16
Veleros en Copenhague	18
Crónicas del extranjero	20
Burgos: Aniversario del PPO	27
"Boletín Oficial del Estado"	28
Preocupaciones del sector pesquero as- turiano	29
La flota lucense nece- sita puertos	30
Arrojan herbere- recho al mar. Cróni- cas de Vigo	31
Crónica de Valencia .	33
Aventuras de un mari- no joven e inexperto	34
El damero mariner	35

hoja del mar

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social, dirigida a los trabajadores del mar.

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto Social
de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina Chillida. Castellón: Antonio González Sobaco. 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. Sevilla: Mario Díaz Campmany. 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: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre.

Redacción Central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Carmen Llorca Giménez.

Director:

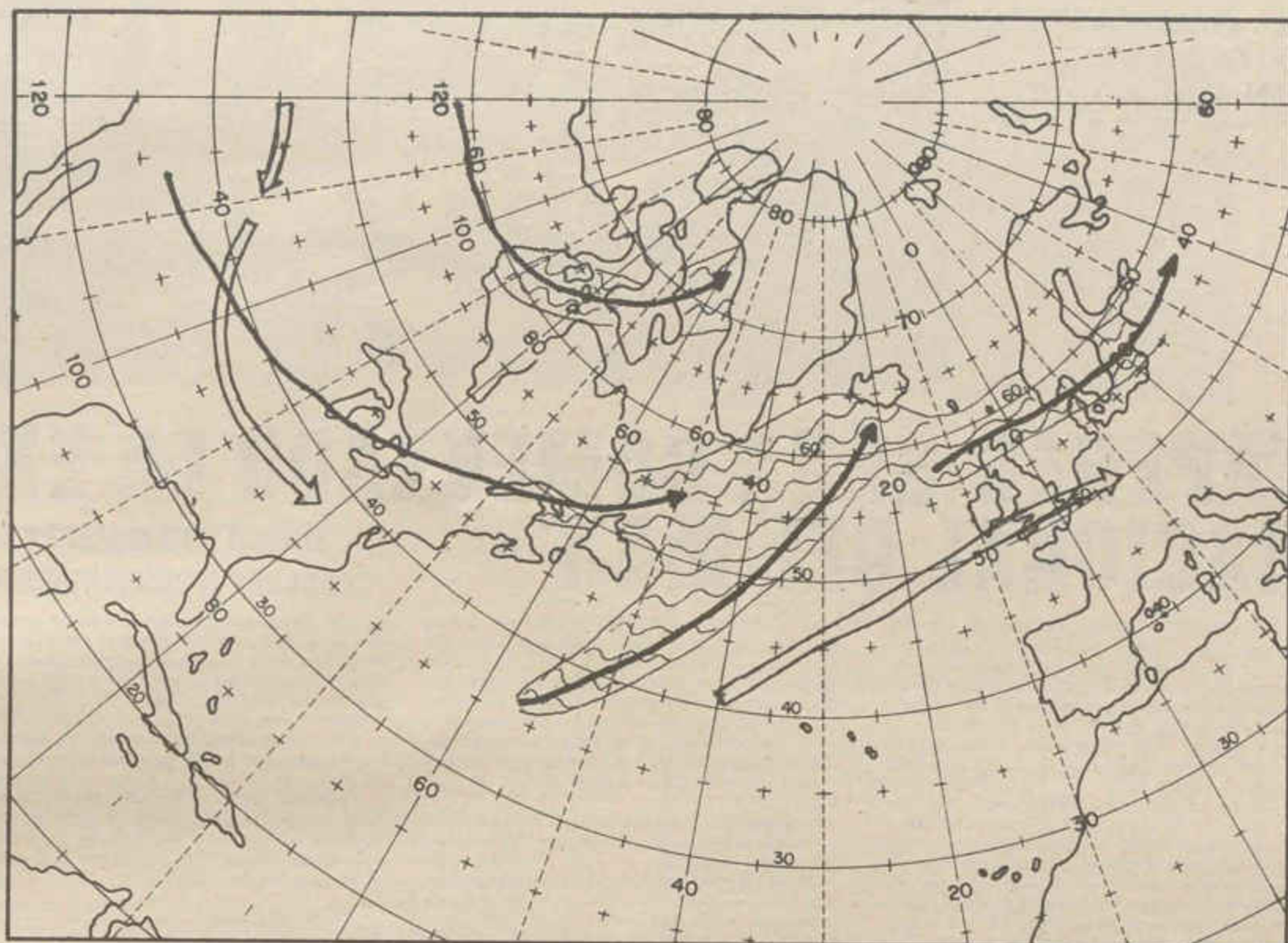
Joaquín Vidal



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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963



C.C.M. MAPA MEDIO PREVISTO DEL ESTADO DE LA MAR PARA EL MES DE NOVIEMBRE DE 1974



TRAYECTORIAS PREVISTAS DE BORRASCAS

ZONAS DE FUERTE MAREJADA O MAR GRUESA



TRAYECTORIAS PREVISTAS DE ANTICICLONES

ZONAS DE MAREJADILLA O MAREJADA

Crónica de Vigo

ESTE AÑO, EL MARISCO SE PAGA MUY MAL

★ PARECE SER QUE LAS INDUSTRIAS CONSERVERAS TIENEN DIFICULTADES CREDITICIAS.

VIGO (De nuestro corresponsal).—Cuando en el interior de Galicia las uvas se están convirtiendo en mosto y la vendimia culmina, comienza en el mar otra cosecha. Pero mientras en el campo se atiende a la siembra, a la conservación de los vides para que septiembre dé sus frutos en forma de dorados racimos, en la mar sólo se piensa en la cosecha, la cosecha del marisco, que comienza con la primera jornada de octubre. Más que cosecha, devastación en muchos casos; más que cosecha, apropiación indebida en muchos otros, porque se recoge un fruto que no se ha sembrado. Porque sembrar el mar es tarea de todo el año, y mejores serán los frutos si se tiene en cuenta esta necesidad.

Lo cierto es que, abundante o no, el marisqueo ha comenzado en las rías gallegas con octubre. Y en la de Vigo —allá por la ensenada de San Simón, con la isla de vigia, o en Moaña y Cangas, con el porvenir de grandes poblaciones pendientes—, también.

De sol a sol, como reza el edicto de la Comandancia de Marina. A flote, de ocho de la mañana a tres de la tarde. En una sola marea. Con limitaciones de peso —100 kilos de berberecho y 25 de almeja por persona y día para los de a flote; 50 y 12,50 para los de a pie— y de tamaño. Almeja, berberecho, longueirón, ostra, morruncho, vieira, zamburiña y relojitos son las especies. El 28 de febrero, el tope. Luego, ese límite no se cumplirá porque los primeros días son de avalancha, casi de asedio dírlamos.

Hombres con el clásico "angazo" escarban las entrañas del mar, mientras las mujeres, en las "secas", se dedican al mismo menester. Es la estampa de cada octubre en las rías gallegas. Una estampa que si mucho tiene de curioso, de folklórico casi, poco tiene de ortodoxo, porque son demasiados los problemas que en torno al marisqueo hay.

MUCHOS MARISCADORES Y POCO PRECIO

La cita con el mar ha sido puntual como cada año. Masiva como en cada campaña. El precio, la cotización del fruto cosechado, es menor, mucho menor. Hay quejas, hay amenazas de dejar en el mar el marisco. Incluso se habló de que muchos mariscadores, al no poder obtener el precio deseado, han arrojado al mar el producto de su esfuerzo. Según

parece ha sido éste un equívoco de Televisión Española —órgano informativo que difundió la noticia—, aunque lo cierto es que ganas no les faltan a los hombres y mujeres del mar de convertir esa incierta noticia en realidad.

Lo cierto es que en Moaña, por ejemplo, el cajón de berberecho, con menos tamaño e inferior calidad, se cotizó el año pasado a 1.500 pesetas, mientras que en esta campaña se pagaba a 500. Y los mariscadores confiaban en que al menos sería doble la cantidad de dinero conseguida.

Es curioso que los propios conserveros son los primeros en lamentar la baja cotización de una especie que de resultar despreciada les originaría un perjuicio. Según parece, la compra de marisco se hace siempre con financiación ajena, y este año resulta difícilísimo conseguirla. Y ahí estriba la razón de esos bajos precios de cotización.

PIDEN DE NUEVO LA VEDA

En la citada población de Moaña han llegado hasta tal punto de preocupación y descontento, que han solicitado a la autoridad de Marina que restableciera la veda. Y de hecho, los mismos mariscadores se impusieron una autoveda, dejando de cosechar el berberecho al cuarto día de iniciada la campaña, dado el escaso tamaño de las piezas y su baja cotización. En total, en esas cuatro jornadas de marisqueo, alrededor de 6.000 cajones cotizados a 500 pesetas. Esa misma solicitud han cursado en Lourizán por los mismos motivos.

En resumen, que la baja cotización del marisco es la tónica, amarga tónica para los hombres y mujeres del mar, de la campaña marisquera de este año. La razón de este fenómeno, como declamamos, está en las dificultades de financiación que encuentran ese año las industrias conserveras, que otros años obtenían mediante créditos bancarios la mayor parte de los 1.000 millones de pesetas que se estima invierten en berberechos. ■ JOAQUÍN ROLLAND.

(Más información sobre la "cosecha" marisquera, en página 31.)

EL ALMIRANTE PITA DA VEIGA, EN VALLADOLID



El ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, ha presidido en Valladolid los actos de entrega de los Premios Virgen del Carmen. En la foto, un momento del funeral celebrado por el alma del profesor Muñoz Alonso, decano que fue del Patronato Virgen del Carmen. A la derecha del ministro, el jefe del Alto Estado Mayor de la Armada, almirante González, que es consejero del Instituto Social de la Marina.

"APENAS SI HA COMENZADO LA EXPLOTACION RACIONAL DEL MAR"

VALLADOLID, 20.—El ministro de Marina, Gabriel Pita da Veiga, ha reiterado la clara conciencia que los hombres de la Armada tienen del compromiso solemne con el mandato que el pueblo español les dio al referendar unánimemente la Ley Orgánica del Estado, en el discurso que ha pronunciado a los postres del almuerzo que ha ofrecido con motivo de la entrega de los Premios Virgen del Carmen.

A las once menos cuarto se celebró una Misa en la capilla de Santa María la Antigua, en sufragio de Adolfo Muñoz Alonso, vocal decano del Patronato de los Premios Virgen del Carmen, a la que asistió el ministro de Marina, acompañado del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante jefe de la Jurisdicción Central, subsecretario de la Marina Mercante, presidente del Patronato y todas las autoridades de Valladolid.

A las doce, en la capilla del colegio de San Gregorio (Museo Nacional de Escultura), se procedió a la entrega de los premios e imposición de condecoraciones. Abrió el acto el presidente del Patronato, almirante Leopoldo Boado, que hizo historia del Patronato. Luego pronunció una conferencia el director del Archivo de Simancas, Amando Represa, sobre "Castilla y el mar". Luego se procedió a la entrega de premios y condecoraciones.

PREMIOS

Los premios fueron: Luis López Anglada, 75.000 pesetas, por su libro "Amanece el mar en el recuerdo". Arcadio Ortega Muñoz, 75.000 pesetas, por el libro "Cuando la mar se vuelve vía". José Pérez-Guerra, 50.000 pesetas, por el conjunto de sus artículos sobre temas marítimos. Accésito de 25.000 pesetas a Manuel Colomer Mascoan, Carlos Martínez Valverde, Juan Antonio Padrón-Albornoz y Manuel Ramírez.

Asimismo han sido premiados el periódico "El Día", con la medalla de honor, y con 50.000 pesetas, Luis Albert Montaner; Radio Sahara, medalla de honor; Eliseo Andrés Solé, 100.000 pesetas, comisario de Abastecimientos y Transportes, por sus trabajos sobre comercialización de la pesca marítima; Federico Fernández de la Puente y Luis de Diego López, medallas de honor del Patronato.

Fueron condecorados con la Cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco, el subdirector general de Coordinación Informativa, Manuel Camacho, y los periodistas Rafael García Serrano, director de Pyresa; Delfín I. de Salas, secretario de "Mundo Hispánico"; José Pérez-Guerra, redactor de "Informaciones"; Emilio Limones, redactor de Radio Nacional, y José María Barcelona, redactor del "Diario de Mallorca".

A continuación tuvo lugar una sesión de "Alforjas para la poesía", presentada por Pedro de Lorenzo, que se refirió a los poetas vallisoletanos, y en el que intervinieron los poetas Ginés de Alvareda, Arcadio Ortega Muñoz, Manuel Alcántara y Luis López Anglada.

Cerró el acto el director de "Alforjas para la poesía", Conrado Blanco, que recitó un poema enviado por José María Pemán.

A primera hora de la tarde, el ministro de Marina ofreció un almuerzo a las autoridades vallisoletanas, miembros del Patronato y condecorados.

El gobernador civil, José Estévez Méndez, pronunció, en primer lugar, unas palabras en las que agradeció la presencia del ministro de Marina, y tuvo un cariñoso recuerdo para Adolfo Muñoz Alonso.

DISCURSO DEL MINISTRO

A continuación, el almirante Pita da Veiga pronunció el siguiente discurso:

"Es esta una de las pocas ocasiones en que la

Armada, que hoy represento, abandona su medio ambiente, la mar, y deja su soledad castrense para asomarse a otro medio, por lo que se siente agradecida, reconocida y satisfecha, agradecimiento por la oportunidad que se le brinda de hacer oír su voz y de traer sus inquietudes.

"Reconocimiento por saber que la vais a escuchar y que encontrará la comprensión que necesita para que se la conozca en el corazón de Castilla.

"Satisfacción por saberse entre amigos, entre hombres dispuestos a comprender y compartir los problemas de la mar.

"Pero hay dos razones que hacen más profundos estos sentimientos: una de lugar, que sea Valladolid, 'la más noble villa de su tiempo', como la definió Juan II, mudo testigo de tantos y tantos sucesos históricos, antigua sede de la Corte, punto de reunión de las Cortes y, sobre todo, donde se inicia y se gesta, bajo el patrocinio de don Fadrique Enríquez, almirante de Castilla, la unión y grandeza de España cuando el 19 de octubre de 1469 contraen matrimonio, en el palacio de Vivero, Fernando e Isabel.

"El segundo motivo es la entrega de los Premios Virgen del Carmen, precisamente creados al terminar nuestra guerra de Liberación, para fomentar los trabajos encaminados a hacer conocer el mar.

"El mar, ese eterno incomprendido, tanto que ni su género está definido: se dice que 'el mar es y en la mar se está', por eso mi intención es que todos podamos usar el femenino, que todos estemos en la mar, si no físicamente, al menos con nuestro pensamiento y con nuestro corazón.

"En breve pincelada quiero dar a conocer lo que es la mar y lo que en la mar está.

"El mar es una fuente inagotable de recursos, es la despensa y la reserva alimenticia de una tierra superpoblada y esquilada, apenas si se ha iniciado su explotación racional. Si bien con mejoras técnicas, se sigue dentro de los cánones tradicionales de captura y comercialización, pero es mucho y muy interesante lo que se puede hacer, desde la creación de 'granjas', que ya se utilizan para el fruto de la mar sedente, como el marisco y otras especies, hasta la canalización y perfecta localización de los 'rabaños' nómadas, donde la oceanografía y el conocimiento del mar tienen primordial papel.

"El mar, lejos de ser obstáculo, siempre ha sido camino, siempre ha sido el vínculo de unión entre los pueblos, es por donde se han descubierto nuevos mundos y por el que se mueve nada menos que el 80 por 100 del transporte total de los productos que exige el comercio mundial, aunque en el caso de España no es aventurado afirmar que esta cifra llega al 95 por 100.

"El mar, en su aspecto deportivo, es la mejor válvula de escape de una vida ajetreada, es donde se forjan las virtudes de autodisciplina, de dominio de sí mismo, de responsabilidad, donde es más fácil apreciar la grandeza de Dios ante una mar encalmada o embravecida, y donde mejor se aprende a rezar, es la mejor escuela de las virtudes humanas, de noble competición, de ayuda y cooperación desinteresada, de abnegación y de sacrificio.

"Es el deporte náutico el mayor forjador de vocaciones marinerías —otro de los objetivos principales de los Premios Virgen del Carmen—, y es en los grandes pantanos, verdaderos mares interiores de nuestra casi isla, donde pueden nacer las grandes inquietudes que por la mar debería sentir el hombre del interior".

PANORAMA MARITIMO INTERNACIONAL

"Pero hay más: es motivo de reciente preocupación, y con un futuro impredecible, la explotación del suelo y subsuelo de los fondos marinos: motivo de debate y polémica en la Conferencia

★ "Si bien con mejores técnicas, se sigue dentro de los cánones tradicionales de captura y comercialización."

del Mar, adónde puede llegar el límite de prospección, investigación y extracción; es indudable que crece día a día, y aquí es donde quizá pueda solucionar la Humanidad su acuciante problema energético y de materias primas.

"Para que estas posibilidades que el mar ofrece y que nuestro deber es afrontar, es necesaria una fuerza naval acorde con sus obligaciones y deberes.

"Una vez sentadas las anteriores premisas, ¿cuál es la posición de España en la problemática marítima internacional en función de nuestra posición geográfica y en función de las tensiones internacionales de actualidad?

"Veamos a grandes rasgos el panorama marítimo internacional.

"Es en la mar donde está desplegada con primordial importancia la fuerza de disuasión nuclear en la que se fundamenta la inestable paz del mundo.

"Los estrechos son zonas latentes de tensión internacional.

"Los litigios pesqueros son agravantes de esta tensión.

"El problema energético confiere una vital importancia al tráfico de productos petrolíferos que tienen sus caminos en la mar.

"El problema internacional de la subversión,

NUEVOS MINISTROS DE HACIENDA E INFORMACION Y TURISMO



Don Rafael Cabello de Alba.



Don León Herrera.



Don Antonio Barrera.



Don Pío Cabanillas.

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" del día 30 de octubre de 1974 publica seis Decretos de la Jefatura del Estado en los que se dispone el nombramiento de don Rafael Cabello de Alba y Gracia y don León Herrera Esteban, como ministros de Hacienda e Información y Turismo, respectivamente.

El citado "Boletín" publica un Decreto por el que se nombra vicepresidente segundo del Gobierno a don Rafael Cabello de Alba y Gracia. Otro Decreto, también de la Jefatura del Estado, nombra al señor Cabello de Alba y Gracia ministro de Hacienda.

En virtud de un Decreto de la Jefatura del Estado se nombra ministro de Información y Turismo a don León Herrera Esteban, que hasta ahora ocupaba el cargo de subsecretario en el Ministerio de la Gobernación.

Por otra parte, el "Boletín Oficial del Estado" publica dos Decretos por los que se dispone el cese de don Antonio Barrera de Irímo como vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Hacienda, respectivamente. En virtud del último de los Decretos, se dispone el cese de don Pío Cabanillas Gallas como ministro de Información y Turismo.

Importante discurso del ministro de Marina en el acto de entrega de los Premios Virgen del Carmen

con sus derivadas de infiltración, contrabando de hombres y armas, obligan a un estrechamiento de la vigilancia de las fronteras marítimas.

"El inestable equilibrio del Mediterráneo, flanco Sur de Europa Central, en donde la presencia rusa puede provocar la distensión en nuestro continente.

"Los latentes problemas del libre paso por los estrechos y de la extensión de aguas territoriales adquieren cada día mayor relieve en la panorámica internacional.

"Ahora bien, la situación geoestratégica de España la hace ocupar un lugar prominente en esta panorámica internacional.

"Su situación, centrada en el ecuador económico secular que, nacido de Tiro-Gades, se prolongó a las Antillas y al Nuevo Mundo, se incrementó con el canal de Suez, y a su cierre continúa siendo la encrucijada del tráfico marítimo internacional, en especial, en el de crudos y productos petrolíferos.

"El estrecho de Gibraltar, obligado paso del tráfico mercante y de la fuerza bajo todas las banderas, hace nuestra la obligación de beneficiario y explotarlo, transformándolo en producto manufacturado de poder.

"Nuestra situación mediterránea, que si bien facilita también obliga a ejercer el control de su cuenca occidental, nos coloca en su vanguardia en el caso que el inestable equilibrio político de este mar se incline a uno u otro lado.

"Los problemas pesqueros, no sólo desde el punto de vista de su repercusión en nuestra flota pesquera y en su aportación a la economía nacional, sino en la grave responsabilidad de la conservación de la riqueza de nuestros caladeros.

"Los intereses de las grandes potencias en juego en la Conferencia del Mar, que tan directamente repercuten en los nuestros propios: internacionalización del banco sahariano, libertad de tránsito por el Estrecho, extensión de las aguas territoriales, escasez de plataforma continental en la España peninsular e insular.

"Y el ser la cuna avanzada de Europa, obligado paso y afluencia de las comunicaciones entre el Viejo Continente y África.

"No quiero terminar estas palabras sin evocar el recuerdo del insigne profesor Muñoz Alonso, uno de los grandes españoles que nos han precedido en el camino, gran amante de la mar y de sus problemas, miembro permanente del Patronato de los Premios Virgen del Carmen, y hoy, desde su patria chica, quiero hacer saber que su recuerdo y su ejemplo siempre estarán con nosotros.

"También quiero agradecer la presencia de este grupo de periodistas y en especial del subdirector general de Relaciones y Cooperación Informativa, que hoy ha ingresado en la Orden del Mérito Naval por su significativa labor en beneficio de la Armada, y que hoy me honro en distinguir.

Creo y espero haberos dado motivo de meditación de la gran importancia y la gran constante que es la mar en nuestra defensa nacional, pero quiero resaltar que pese a los grandes adelantos, a la gran perfección de la técnica y de los medios, el denominador común de toda esta problemática es el hombre. Reavivar sus inquietudes y fomentar su vocación marinera es el gran motivo de estos Premios Virgen del Carmen, cuyo patronazgo ha reclamado para sí la Armada por creer que a ella incumbe la gran responsabilidad de que el ruido de la mar llegue a los últimos rincones del solar patrio, y que su espuma sea capaz de saltar las montañas para curtir la piel de los españoles.

"Y a la hora de hablar de responsabilidades, quiero reiterar, una vez más, la clara conciencia que los hombres de nuestra Armada tienen del compromiso solemne con el mandato que el pueblo español nos dio al refundar unánimemente la Ley Orgánica del Estado, depositando en sus Fuerzas Armadas su confianza y su tranquilidad.

"El celebrarse este año aquí este acto ha creado una nueva atadura y nuevo estrechamiento entre las relaciones de Valladolid, ciudad símbolo e historia de nuestra nación, con la Armada, que, una vez más, os expresa su reconocimiento y su gratitud".

Finalizado este acto, el almirante Pita da Veiga emprendió viaje de regreso a Madrid.

TIBURONES CON TROLE

LA tarde del 28 de septiembre, muchos españoles lo pasaron mal. Aquella noche, algunos no pudieron cenar. Bastantes, tampoco pudieron dormir. Las conciencias de todos habían sido sacudidas por un reportaje que publicaba un diario nacional. Nadie pudo callar la tragedia humana que desvelaba el reportaje: un hombre de mar, un lobo de mar al que los tiburones se le comieron las piernas, está en el peor de los desamparos; a pesar de su invalidez evidente, ha de seguir trabajando para poder comer, pues no ha recibido ayuda de ningún tipo.

¿Cómo acallar la sublevación interior, la santa indignación que produce caso tan doloroso de infortunio y tan flagrante de injusticia social? Algunos tronaron ese contundente "¡no hay derecho!", y hubo quienes cogieron papel y pluma y escribieron cartas "a quien corresponda" con el sensato propósito de que se viera que la denuncia había tenido eco y que la sociedad reclamaba para el inválido víctima de la voracidad de los tiburones la ayuda que en justicia merecía.

Pues, además de que el hecho, someramente expuesto, hubiese suscitado escalofríos, ocurría que el reportaje no se limitaba a exposiciones someras, sino que tenía color, es decir, que no eludía el pormenor de la tragedia, y en la ambientación del caso no brillaban por su ausencia —¡faltaría más!— la sardina que como alimento casi exclusivo tenía para sí el desamparado pescador, ni el vino, que como todo el mundo que se asoma al puerto con el ojo de la novela y el corazón del pintoresquismo sabe es caldo vital para el lobo de mar. (Con el ron, por cierto.)

Mas no quedaron las cosas así. Y desvelado el drama, se quiso saber por qué (eso: ¿por qué?) el accidentado pescador, llamado Antonio Sirvent Orts, estaba marginado del pueblo, soledad y, por tanto, de la Seguridad Social, que en el caso del mar tiene un régimen especial —¡encima!— como consecuencia de las peculiaridades del colectivo. Para ello se hicieron las investigaciones pertinentes y se citó al propio señor Sirvent en la Comandancia de Marina de la localidad donde vive, que es Alicante.

Y he aquí lo que se averiguó: primero, que ni es ni ha sido jamás pescador. Segundo, que el primer asombrado de que se hubiesen publicado semejantes reportajes era él mismo. Tercero, que sus piernas no las comieron tiburones ni ninguna otra especie marina, sino que las perdió el año 1936 en un accidente de tranvía de la línea Alicante-San Vicente, cuando contaba dieciséis años de edad y se desplazaba a su trabajo, que nada tenía que ver con la pesca.

¡Oh!

Así están las cosas: Hay quienes se asoman a la mar para aquello que decíamos de la sardina y el vino; y además, para lo del olor a brea y el velero al atardecer, y además, para solazarse en el tremendismo de los naufragios y los infortunios que relata un viejo lobo de mar, bebedor de ron a grandes tragos y fumador en pipa cuando se sienta en un noray.

Para muchos de tierra adentro, es eso la mar. Para no tantos de tierra adentro, es la mar un lugar de trabajo donde los hombres tienen no exactamente luchas a muerte con los tiburones y con el temporal, sino problemas cotidianos, jornadas agotadoras, la incertidumbre de la pesca... y el precio que tendrá en

Sábado REPORTAJES

SE LAS COMIERON LOS TIBURONES

EL PESCADOR SIN PIERNAS

—¿Dónde está la que le digo? Que lo peor es que me me ha olvidado contar cuentos y vivir con amigos. Antonio se arrastra por el cemento del paseo marítimo, cansado de su barra, cuando el sol que se ha desquiciado y el cielo está gris como las aguas quietas del puerto de Alicante. Tose y escupe, así que el cigarrillo, el tercero ya de la mañana, se caiga de sus labios apáticos dilatación.

ANTONIO, el pescador sin piernas, tiene ya cuarenta y tres años. Desde que nació, su vida ha sido una lucha constante. Su familia, que vivía en un pueblo de la zona, se mudó a Alicante cuando él tenía cinco años. Allí, su vida se volvió una lucha constante por sobrevivir en un mundo que no le permitía trabajar.

—¿Dónde está la que le digo? Que lo peor es que me me ha olvidado contar cuentos y vivir con amigos. Antonio se arrastra por el cemento del paseo marítimo, cansado de su barra, cuando el sol que se ha desquiciado y el cielo está gris como las aguas quietas del puerto de Alicante. Tose y escupe, así que el cigarrillo, el tercero ya de la mañana, se caiga de sus labios apáticos dilatación.



Los dedos de sus brazos, con tanta fuerza que se levanta la que pilla. Los miembros allí mismo, en las aguas. Y ya me agarré, pero que por un villano, a un lado del barco y así, después, de cinco patas, me pude volver a bordo.

—¿Dónde está la que le digo? Que lo peor es que me me ha olvidado contar cuentos y vivir con amigos. Antonio se arrastra por el cemento del paseo marítimo, cansado de su barra, cuando el sol que se ha desquiciado y el cielo está gris como las aguas quietas del puerto de Alicante. Tose y escupe, así que el cigarrillo, el tercero ya de la mañana, se caiga de sus labios apáticos dilatación.

—¿Dónde está la que le digo? Que lo peor es que me me ha olvidado contar cuentos y vivir con amigos. Antonio se arrastra por el cemento del paseo marítimo, cansado de su barra, cuando el sol que se ha desquiciado y el cielo está gris como las aguas quietas del puerto de Alicante. Tose y escupe, así que el cigarrillo, el tercero ya de la mañana, se caiga de sus labios apáticos dilatación.

—¿Dónde está la que le digo? Que lo peor es que me me ha olvidado contar cuentos y vivir con amigos. Antonio se arrastra por el cemento del paseo marítimo, cansado de su barra, cuando el sol que se ha desquiciado y el cielo está gris como las aguas quietas del puerto de Alicante. Tose y escupe, así que el cigarrillo, el tercero ya de la mañana, se caiga de sus labios apáticos dilatación.

—¿Dónde está la que le digo? Que lo peor es que me me ha olvidado contar cuentos y vivir con amigos. Antonio se arrastra por el cemento del paseo marítimo, cansado de su barra, cuando el sol que se ha desquiciado y el cielo está gris como las aguas quietas del puerto de Alicante. Tose y escupe, así que el cigarrillo, el tercero ya de la mañana, se caiga de sus labios apáticos dilatación.

CONVERSACIONES PESQUERAS ESPAÑA-SENEGAL

MADRID.—Se celebran actualmente conversaciones sobre temas pesqueros entre España y la República del Senegal para la regularización del acuerdo suscrito entre ambos países en el pasado año 1972.

En este acuerdo se concedían determinados beneficios a los pesqueros españoles, a cambio de la financiación de la construcción de una serie de barcos y también a la construcción de un varadero.

Una misión española estuvo recientemente en el Senegal para inspeccionar los terrenos donde podría ser construido este varadero, con el fin de proceder a su rápida instalación. (CIFRA.)

DON JORGE JORDANA DE POZAS, DIRECTOR GENERAL DE EMIGRACION

MADRID.—Por acuerdo del Consejo de Ministros del pasado día 25 de octubre, y a propuesta del ministro de Trabajo, ha sido nombrado director general del Instituto Español de Emigración don Jorge Jordana de Pozas Fuentes. Sustituye en el cargo a don Fernando Suárez, quien por decisión del mismo Consejo ha sido designado secretario general técnico de la Presidencia.

BIOGRAFIA

Don Jorge Jordana de Pozas Fuentes nació en Godelia (Valencia) el año 1923. Hizo la licenciatura de Derecho, con premio extraordinario, en la Universidad de Madrid, y los estudios de doctorado, en el Instituto de Ciencias Políticas de París. Es abogado de los Colegios de Madrid, Málaga y Granada, y pertenece al Instituto Nacional de Previsión y al Cuerpo de Letrados de la Secretaría General del Movimiento. En la actualidad es director adjunto de la Mutualidad Nacional Agraria de la Seguridad Social. Ha sido jefe nacional del SEU (1951-1955), delegado nacional de Asociaciones (1962-1969) y presidente del Sindicato Nacional del Espectáculo (1968-1970). Durante varias legislaturas ha sido consejero nacional del Movimiento y procurador en Cortes. Está en posesión del Víctor de Oro del SEU, Gran Cruz de la Orden de Cisneros, Encomienda de Alfonso X el Sabio y el Yugo y las Flechas y otras condecoraciones.

ULTIMA HORA

Ha fallecido don Antonio Ayala Torres

BARCELONA.—Víctima de una enfermedad ha fallecido en Barcelona don Antonio Ayala Torres, quien durante tantos años dedicó su vida y esfuerzos a los trabajadores del mar, desde su doble condición de presidente de la Sección Social del Sindicato de la Pesca de la provincia y consejero del Instituto Social de la Marina. Sobre sus actos, poco podemos añadir nosotros que no lo digan sus propias obras. Don Antonio estaba en posesión de la medalla de oro del Trabajo, que le fue impuesta en 1968 como reconocimiento de su dedicación en pro de las gentes del mar. Descanse en paz.



Las fotografías que ilustran estas páginas ofrecen dos aspectos del Congreso. Junto a estas líneas, el subsecretario de Trabajo, don Vicente Toro, durante su discurso en el acto inaugural. Abajo, el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés, moderador de uno de los seminarios, en el transcurso de la exposición del mismo.

SEVILLA (Especial para "Hoja del Mar").—Precedido de la Campaña Nacional de Seguridad para la sensibilización del mundo laboral, en orden a la disminución de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, ha tenido lugar en la sede del Instituto Territorial de Higiene y Seguridad del Trabajo, el pasado 22 de octubre —coincidente con el Día Nacional sin Accidentes—, con extraordinaria concurrencia, la apertura de este VII Congreso, que fue presidida por el subsecretario del Ministerio de Trabajo, don Vicente Toro Ortiz.

Abrió el acto el director ejecutivo del Plan, doctor don José González de la Puerta, quien, tras unas palabras de bienvenida a los asistentes, puso de manifiesto las realizaciones desde el anterior Congreso, celebrado hace tres años en Vigo.

Puso de manifiesto que toda esta infraestructura técnica necesita de una coordinación interministerial y una "revisión profunda, nueva y seria de toda la normativa jurídico-administrativa relacionada con el tema", añadiendo que para el futuro se cuenta con hombres de adecuada preparación e instrumentos idóneos para abordar los nuevos problemas que se presenten. Finalizó haciendo referencia al control del medio ambiente, a la Medicina preventiva laboral y a la investigación universitaria.

LA TÉCNICA, AL SERVICIO DEL HOMBRE

Seguidamente hizo uso de la palabra el subsecretario de Trabajo, quien puso de relieve que "la técnica debe estar impregnada de un sentido humanista de servicio al hombre, sin el cual no lograría sus objetivos"; la técnica y la política legislativa no tienen sentido "si no sirven para que ese mundo sencillo, diario, de minuto a minuto de la vida cotidiana, se impregne de un sentido de respeto al hombre, de la seguridad del hombre, del valor del hombre como señor de lo creado por encima de todas las técnicas y todas las teorías, de todo desarrollo".

Continuó diciendo que la lucha por la seguridad del hombre en el mundo del trabajo no es únicamente tarea de unas estadísticas, de campañas de prevención ni de congresos, sino que su realización hay que efectuarla día a día, con la formación de hombres que comprendan que la seguridad es no sólo un deber del hombre para con el hombre, sino elemento primordial de toda organización, y, en resumen, formando la conciencia del técnico, la de los trabajadores y empresas y, en definitiva, de la sociedad. Terminó su discurso diciendo que "si a pesar de ello no se logra evitar todos los accidentes, al menos debemos intentar que los riesgos sean los del azar, no imputables a nuestra rutina, descuido o egoísmo".

Finalmente, en nombre del ministro de Trabajo, el señor Toro Ortiz declaró inaugurado el VII Congreso de Medicina, Higiene y Seguridad del Trabajo.

JORNADAS DE TRABAJO

Durante los tres días siguientes se celebraron, en sesiones de mañana y tarde, las jornadas de trabajo, que comprendieron un programa de gran amplitud: cinco ponencias y veintiséis seminarios con más de doscientas comunicaciones de diversos profesionales: médicos, ingenieros, juristas, psicólogos, etcétera; empresas, mutuas de accidentes y personal del Planhiset (Plan de Higiene y Seguridad del Trabajo).

El Instituto Social de la Marina no sólo ha estado presente en estas tareas, sino que ha colaborado e intervenido activamente en los temas relacionados con la prevención, accidentabilidad y siniestrabilidad de los trabajadores del mar, principalmente en el seminario de Seguridad e Higiene en la Industria Pesquera, en el que actuó de moderador el secretario general de dicho Instituto, don Juan de Dios Cortés Gallego, así como en el dedicado a "Los reconocimientos médicos preventivos laborales".

SEGURIDAD EN LA INDUSTRIA PESQUERA

En el primero de ellos se presentaron las siguientes comunicaciones:

● Dos relativas a la prevención de accidentes, sobre las que su comunicante, el doctor Nogales Puerta (la lectura la hizo en su nombre el doctor Varela Novo), expuso ideas sobre el concurso de carteles de accidentes en el sector marítimo-pesquero para mentalizar a los trabajadores del mar, así como, en consideración a la dificultad de aplicar normas de seguridad en este sector, propone reuniones de trabajo de los organismos relacionados con la mar y los barcos, para conocer e investigar la situación de higiene y seguridad en los mismos.

● El ingeniero industrial señor Tudor Fernández, de Planhiset (Instituto Territorial de Sevilla), presentó la problemática existente en las playas, concretamente en la provincia de Granada, al varar embarcaciones de pesca que dan origen a numerosos accidentes. Con proyección de diapositivas expuso las soluciones a base de modificar los medios y métodos de trabajo existentes, o la opción de otros nuevos, centrados principalmente en los tornos de arrastre.

● El señor Rodríguez Sánchez, maquinista naval, dio cuenta de un detallado estudio estadístico de los accidentes en Castellón, agrupándolos por la duración de las bajas, gravedad de las lesiones, edad de los accidentados, parte del cuerpo lesionado y categoría profesional, deduciendo de este estudio que las numerosas formas de producirse los accidentes pueden agruparse, la mayoría de ellos, en seis clases, por lo que actuando sobre éstas pueden obtenerse buenos resultados a corto y largo plazo.

La comunicación del señor Vidal Gómez, de Planhiset (Gabinete Técnico Provincial de La Coruña), consistente en un diseño patentado de embarcación polivalente, mereció una especial atención por parte de los asistentes y el interés de alguna empresa de pesca. Con la proyección de una diapositiva de la maqueta, explicó detalladamente las principales características de este barco de pesca por popa, sin rampa y con dos cubiertas, en el que el aparejo se introduce por la inferior a través de un sistema de maquinillas, cables y rodillos que permite recuperar el aparejo por la proa en caso de embarque; con la ventaja de que con este barco se ahorrarían cuatro hombres y los dos que son necesarios para largar e izar el aparejo pueden trabajar a cubierto.

● El señor Marante Rodríguez, de Planhiset (Gabinete Técnico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria), presentó en su comunicación un estudio sobre los factores influyentes en la accidentabilidad en la pesca de altura, y tras la exposición de datos estadísticos de dichos accidentes, destacó como principales factores desencadenantes los incendios a bordo; escape de gases, caídas y deficiente mantenimiento de instalaciones; señalando como otros condicionantes la amplia

VII CONGRESO N MEDICINA, HIGIENE DEL TRA

★ SE CELEBRO EN SEVILLA, Y U
ESTUVO DEDICADO A LA SEG
INDUSTRIA PESQUERA, CON AMPL

rotación del personal y la notable incidencia del alcoholismo en estos trabajadores. Propone como medios preventivos el mejoramiento de las condiciones propias del hábitat, campañas intensivas contra el alcoholismo, inspección de las condiciones de navegabilidad y de trabajo, y formación en Medicina, socorrismo, higiene y seguridad.

El interés por los temas de este seminario quedó demostrado por las frecuentes intervenciones verbales al término de la lectura de las comunicaciones, haciéndolo por parte del Instituto Social de la Marina su secretario general, que como hemos dicho actuaba de moderador, y reiteradamente los doctores Pérez López-Santamarta y García Prendes-Pando, jefe de la Inspección General e Inspector central de la Zona Segunda, respectivamente, de los Servicios Sanitarios, quienes, además, aportaron estudios y estadísticas, a nivel nacional, en relación con los aspectos médicos tratados. También intervinieron los doctores Delgado Rollán, Delfín López y Rodríguez López, inspectores médicos de dichos servicios en las delegaciones provinciales del ISM en Sevilla, Cádiz y Lugo.

● El otro seminario, sobre "Reconocimientos médicos preventivos laborales", se desarrolló durante los tres días, ya que contaba con treinta y cinco comunicaciones; se vio muy concurrido y animado, teniendo que intervenir frecuentemente su moderador, doctor don Julio Mezquita Arróniz, director de la organización de Servicios Médicos de Empresa.

Dada la importancia del tema y las aportaciones que sobre el mismo puede hacer el Instituto Social de la Marina, fruto de su experiencia al ser estos reconocimientos preceptivos para los trabajadores del mar, y realizarse por sus propios servicios, tuvo una actuación muy destacada el médico



ACIONAL DE Y SEGURIDAD BAJO

NO DE LOS SEMINARIOS
URIDAD E HIGIENE EN LA
IA PARTICIPACION DEL I. S. M.

de los Servicios Sanitarios Centrales, don Juan Bartolomé Martín.

OTRAS ACTIVIDADES

Paralelamente al desarrollo del Congreso, ha tenido lugar una exposición monográfica de equipos de protección personal, a la que han concurrido más de treinta expositores y en cuyos "stands" se exhibe un moderno y variado surtido de cascos, guantes, calzado, protectores auditivos, gafas y caretas de protección visual, equipos protectores de la respiración en trabajos con atmósfera enrarecida por diferentes elementos, etcétera. También se han proyectado películas sobre estos equipos.

CLAUSURA

La clausura estuvo a cargo del director del Instituto Territorial, don Luis Salvador Martínez, que se congratuló por la concurrencia e interés demostrado en este Congreso, y de que sus aportaciones hayan sido positivas. Seguidamente dio lectura al resumen de éstas en sus diversas vertientes de Medicina del trabajo, higiene industrial, seguridad y protección personal; señalando, en cuanto a la pesca, la necesidad de una acción profunda y coordinada dentro del sector para la prevención de los accidentes. A continuación, el doctor González de la Puerta hizo un resumen de los trabajos efectuados por el Congreso.

Finalmente, el capitán general de la Segunda Región Aérea, don Luis Serrano de Pablo, en nombre del Jefe del Estado y por delegación del ministro de Trabajo, declaró clausurado el Congreso. ■ MARIO DIAZ CAMPANY.



EN COORDINACION CON EL PLAN NACIONAL

PROGRAMA DE ACCION DEL I. S. M. SOBRE MEDICINA PREVENTIVA, HI- GIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

★ **FUNCIONAN ACTUALMENTE 54 CENTROS DE RECONOCIMIENTO EN TODO EL LITORAL ESPAÑOL.**

El Instituto Social de la Marina, en coordinación con el Plan Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, lleva a cabo una serie de acciones, entre las que reproducimos las más importantes:

Las condiciones ambientales que reúne un barco, tanto en el aspecto de habitabilidad y convivencia entre sus tripulantes, como en el aspecto laboral, son un tanto especiales, lo que conduce a una patología patognomónica y a una serie de accidentes de trabajo, entre las gentes del mar, muy peculiares. Las condiciones de vida son mucho más duras y difíciles que en tierra: hay un espacio vital muy reducido, aislamiento, ausencia de distracciones, escasez de alimentos frescos, alejamiento de la familia, trabajo y seguridad muy condicionados a los cambios meteorológicos, al tonelaje y a la actividad a que se dedique el barco. No cabe la menor duda de que la labor a desarrollar por la Medicina preventiva beneficiaría notablemente las condiciones de salud y de seguridad laboral, con un mayor rendimiento y bienestar de las tripulaciones.

GRAN INCIDENCIA DE TRAUMATISMOS

Durante los años 1972 y 1973 los Servicios Sanitarios del ISM han realizado unos estudios estadísticos sobre enfermedades comunes y sobre los accidentes de trabajo que tienen cubierto ese riesgo con el ISM. El resultado de estos estudios nos han mostrado la gran incidencia de traumatismos fundamentalmente en el miembro superior, así como la importancia que adquieren entre los trabajadores del mar las enfermedades del aparato respiratorio, digestivo y cardiovascular, debido a los factores climáticos, ambientales y laborales que rigen las faenas pesqueras, por lo que la labor de prevención sanitaria en unos reconocimientos bien controlados y dirigidos evitarán los problemas de recidivas a bordo, una labor de prevención técnica mejoraría las condiciones de vida y de trabajo y unos cursos de formación y unas campañas de divulgación inculcando la importancia de estas medidas y lo necesarias que son para hacer descender estos índices tan elevados y que tanta repercusión tienen en la salud y en la productividad.

El Instituto Social de la Marina está totalmente de

acuerdo en una acción conjunta basada en estos cuatro apartados para la ejecución de un plan nacional:

1. Prevención sanitaria.
2. Prevención técnica.
3. Acción formativa.
4. Campañas de divulgación.

La aportación específica para cada uno de ellos se puede concretar en estos aspectos, algunos de ellos ya en ejecución.

PREVENCION SANITARIA

En este sentido y como consecuencia de la Orden de la Presidencia del Gobierno del 1 de marzo de 1973, el Instituto Social de la Marina se ha hecho cargo de los reconocimientos de los trabajadores del mar preceptivos para el embarque, habiendo para ello procedido a la creación de centros de reconocimiento a todo lo largo del litoral español.

1972

Creación de 28 centros de reconocimiento que realizaron 18.201 reconocimientos médicos.

1973

Creación de 11 centros de reconocimiento que, junto con los 28 creados en el año anterior, efectuaron 29.551 reconocimientos médicos.

1974

En el presente año se han creado 15 nuevos centros de reconocimiento que, junto a los de años precedentes, suman un total de 54, actualmente en funcionamiento.

PREVENCION

Los estudios estadísticos realizados desde 1972 nos han ofrecido una idea bastante clara de los riesgos que conlleva la industria pesquera condicionados indudablemente por una serie de factores higiénicos y de espacio, así como por tratarse de factorías en movimiento, que por otro lado conducen a un estado de fatiga previo al habitual en otras industrias. Por todo ello se hace urgente la aparición de la Ordenanza Laboral para los diferentes sectores de la pesca y la inculcación de la importancia de su contenido por todos los medios,

tanto a las tripulaciones como a los armadores.

La prevención técnica así establecida se enfocaría desde dos aspectos diferentes:

1. **Higiénico:** Alimentación. Alojamiento. Iluminación. Calefacción, etcétera.

2. **De seguridad:** Tanto en las maniobras de la navegación como en los labores propios de la pesca.

ACCION FORMATIVA

Actuando a tres niveles diferentes:

- a) **Básico:** A impartir a subalternos y a aspirantes a los certificados de competencia y especialidad.

- b) **Medio:** A impartir al profesorado general de cursos de formación profesional, ayudantes de Marina y a titulados de Escuelas de Náutica y Escuelas de Formación Náutico-Pesquera.

- c) **Superior:** Para técnicos superiores del Plan Nacional de Higiene y Seguridad del Trabajo y del Instituto Social de la Marina que estuvieron interesados en estas materias.

La acción formativa debería ser continuada actuando en dos fases diferentes para los niveles a) y b).

- 1.º Durante el período de ejercicio profesional, mediante conferencias y cursos en las escuelas y centros de estudios correspondientes.

- 2.º Durante el período de ejercicio profesional, aprovechando las épocas de arribada de la flota para impartir cursillos en las Casas del Mar.

Para el nivel c) se inculcará la formación de técnicos superiores por cursos que impartirán los organismos competentes.

Habría que dotar con el equipo correspondiente a los centros que impartiesen estas tareas formativas con el fin de que los cursos

tuvieran un carácter lo más práctico posible.

El Plan Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo podría colaborar con el Instituto Social de la Marina mediante la concesión de becas de estudio y la aportación de profesorado especializado.

CAMPAÑAS DE DIVULGACION

A la actual campaña emprendida por el Plan Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo, el Instituto Social de la Marina podría colaborar en los aspectos siguientes:

1. Carteles y folletos. A situar y repartir en los lugares frecuentados por tripulantes: Escuelas de Orientación Marítima y de Formación Profesional, Casa de Mar, Servicios Portuarios, Cofradías de Pescadores, lugares de trabajo y de esparcimiento, centros asistenciales del Instituto Social de la Marina en el extranjero, etcétera.

2. Charlas y conferencias, pronunciadas en Casas del Mar o en lugares afines, aprovechando las épocas de afluencia de barcos o de concentración de los mismos.

3. Radio. Podría ser un buen medio de difusión principalmente utilizando horarios determinados y fijos para las flotas que operan en diferentes caladeros, de manera periódica o habitual.

4. Películas. Actualmente el Instituto Social de la Marina está en posesión de cintas relacionadas con la pesca del bacalao en Terranova, pero podrían realizarse otras de diferentes aspectos y facetas de la pesca, que con el tiempo darían lugar a una colección que periódicamente se proyectaría en los centros asistenciales en el extranjero, así como en la red de Casas del Mar por todo el litoral.

PROXIMA SERIE EN "HOJA DEL MAR"

Próximamente, "Hoja del Mar" iniciará una serie de trabajos, en los que se afrontarán diferentes aspectos relacionados con la Medicina preventiva, higiene y seguridad en las distintas facetas relacionadas con la vida y faenas de a bordo.

REVISION DE RETRIBUCIONES, HA SIDO LA PETICION MAS GENERALIZADA

Los días 8 y 9 de octubre se ha celebrado en Santander, en la sede del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, la Asamblea Regional del Cantábrico, a la que han acudido representantes de los Sindicatos provinciales y de las Agrupaciones que los integran, de Vigo, La Coruña, Oviedo, Gulpúcoa y Vizcaya.

La Asamblea se ha desarrollado en una jornada de trabajo intensiva, celebrada el día 8, en la que se han reunido los vocales provinciales y nacionales de las distintas Agrupaciones que integran la Unión de Trabajadores y Técnicos, que trataron sus problemas laborales para elevar sus conclusiones al pleno.

El día 9 de octubre, en el salón de actos de la Delegación de Sindicatos, bajo la presidencia de don Antonio Maqueda Noé, presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos, tuvo lugar el pleno de la Asamblea, exponiéndose las conclusiones adoptadas sobre los distintos problemas laborales estudiados por las agrupaciones el día anterior.

Los presidentes de las Agrupaciones Nacionales expusieron las conclusiones que a continuación detallamos:

● En primer lugar informa el presidente de la Agrupación de **Trabajadores del Mar**, que comprende todos los tripulantes de maestranza y subalternos de la Marina Mercante. Las conclusiones adoptadas se refieren a la revisión de las retribuciones que la Orden de 13 de junio estableció, al estimar que el crecimiento experimentado del índice del coste de la vida es superior al tanto por ciento que se fijó en dicha disposición.

● También se trató ampliamente de la negociación colectiva, convenios en trámite y la necesidad de extenderlos a las pequeñas y medianas empresas, puesto que las más importantes ya lo tienen. Se trató del problema que suscita el artículo 103 del procedimiento laboral y la necesidad de que la huelga sea reglamentada.

● El presidente de la Agrupación de **Tráfico Interior de Puertos** informó sobre la revisión de sus retribuciones, la situación de las tripulaciones de algunos remolcadores que no reúnen las condiciones mínimas de habitabilidad exigibles y la imposibilidad de resolver los problemas de carácter laboral, endémicos en esta Agrupación, que sólo podrán ser resueltos a través de convenio colectivo de ámbito nacional, que regule estas situaciones y termine con la situación actual, que es motivo de fricción entre las empresas y los tripulantes.

● El presidente de la Agrupación de **Juntas de Puertos** hizo mención a que una de las primeras reglamentaciones de puertos fue la que se publicó en el año 1933 en Santander. Otro de los aspectos tratados por esta Agrupación fue lo relativo al cumplimiento de la Ordenanza últimamente publicada, que ha dado lugar a situaciones conflictivas, que, afortunadamente, por las gestiones realizadas, está siendo superada y tendrá una solución inmediata.

● Igualmente se ocuparon de la necesidad de plantear ante la Dirección General de Trabajo la revisión de retribuciones prevista

● **MAESTRANZA Y SUBALTERNOS: COSTE DE VIDA.**

● **TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS: HABITABILIDAD DE LOS REMOLCADORES.**

● **JUNTAS DE PUERTOS: LA ULTIMA ORDENANZA, CONFLICTIVA.**

● **EMPRESAS NAVIERAS: BASE PARA LOS NUEVOS CONVENIOS.**

● **TITULADOS: NUEVA ORDENACION.**

● **PORTUARIOS: INTRUSISMO.**

● **AGENCIAS MARITIMAS: NO AL DESPIDO LIBRE.**

en la última revisión de la Ordenanza, y que tiene un carácter anual.

● El presidente de la Agrupación de **Empresas Navieras** se refirió a la revisión de su Ordenanza, que, por haber sido la primera de las revisadas durante este año, es la que ha sufrido un mayor deterioro en las retribuciones, planteándose la necesidad de que de un modo lo más inmediato posible se proceda a una nueva revisión que pueda servir de base para los convenios que están denunciándose y revisándose.

● La Agrupación de **Titulados** trató de la nueva ordenación de títulos recientemente establecida en una disposición del pasado mes de septiembre, por la que se regulan con un nuevo planteamiento sus cometidos y funciones.

● La Agrupación de **Trabajadores Portuarios** trató un temario muy extenso, consecuencia de los problemas suscitados por la Ordenanza recientemente publicada. Se ocupó del intrusismo en los puertos, ya que las tareas portuarias están referidas de un modo total y exclusivo a las plantillas de los puertos. Se trató de la intervención de las autoridades del puerto en la aplicación del artículo 108 de la Ordenanza, y concretamente en lo referido a la declaración de "fuerza mayor", al objeto de efectuar horas extraordinarias, problema que planteado ante las autoridades laborales, y que va a ser estudiado de un modo completo en la próxima reunión de la Comisión Permanente de la Agrupación.

● Se propuso por el presidente de la Agrupación que se confeccionara un calendario de asambleas y lugares donde habrían de celebrarse las del próximo año, al objeto de que se pudieran simultanear estas reuniones con las de delegados de Trabajo y secretarios provinciales de la OTP en los puertos de las provincias que acudan a la Asamblea, al objeto de coordinar los trabajos y conseguir un mejor planteamiento y estudio de los problemas que afectan a los puertos asistentes.

● La Agrupación de **Agencias Marítimas** se ocupó de estos temas: actualización del plus familiar, convenios colectivos, anulación del despido libre, cumplimiento y respeto de las disposiciones vigentes por parte de las empresas y la equiparación del personal de servicios varios al personal administrativo.

Asistió a la reunión el delegado provincial de Sindicatos, señor García del Vello, que agradeció al presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos, señor Maqueda Noé, que hubiese elegido como sede de la Asamblea Santander.

El señor Maqueda agradeció la hospitalidad que a los representantes de las distintas provincias se les había brindado en Santander, destacando que las reuniones habían sido muy provechosas, resaltando el espíritu de unidad de las distintas Agrupaciones, y que habría que seguir luchando, trabajando en la línea de reivindicación, subrayando finalmente lo beneficiosas que resultan estas Asambleas regionales por los contactos e intercambios de puntos de vista que se establecen entre las distintas provincias y las diversas actividades de este Sindicato.

■ VICENTE JIMENEZ



LOS TRIPULANTES DEL "CIUDAD DE TERUEL", DONARON SANGRE

Por primera vez en España se efectuó a bordo de un buque una donación de sangre de su tripulación, en colaboración con la Hermandad de Donantes de Sangre de la Seguridad Social, adscrita a la Residencia Sanitaria de Nuestra Señora del Pino. Fue en el Puerto de la Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, a bordo del buque "Ciudad de Teruel", por iniciativa del capitán inspector don Buenaventura Inchausti, secundada por la oficialidad y tripulantes de los buques correos interinsulares que se encontraban atracados en el muelle.

A bordo del "Ciudad de Teruel", y en su salón principal, se instalaron tres camillas, así como el equipo necesario para llevar a cabo las donaciones, bajo la direc-



ción del jefe del Servicio de Hematología y Hemoterapia, doctor Rafael Ojeda Sánchez, auxiliado por el médico de la Hermandad y equipo sanitario del Servicio, integrado por cuatro señoritas asistentes técnicos sani-

tarios, tres auxiliares de clínica y por la señorita jefe de la Secretaría de la Hermandad. Esta humanitaria labor de recogida de sangre dio por resultado la obtención de un volumen total de 17 litros y 150 c. c.

PROYECTO DE ESTATUTOS DEL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—La Junta General del Sindicato Nacional de la Marina Mercante ha elaborado sus estatutos, sometiéndolos a la aprobación del ministro de Relaciones Sindicales, según informa el SIS.

El proyecto ha sido redactado por una Comisión, presidida por el titular de la entidad e integrada por representantes de las Uniones de Empresarios y de Trabajadores Técnicos, la cual, tras laboriosas reuniones e intercambios de puntos de vista, ha dado forma al trabajo, que fue posteriormente puesto a disposición de la Junta General.

El texto incluye ochenta y cinco artículos y una disposición final y otra transitoria, regulando en diez capítulos todas aquellas cuestiones que han de potenciar y delimitar el ámbito de competencia y la actividad del Sindicato en el futuro. Estableciendo además importantes modificaciones en cuanto a su estructura para obtener una mayor eficacia, operatividad y adecuación a los condicionamientos y circunstancias socioeconómicas actuales.

PUBLICACION DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

El "Boletín Oficial del Estado" del día 10 de octubre publicó el Decreto 2.864/74 de 30 de agosto, por el cual se aprueba el texto refundido de las Leyes de 30 de diciembre de 1969 y 21 de junio de 1972, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

El texto refundido, tal como argumenta la exposición de motivos, se ha elaborado teniendo en cuenta los siguientes objetivos fundamentales:

a) Lograr para los trabajadores del mar un grado de protección social acorde con el que tienen los trabajadores de la industria y los servicios.

b) Estimular el trabajo marítimo pesquero a fin de que se logre la continuidad de la vida laboral de aquellos trabajadores que tal actividad necesitan, facilitando con ello la posibilidad de su formación y especialización en las tareas del mar de cara a un mayor rendimiento y a una mejor remuneración.

c) Conseguir que la población marítimo-pesquera esté constituida por un colectivo humano de estructura racional en la que su número fundamental esté formado por trabajadores en edad laboral de óptimo rendimiento, evitando el peligro de envejecimiento de la población activa del mar.

Justifica asimismo la exposición de motivos del texto refundido, la razón de un Régimen Especial, en base a las circunstancias que concurren en el trabajo marítimo y pesquero, que se realiza en duras condiciones y constantes situaciones de peligro, permaneciendo el trabajador fuera del hogar y de la Patria largas temporadas; la

dispersión de la población pescadora a lo largo del litoral; la existencia de explotaciones carentes de una adecuada organización empresarial y la intermitencia en el trabajo.

Es trabajador del mar —dice la exposición de motivos— no el que le dedica más o menos horas o jornadas de trabajo, sino el que liga su vida a las tareas marítimo-pesqueras dentro de los varios grupos y sectores que el Régimen Especial comprende, por lo que no se hace depender la protección social del carácter continuo o discontinuo del trabajo mismo, sino del hecho verdadero de trabajo en el mar o para el mar y de vivir de la compensación económica que esta circunstancia le proporciona.

Dentro de este concepto se distinguen dos grupos bien diferenciados y determinados de trabajadores del mar: los que lo son por cuenta ajena y los autónomos.

Dentro de los primeros se incluyen los trabajadores empleados en Marina Mercante, pesca en cualquiera de sus modalidades, extractores de otros productos del mar, servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a bordo de las embarcaciones a los emigrantes españoles, así como estibadores portuarios, personal administrativo, técnico y subalterno de las empresas marítimas y pesqueras y de

las embarcaciones deportivas y de recreo, así como el personal administrativo de las cooperativas del mar y de las Cofradías de Pescadores.

Dentro de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, se incluyen a los armadores de pequeñas embarcaciones que realizan de forma personal y directa actividades marítimo-pesqueras como medio habitual de subsistencia; los que por su cuenta se dedican a la extracción de productos del mar y los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa determinada.

La afiliación se formaliza en el Instituto Nacional de Previsión, a través del Instituto Social de la Marina, órgano gestor que reabsorbe a las entidades que lo integraban, dependiente del Ministerio de Trabajo y que se organiza sobre una amplia base sindical y representativa de empresarios y trabajadores, lo que garantiza la representación de los interesados.

La cotización se fija en general, y salvo ciertas excepciones, sobre las mismas bases y tipos que la establecida en el Régimen General, diferenciándose de este último en la distribución del tipo de cotización entre las distintas contingencias.

Las excepciones que la Ley establece en materia de cotización y su correspondiente repercusión en las prestaciones, está justificada en razón de las circunstancias que concurren en cada uno de los sectores y grupos comprendidos en este Régimen Especial y que son tres: el primero, que satisface el tipo general, y los otros

dos, a los que se aplican unos coeficientes correctores que lógicamente influyen forzosamente en el nivel de las prestaciones, aun cuando la Ley habilita soluciones financieras precisas para que la acción protectora, sin dejar de ser proporcional a la cotización efectuada, complete en parte esas inevitables insuficiencias de cotización.

Como avance notable del Régimen Especial sobre la regulación anterior, cabe destacar la extensión de la protección familiar a todo el sector marítimo-pesquero, así como la anticipación de la edad de jubilación, justificada por la dureza, carácter agotador y penosas condiciones en que se desarrolla en muchas ocasiones el trabajo de los marinos mercantes y pescadores de altura.

Por otra parte, la Ley resuelve el problema de la conservación de los derechos adquiridos en un régimen cuando el trabajador pasa a otro distinto, con todo lo cual se incorporan los trabajadores del mar a la dinámica protectora del sistema de la Seguridad Social.

En materia recaudatoria se han tenido muy en cuenta las posibilidades y circunstancias especiales de los cotizantes, contándose entre los recursos de este régimen, de una manera especial, la ayuda estatal, que representa una justa manifestación de la política general de redistribución de la renta, y la aportación del Régimen General, aplicación del principio de la solidaridad nacional al sector de los trabajadores del mar.

Nombramientos en el Instituto Social de la Marina

MADRID.—Han sido efectuados los siguientes nombramientos en el Instituto Social de la Marina, por conveniencias del servicio: jefe de la sección de Patrimonio, don Carmelo Rodríguez Pascual; jefe de la sección de Contrataciones, don Ignacio Lázaro Rodríguez. Ambas secciones dependen de los Servicios Económicos del organismo. Asimismo, se ha nombrado a don Ramón González González jefe de la sección de Asuntos Generales de la Mutua de Riesgo Marítimo, que depende del Instituto Social de la Marina.

NUEVO BUQUE DE SALVAMENTO Y ANTIPOLUCION

BILBAO.—Un nuevo buque de salvamento, dedicado a la extinción de incendios y a combatir la polución del mar, ha llegado hoy al puerto de Bilbao, procedente de Palma de Mallorca, donde ha sido construido.

El "Ibaizabal III" —nombre del nuevo buque de salvamento— está dotado de un motor de 4.000 caballos y lleva un equipo contra incendios compuesto de cuatro monitores de lanzamiento de agua y espuma,

ma, uno de los cuales va dirigido hidráulicamente, así como dos grupos motobomba con capacidad para 2.000 galones de agua por minuto y 200 galones de espuma. El buque cuenta también con un equipo para combatir el derrame de petróleo o "mareas negras", compuesto de dos tanques con capacidad de 50 toneladas de dispersante que se emulsiona con el petróleo y se convierte en bolas pesadas que luego van a parar al fondo del mar.

CARTAS AL DIRECTOR

CENTRALES NUCLEARES

Señor director: Desde hace unos meses estoy deseando decir algo sobre un asunto, a nuestro modo de ver, muy grave. Me estoy refiriendo a la central nuclear que se pretende construir en nuestro vecino pueblo de Deva.

Aquí, Guipúzcoa por lo menos, los que vivimos en la costa no queremos esas centrales, y llegaría a apostar que, aparte algunos interesados, tampoco los que viven en el centro las desean. Entonces, ¿por qué se quiere construir si todo el pueblo de Guipúzcoa no quiere que se construya?, ¿es que la opinión y el deseo de un pueblo no cuentan cuando peligran sus intereses, su economía y hasta la propia vida?

Supongo que los que quieren llevar adelante esa idea descabellada de construir la central sabrán que millares de familias

pescadoras dependemos de estas costas cantábricas, incluso nuestra campaña principal, que es la anchoa, la capturamos a menudo cerca de la costa. Ni que decir tiene que centenares de embarcaciones de pequeño tonelaje se dedican a la pesca con palangres, trasmallos y otros sistemas, precisamente en estas aguas de la costa.

Hemos sido informados de los peligros que trae consigo una central nuclear.

Antes leíamos sobre la atómica que en Hiroshima y Nagasaki mataron a más de doscientas mil personas, y que todavía siguen muriendo a consecuencia de aquellas explosiones. También he leído que si la energía atómica no fuese tan peligrosa, muchos buques estarían surcando los mares con dicha ener-

gía. Lo poco que hemos oído y leído ha sido como para ponernos los pelos de punta.

Yo no sé dónde estarán mirando los gobernantes, pero creo que lo que está ocurriendo es un mal para toda la nación. Mañana será tarde para arrepentirse. Por sí sola, una central nuclear es un peligro y una amenaza constante. Lo que yo digo, y todos los guipuzcoanos decimos, es que nadie tiene derecho a poner en peligro tantas cosas, y menos la vida de los demás. Por eso queremos que se nos escuche, que también tenemos derecho a defender lo nuestro. Por eso gritamos que no queremos centrales nucleares y que nos dejen vivir.

GANDENCIO
BURGAÑA
BELAUSTEGUI
Motrico (Guipúzcoa)

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

EN UN CUARTO DE SIGLO HA REALIZADO UNOS 9.000 SERVICIOS

Jornadas del SAR, en Palma de Mallorca. Aviones de España, Francia e Italia participaron en las demostraciones, entre las que figuró la simulación de un naufragio, que es avistado desde un avión y rescatado posteriormente por un helicóptero.



EL S.A.R., EN ALERTA PERMANENTE PARA ATENDER LAS LLAMADAS DEL MAR

Hay una aviación que vigila la mar y presta apoyo cuando el infortunio se cierne sobre los hombres; existen aeronaves, estacionadas en puntos estratégicamente situados, que están siempre en estado de alerta para acudir a la primera llamada de socorro. Es un Servicio de Búsqueda y Salvamento que tiene su propia demarcación y conexiones con otros similares del extranjero para aumentar la efectividad.

Corrían los años difíciles de la segunda guerra mundial. El Mediterráneo es una zona conflictiva donde se enfrentan navíos y aviones de varias naciones. Los aliados —Estados Unidos y Gran Bretaña en primer término— van ganando posiciones; Alemania intenta como puede mantener la supremacía inicial; Italia ya no representa nada. Y a España, que permanece neutral, se le solicita la creación de un grupo anfíbio de salvamento para que atendiera, sin discriminación de nacionalidades, a los naufragos y accidentados. Con este fin, Alemania vende a nuestro país doce hidroaviones DO-24, que, operando desde la base de Pollensa, en Baleares, cubrieron un área amplia del mar.

En realidad, desde hacía muchos años, las naciones se preocupaban por los accidentes marítimos y se habían propuesto crear medios de auxilio. La Convención de Bruselas de 1910 estableció normas internacionales de salvamento en la mar. En 1932, España consideró la necesidad de estudiar la seguridad de la vida humana en relación con el establecimiento de líneas aéreas que cruzaban el Mediterráneo Occidental, interesando en ello a Francia e Italia. Con este motivo se celebraron conferencias tripartitas en Madrid, en 1933, y en Argel, al año siguiente.

NACE EL S. A. R.

Terminada la guerra mundial, se consideraron las pérdidas que el conflicto había ocasionado no sólo por naufragios, sino también por derribos o accidentes de aviones en la mar. Y el balance fue sencillamente trágico. Este hecho, y el incremento de las líneas aéreas que cruzaban mares y océanos en todas direcciones, obligaron a los países a ponerse de acuerdo. A tal fin, la Organización

ESPAÑA CUENTA CON TRES ESCUADRONES CON AVIONES Y HELICOPTEROS

Internacional de Aviación Civil crea, en 1947, el SAR (Service and Rescue), que en nuestro país se denomina Servicio de Búsqueda y Salvamento, cuyo reglamento, aprobado en 1950, entró en vigor un año después.

En 1951, España no era todavía miembro de la Organización Internacional de Aviación Civil, pero Italia y Francia, que necesitaban, por imperativos geográficos, actuar de acuerdo con España, firman en Madrid un nuevo convenio tripartito para actuar en el Mediterráneo, acuerdo que se amplía con la entrada de Gran Bretaña, interesada también en nuestro mar próximo. Y posteriormente, el pacto militar con los Estados Unidos posibilitó la sustitución del primitivo material, muy anticuado, que aún se utilizaba.

Llegaron aviones anfíbios "Grumman" y "Albatros", y también helicópteros "Sykorski". Después, el ingreso de España en la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) impulsó la creación oficial de nuestro SAR, que tuvo lugar a mediados de 1955. En la actualidad el Servicio depende de la Subsecretaría de Aviación Civil —Ministerio del Aire— y cuenta con tres escuadrones destacados en Mallorca, Gran Canaria y Madrid. Los dos primeros deben cubrir superficies marítimas considerables y cuentan con aviones "Grumman" SA-16, "Albatros", LD-9 y DO-27, además de helicópteros "Augusta Bell"; el tercero, estacionado en Cuatro Vientos, dispone de aviones LD-9 y DO-27 y helicópteros

"Augusta Bell" (de los modelos 205, 206, H-13, 47J-3B1 y 47G-2) y "Alouette III".

MISIONES

El SAR español centra su actuación en las directrices de la OACI, que comple-

menta las actividades de los servicios de otros países con los que está íntimamente relacionado, en especial con los de Italia y Francia, que mantienen el primitivo acuerdo tripartito y con Marruecos y Senegal, mediante convenios para el salvamento en África Occidental y áreas marítimas correspondientes a los distintos países.

Desde el año 1949, el Servicio de Búsqueda y Salvamento ha realizado unos 9.000 servicios, con más de 75.000 horas de vuelo, que incluyen las siguientes misiones:

- Servicio de búsqueda y salvamento en áreas marítimas y terrestres.
- Evacuación de heridos y enfermos graves.
- Alarmas, reconocimientos.
- Ejercicios con el SAR de otros países.
- Escoltas de aviones sobre el mar.
- Instrucción y entrenamiento de tripulaciones.
- Servicios en incendios forestales, inundaciones y catástrofes diversas.
- Transportes de personalidades, medios informativos y misiones de apoyo.

Entre todas las misiones cabe destacar, lógicamente, aquellas que implican el salvamento de vidas humanas, razón y fundamento del servicio. Y son múltiples los naufragios y accidentes aéreos en la mar donde los aparatos del SAR han señalado el lugar del suceso y han apoyado las maniobras de rescate, salvando a las tripulaciones afectadas. ■

JOSE PENEL-GUERRA.

ROMPIO AMARRAS



Arriba el trasatlántico "Michelangelo", que debido al fuerte viento que se levantó en Mallorca rompió amarras y golpeó el muelle, rompiendo el noray que aparece en la foto inferior.

COLABORACION ENTRE LA ESCUELA NAUTICO-PESQUERA DE GIJON Y LA CRUZ ROJA DEL MAR

EL "CRUZ DE LA VICTORIA", TRIPULADO POR PROFESORES Y ALUMNOS, AUXILIO A UN MERCANTE ALEMAN

GIJON (De nuestro corresponsal).—La embarcación de salvamento "AA-Cruz de la Victoria", con base en el puerto de Gijón, hizo su primer servicio el pasado día 19 de octubre, acudiendo a la llamada de auxilio solicitado desde alta mar por el mercante alemán "Luhe", de unas 1.500 toneladas, que se encontraba en dificultades por el corrimiento de la carga sobre un costado, que le producía una fuerte escora.

El "Luhe" había salido de Avilés, rumbo a Hamburgo, después de meter a bordo unas 360 toneladas de chapa de acero, completando la carga general de sus bodegas, entre las que figuraban varios automóviles, y cuando se encontraba a unas 35 millas al Norte de cabo de Peñas, con fuerte marejada y viento del NO, por efecto de los bandazos y la deficiente estiba de la carga, parte de ésta se corrió hacia la banda de estribor ocasionando la escora.

Recogida la llamada por la radio costera, ésta la transmitió a la autoridad de Marina de Gijón, que a su vez la hizo llegar a la de Avilés, en donde dispusieron la salida del remolcador "Adelantado", y a la Escuela Náutica y Náutico-Pesquera del ISM, en la que en pocos minutos se organizó la tripulación voluntaria compuesta por profesores y alumnos, seleccionados rápidamente entre todo el alumnado, que en masa quería meterse a bordo de la embarcación de salvamento al mando del capitán de turno, práctico del puerto, don Alfonso Álvarez Córdoba.

Apenas transcurridos quince minutos desde la petición de asistencia, el "Cruz de la Vic-

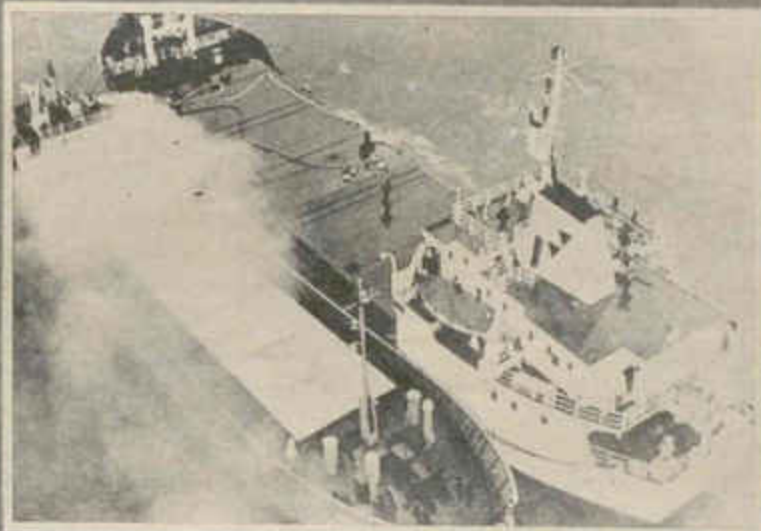
toria" ya estaba fuera de la barra rumbo a la situación dada por el "Luhe", 44° 20' N y 0,6° 10' O, situación que se fue corrigiendo durante la navegación según las comunicaciones radiotelefónicas, ya que el carguero había cambiado su posición primera por navegar a conveniencia de la escora, procurando siempre un rumbo a tierra. Así, sobre las 14,00 horas, la embarcación de salvamento llegó al costado del "Luhe", recibida con alborozo por sus hombres, que estaban en cubierta con los chalecos puestos. El capitán teutón agradeció vivamente la presencia del barco español, informando al capitán de éste de que habían podido adrizar un tanto el barco compensan-

do la escora con los tanques de la banda contraria, además de con los puntales y el esfuerzo de sus hombres, mover parte de la carga corrida hacia el centro, pidiendo que el "Cruz de la Victoria" continuara a su vista y hasta recalar al puerto de Gijón; lo que así se hizo, llegando al puerto exterior sin más novedad, a las 16,30 horas del mismo día.

Desde la salida para este servicio urgente y hasta su llegada a puerto, el "Cruz de la Victoria" estuvo también en contacto radiofónico directo con la Escuela Náutica, a la que informaba de todas las incidencias, y ésta, a su vez, informaba al jefe de la Sección Naval de la Cruz Roja del Mar. ■ R. R. M.



El barco mercante alemán "Luhe", que demandó auxilio desde alta mar, acudiendo la embarcación de salvamento "AA-Cruz de la Victoria", tripulada por profesores y alumnos de la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón del ISM. Amarrado a uno de los espigones del puerto exterior de Gijón, se aprecia perfectamente la escora, ahora menos acentuada por el esfuerzo de su dotación para adrizar el barco en la propia mar y en su navegación a tierra.



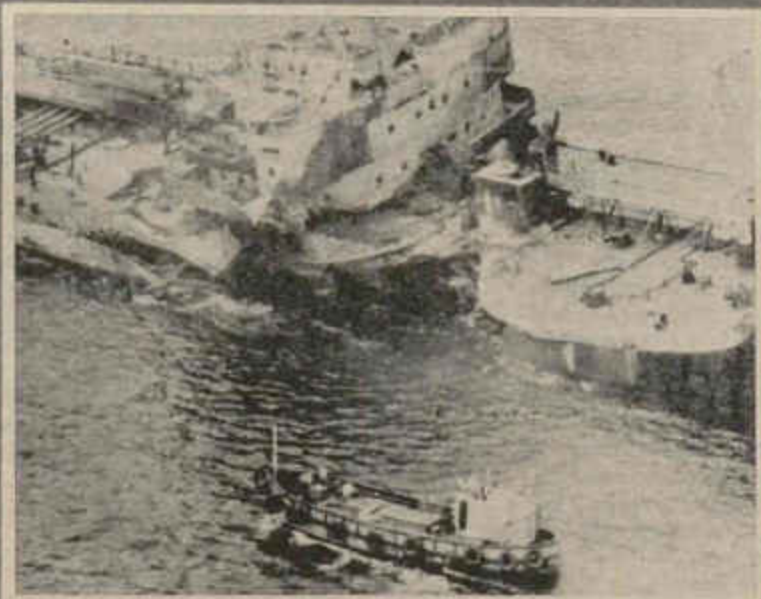
INCENDIO.—El mercante alemán "Eleonore II", cuando navegaba por el canal cerca de Godwin, con 700 toneladas de azúcar. Pese a la intervención del buque inglés "Frendo Spirit", que intervino en la extinción del incendio, hubo dos muertos y muchos heridos.



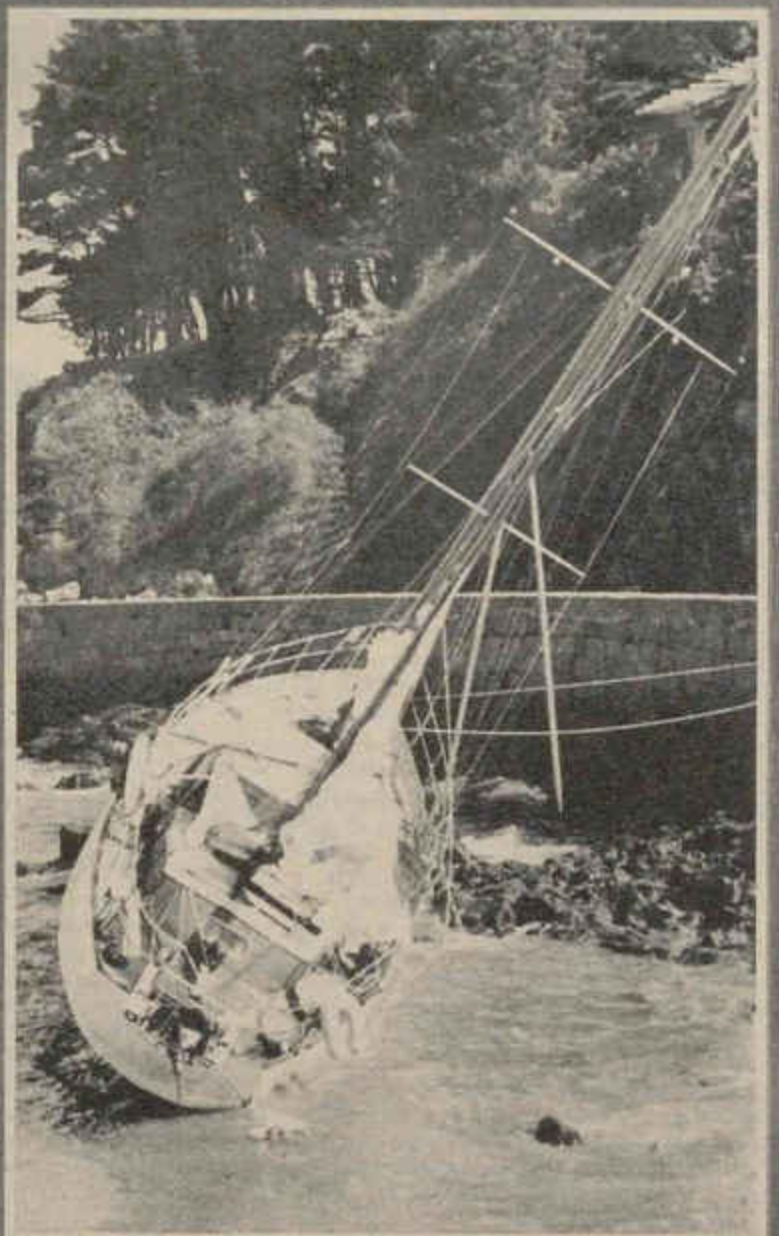
A FLOTE.—El "Castiello", que fue abordado y hundido en el muelle de Ensidesa por la motonave "Mina Entrego", es puesto a flote en Avilés, tras veinticinco días de trabajos continuos a cargo de la compañía que fue encargada de esta tarea.



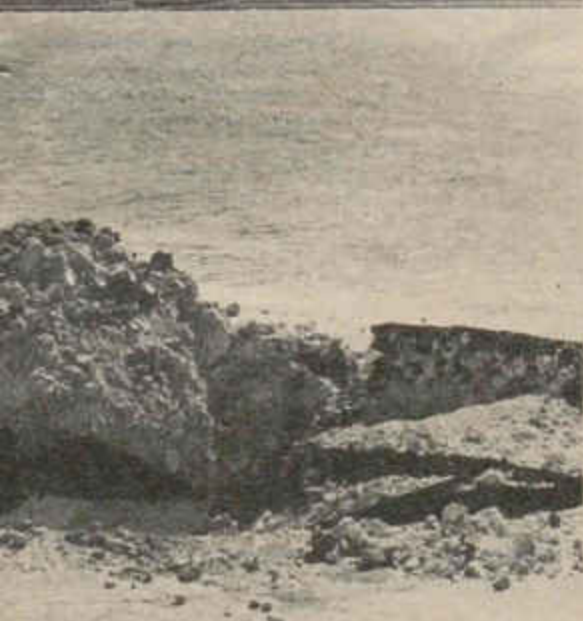
El submarinista siciliano Enzo Maiorca (recuerden: "El hombre que debía haber muerto mil veces", según reportaje que se publicó en la pasada edición de "Hoja del Mar"), sufrió un desvanecimiento tras establecer el record mundial de inmersión. Alcanzó 87 metros.



PETROLERO.—Una gran vía de agua, y posterior hundimiento, fueron las consecuencias que sufrió el petrolero noruego "Tokton", de 101.000 toneladas, tras su colisión con el petrolero liberiano "Obo Queen". Parece ser que no hubo víctimas.



YATE.—También rompió amarras el yate holandés "Benito", cuando se encontraba fondeado en el puerto deportivo de Petroliber. Fue a parar a los acantilados de la playa de Santa Cristina, y de sus cuatro ocupantes sólo uno sufrió heridas leves.



POR UN QUITAME ALLA ESOS PALANGRES...



HUBO DIVISION ENTRE LOS PES

GIJÓN (Crónica de nuestro corresponsal).—Entre los "pixuetos", sobrenombre que se les da a los naturales de Cudillero, han surgido diferencias a causa del aprovechamiento de los caladeros habituales, de los que hacemos mención en la nota informativa que acompaña a esta crónica.

La "pixuetización" de estos caladeros y alguna zona más de pesca quedó consolidada cuando lograron eliminar de su mapa marítimo el empleo de las volantas con las que calaban en "su" mar barcos allende límites provincia y de puertos vecinos. Primero porque sí y después porque la ley impuso la prohibición.

Tiempo transcurrido desde aquellos sucesos protagonizados en perfecta unanimidad "pincheros" y "palangreros" contra los "volanteros": ¿tres, cuatro años? Algo así. Pero después, coincidiendo tanta embarcación en cada una de aquellas zonas de pesca, la parcelación de éstas por las palangradas largada a así todos los rumbos, además de entorpecerse entre sí en áreas relativamente reducidas, limitaban las operaciones de los "pincheros". Rocas e incidentes surgieron de inmediato, que les obligó a discutir y buscar soluciones adecuadas. Estas, mediante acuerdo sin arbitraje, consistieron en que no todos los palangreros utilizaran esta clase de aparejos a la

vez; que un número limitado lo hiciera en rotación por semanas o quincenas.

DESACUERDO

Así ensayaron la solución, pero en seguida surgió el desacuerdo. Los que teniendo palangre y por turno les correspondía emplear sólo la línea o "rapeta", coincidiendo con que los calaban con aquél por ser su turno, estaban haciendo buenas marcas, mientras que el "pincho" no se daba; sin esperar su vez, metieron a bordo los palangres con el consiguiente enfado, paro incluido, de los demás. Varias veces se intentó lo mismo, con el resultado igual del primer intento. Todo quedaba en casa, y nadie con valor y acierto para hacer de "Klssinger". Ya entonces, en una de dichas diferencias, el Cabildo se vio desbordado y de resultados dimitido, aunque no de forma definitiva si en apariencia, para que no se polarizasen sobre él (por cuanto dentro del mismo había de las dos partes) las iras de los demás.

EL PESCADO DE ANZUELO, RENTABLE

Como el invierno 73/74 fue de lo más espectacularmente óptimo para las gentes

de Cudillero, hubo fase tranquila, que duró hasta julio o así. Hasta el momento, con estos paros y todo, en la Lonja de Cudillero se han realizado subastas hasta un total aproximado de 70 millones, todo a base de ese pescado de anzuelo: merluza, besugo, palometa, rape, congrio y otras especies menores. Sin contar, claro, lo que estos mismos barcos suelen vender en Avilés. En 1973, el valor de la pesca subastada en este puerto de Cudillero supuso un valor en primera venta de 92 millones de pesetas. Los días de paro, bastante prolongado en espera de una resolución superior, buscando ya las partes solución satisfactoria fuera de su ámbito local, infructuoso por demás, supuso una falta de ingresos individuales muy considerable, dado el alto valor de cotización y mercado de aquellas especies, principales de las capturas habituales de esta flota pesquera cudillerense.

VOTACION POR MAYORIA: PALANGRES, NO

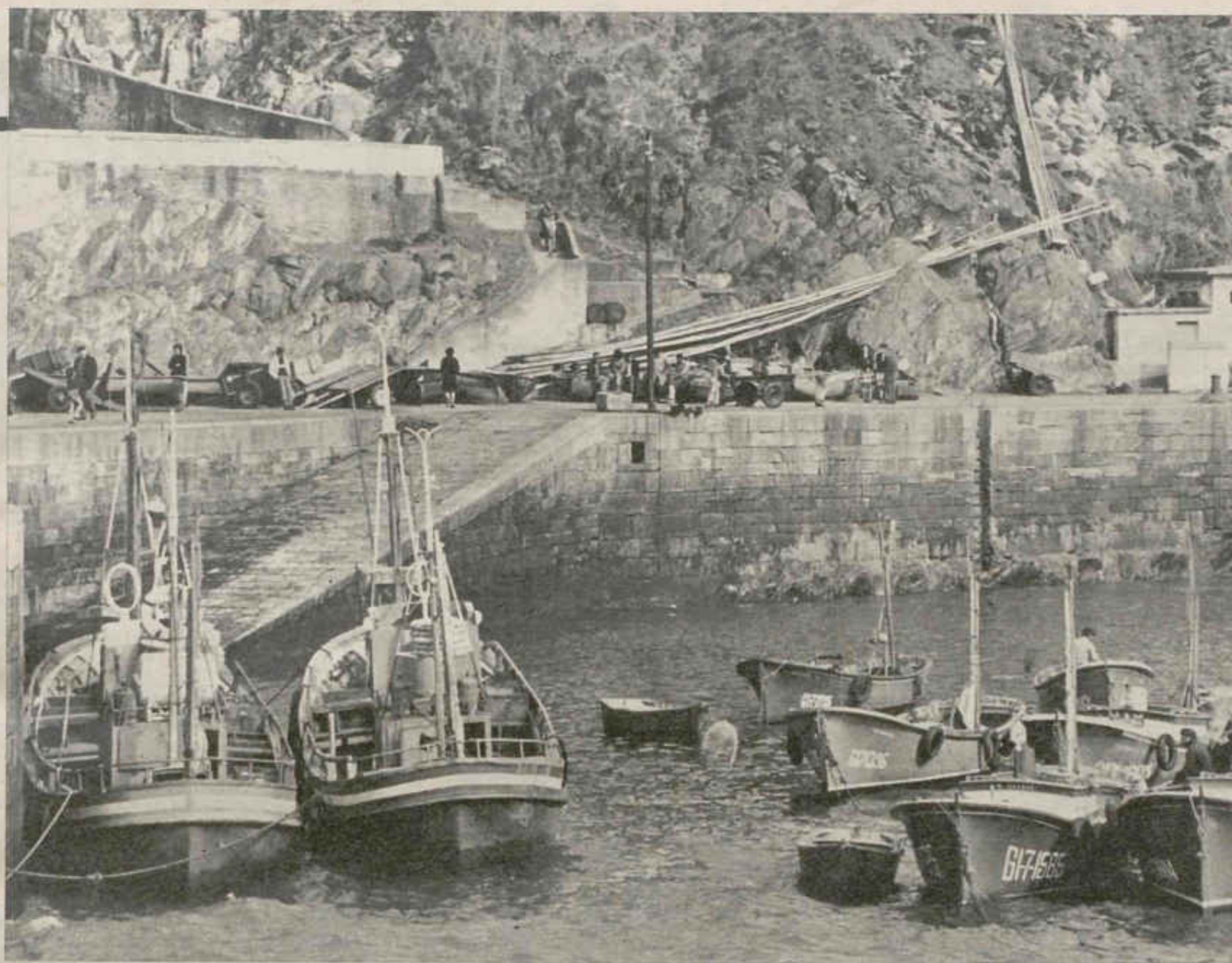
En agosto pasado celebraron asamblea para votar en la decisión de suprimir el empleo de palangres en los caladeros mencionados; el escrutinio algo así como 219 votos por la eliminación del palangre y 12 a

favor de su uso y empleo en aquellos caladeros. En esta samblea local o reunión, celebrada en el mismo Cudillero, naturalmente, no todos los asistentes son armadores; éstos y los marineros, aquéllos también lo son, patroneando por lo general sus propios barcos, participan en la inquietud y preocupación por el problema planteado; y aun cuando la asistencia corresponde casi a la mitad del censo, los que faltaron más bien fue por eludir enfrentamientos; especialmente por la parte de los "palangreros", que son minoría. Y como si tal cosa, éstos reanudaron sus actividades con el mismo arte como si no les afectara el "acuerdo" de aquella reunión que se comenta. Ahora bien, procurando en la mayor parte ir a vender a Avilés, o entrando en San Esteban de Pravia, llevando el pescado por tierra a la rula de Cudillero.

PLANTADA CALLEJERA DE EMBARCACIONES

Ya metidos en septiembre, continuando en paro las embarcaciones menores de dedicación al "pincho", una comisión visitó a la autoridad de Marina en Gijón, quien después de escucharles atentamente les indicó la conveniencia de que convocaran

DE INTERES SOBRE LA FLOTA "PIXUETA" Y SU ACTIVIDAD PESQUERA



SIN UN "KISSINGER" QUE ARREGLARA LAS DIFERENCIAS, TUVIERON QUE PARAR SU ACTIVIDAD, CON LAS PERDIDAS CONSIGUIENTES

PERO YA HAY ACUERDO Y ORDEN DE LA DIRECCION GENERAL DE PESCA: HASTA FIN DE AÑO NO SE PODRAN UTILIZAR PALANGRES EN LOS CALADEROS "LA MARUCA", "LA PIEDRA" Y "CALAFRIO".

PESCADORES DE CUDILLERO

reunión de la Junta Local de Pesca del Distrito, que se celebró bajo la presidencia del ayudante militar de Marina. Redactada el acta de acuerdo, mayoritaria y a su manera razonada la conveniencia de eliminación del arte tan discutido y debatido, se tramitó por conducto reglamentario a la Dirección General de Pesca. No obstante, otra comisión, impaciente, llegó a Madrid primero que el documento, o coincidiendo ambos al mismo tiempo en la Dirección General de Pesca, acta e informe y comisión. No sé quién habrá recibido y atendido a ésta, pero regresaron confiados en la resolución favorable, pero a los pocos días de estar aquí, alguien, vía telefónica, les confió que el director general de Pesca "no firmaba aquello", y entonces es cuando aparecen en la prensa las más importantes noticias y comentarios sobre la actitud que adoptan: subir las embarcaciones sobre el muelle y rampas, y como cuando se presiente una "vagamar" (viento y marejada del NO), situarlas en las calles y la plaza del Ayuntamiento, en la cercanía del muelle y rampas, lugar que resulta habitual durante el invierno y cuando caen los temporales, entorpeciendo o eliminando más bien el tráfico de vehículos a la rula. El ambiente ya se puso muy tenso y con visos de agresividad, pero la prudencia fue imponiéndose, absteniéndose

las autoridades de intervenir para la eliminación de los "obstáculos" callejeros.

... Y AHORA, ANTE NOTARIO

Ante esta situación mediaron de nuevo de Sindicatos, y celebrada asamblea en la propia Lonja de Cudillero, como escenario más amplio para que cupieran todos, se redactó el acuerdo de no empleo de palangre en los tres caladeros en disputa: "La Maruca", "La Piedra" y "Calafrio"; acuerdo del que tomó razón un notario, y comunicado el resultado a la Dirección General de Pesca, ésta ha dispuesto que por el tiempo que media hasta el final de año se considere infracción y sujeto a sanción quien o quienes larguen palangres en los caladeros citados mientras se estudie a fondo el asunto y se resuelva en consecuencia.

El sosiego y la calma, tan necesaria como también el que la mar lo esté, domina el ambiente, que es de esperanza de solución sin rencor. Esa inactividad voluntaria, entremezclada algunos días con el mal tiempo, habrá sin duda permitido que las apetecibles especies se hayan incrementado en número y adquirido mayor robustecimiento y que puedan paliar el tiempo y el dinero per-

dido. Que está el tiempo y la situación para esto. ■ **RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.**

Cudillero, capital del concejo de su mismo nombre, tiene una población de apenas tres mil habitantes. De éstos son pescadores en activo quinientos cincuenta y tres, que constituyen la dotación de las 130 embarcaciones existentes, según los datos últimos de afiliación a la Seguridad Social.

El número de unos y otras, pescadores y embarcaciones, integrados en cada uno de los tres grupos de clasificación atendiendo tonelaje y la modalidad de retribución "a la parte", se desglosan así:

Grupo III-M, embarcaciones de 1 ó 2 TRB hasta 10 TRB, 99, con una dotación total de trescientos hombres.

Grupo II-B, embarcaciones de más de 10 hasta 50 TRB, 18, con una dotación total de noventa y dos hombres.

Grupo II-A, embarcaciones de más de 50 TRB, 13, con una dotación total de ciento sesenta y un hombres.

Todas estas embarcaciones se dedican a la pesca con artes de superficie; ninguna se dedica al arrastre.

Las integradas en el Grupo II-A, por su porte y radio de acción, sólo en el otoño y en el invierno utilizan el palangre; en primavera y verano se dedican al bocarte y al bonito, respectivamente.

Las de los otros dos grupos faenan todo el año, con alguna excepción, cambiante también, que emplean artes de cerco para sardina y chicharro, y algunas otras menores al marisco, con nasas, trasmallos, omiños; el resto se dedica a la merluza, besugo, congrio y palometa, predominando el uso de la línea "a dedo" por la mayor parte de aquellas embarcaciones, generalmente sin cubierta. Este aparejo también se distingue con el nombre de "rapeta de anzuelos", que lleva 15 ó 20 anzuelos y que calan en vertical, fondeada la embarcación.

El palangre, empalmado uno a otro y con líneas de hasta dos mil anzuelos, es largado en horizontal, cubriendo una longitud más o menos de dos millas; suelen emplear el palangre las embarcaciones de cubierta, las del Grupo II-B y A, y también las grandes dentro del mismo Grupo III.

Los caladeros habituales en donde faenan constantemente la flota de Cudillero son los conocidos por La Maruca, La Piedra y Calafrio en línea Este-Oeste, dentro de las diez millas costeras y del distrito o jurisdicción del distrito de San Esteban de Pravia, al que pertenecen, además de Cudillero, los puertos de Oviñana y San Juan de la Arena.

■ R. R. M.

CONFLICTO ENTRE COFRADIAS DE PESCADORES

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Un conflicto se suscitó entre las Cofradías de Pescadores de la isla de Arosa y Santa Eugenia de Ribeira-Carreira y Aguiño al faenar varias embarcaciones de la isla de Arosa en una zona acotada que había sido otorgada a la Cofradía de Pescadores de Ribeira-Carreira y Aguiño.

Sobre este conflicto, la Comandancia Militar de Marina de Villagarcía de Arosa, saliendo al paso de diversas informaciones que calificaban el suceso como una falta de desobediencia a las autoridades de Marina, ha facilitado una nota a los medios de información, en la que señala: "Que no se trata de una desobediencia, porque todas las embarcaciones de la isla de Arosa están reglamentariamente despachadas y sus tripulantes tienen el correspondiente carnet para el marisqueo que están realizando.

"El conflicto que surgió —sigue diciendo la nota— es de orden sindical, por discrepancia entre Cofradías sobre convenio de reciprocidad en la explotación de una concesión marisquera otorgada a las Cofradías de Pescadores de Ribeira y Carreira-Aguiño".

TODOS LOS RESIDUOS DE PESTICIDAS VAN

De todas las cargas químicas soportadas por el medio ambiente en este siglo, la contaminación por pesticidas es quizá una de las más pesadas. Porque mientras que muchos de los elementos químicos destructores son descargados en el medio ambiente como residuos, los pesticidas han sido, y son, intencionadamente repartidos sobre vastas áreas de nuestro planeta. Más de 10 billones de kilos esparcidos sobre tierras de cultivos, bosques y pantanos constituyen seguramente el atentado más arrogante del hombre contra la Naturaleza.

El comienzo de la era de los pesticidas sintéticos—a mediados de los 40—fue acogido con el mayor optimismo, pensando que era el arma capaz de exterminar a las más peligrosas plagas transmitidas por insectos. Así, con sus exóticos "mata-insectos" químicos, el hombre, en un principio, fue parcialmente confirmando ese optimismo, ya que en el propio proceso ha ido contaminando todas las cosas vivientes de la Tierra, incluyéndose a él mismo. Irónicamente, muchos insectos se han inmunizado virtualmente a los pesticidas, aumentando su resistencia genética. El sueño de hacer de los productos químicos sintéticos los destructores de las plagas universales, hoy se ha convertido en un impresionante absurdo ecológico.

Rachel Carson, en su libro "Silent Spring"—severamente criticado por muchos expertos—, fue la primera en hacer ver las destructivas repercusiones de las campañas químicas contra los insectos... pero no se le dio importancia. Ahora, finalmente, la profundidad de este problema se ha reconocido ampliamente.

Y precisamente es el mar el que, en última instancia, recibe todos los residuos de los pesticidas. Por esto, la contaminación del agua del mar con ellos es un punto que en las pesquerías debe conocerse, teniendo en cuenta que sus efectos son significativamente adversos al actuar sobre el crecimiento y la resistencia a las enfermedades de algunas poblaciones piscícolas, además de aumentar considerablemente su mortalidad. En consecuencia, los pesticidas actúan como reductores de los recursos alimenticios marinos.

Concretamente, las consecuencias toxicológicas de su presencia residual en el medio ha movido a diversos organismos internacionales a intervenir con programas orientados hacia el estudio sistemático de los residuos de pesticidas, su toxicidad y su significado biológico. En este sentido es interesante recalcar que:

- La significación biológica de los plaguicidas en el ambiente y en los seres vivos es todavía poco conocida.

- El estudio de las acciones biológicas de los pesticidas presenta profundos problemas en los campos de la bioquímica genética, biología molecular y evolución.

- Es en extremo difícil determinar previamente las dosis subclínicas de un compuesto, capaces de alterar la fisiología de un organismo.

- Existe un extraordinario y progresivo aumento de los niveles de residuos en las etapas de las cadenas tróficas.

- Es necesario reconocer el enorme valor de los pesticidas persistentes para la Humanidad, pero estos beneficios van acompañados de complicados problemas que surgen de la presencia de sus residuos en el medio ambiente.

LA PERSISTENCIA

Los pesticidas pueden definirse como "aquellos productos y métodos dedicados en general a exterminar de una forma eficaz, económica y con el menor riesgo los sistemas vivientes que estropean, destruyen o sirven de vehículo a enfermedades de otros sistemas vivientes, como son los que componen la ganadería, la agricultura e incluso el hombre".

Se clasifican según su persistencia en un medio ambiente que posee unos factores abióticos estandarizados, reproducibles en cualquier momento:

- a) No persistentes o altamente degradables (organofosforados) (ver cuadro 1).

- b) Persistentes (organoclorados) (ver cuadro 2).
- c) Permanentes.

Todos aquellos que no tienen límite de tiempo para ser degradados y los componen los denominados mercuriales, arsenicales, etcétera, que basan su acción en el átomo inorgánico.

Evidentemente, estos períodos de persistencia se complican y difieren de los del medio estandarizado, cuando se trata de un medio natural con factores abióticos y componentes biológicos particulares a cada ecosistema; entonces sólo podrá hacerse una predicción, basándose en un estudio exhaustivo de cada caso.

LA TOXICIDAD

En este campo es muy importante definir el concepto de toxicidad residual de los pesticidas persistentes. Esta es el "efecto tóxico producido por muy bajos niveles de los residuos activos en el medio, o de los subproductos resultantes de una transformación fisicoquímica o bioquímica". Normalmente debe considerarse como una toxicidad crónica o a largo plazo. Sobre esta base, es una especie de medida del peligro que pueden representar en el medio directamente relacionado con el efecto que producen los pesticidas o sus residuos después de ser aplicados.

El efecto biológico de los compuestos organofosforados (altamente degradables) da lugar generalmente a toxicopatías agudas, por contacto o ingestión, ocasionando la muerte o desarreglos fisiológicos en su mayoría irreversibles. Pero la probabilidad de que esto ocurra, excepto sobre la plaga que se combate, es muy baja, dado su alto índice de degradación en el medio.

LOS EFECTOS DEL DDT

La toxicidad residual del DDT ha sido estudiada mediante la observación de sus efectos sobre poblaciones de fauna marina en condiciones controladas de laboratorio. La exposición a diversas series de diluciones han mostrado los posibles efectos sobre el crecimiento, reproducción y mortalidad, a los que estarían sometidas estas poblaciones en el medio ambiente real de la plataforma continental. Tales efectos pueden resumirse como sigue:

Plancton.—En los océanos abiertos, el fitoplancton es la base de la cadena alimenticia y puede actuar como un concentrador primario de los residuos de DDT presentes en el agua. Se ha podido demostrar que estos residuos ejercen una reducción de la fotosíntesis en las plantas marinas. Aunque es dudoso que estos resultados tengan pleno sentido ecológico, ya que las concentraciones necesarias para inducir a una inhibición significativa de la fotosíntesis exceden a las que podría esperarse encontrar en mar abierto.

Sin embargo, la toxicidad puede variar interespecíficamente y puede ejercer un control sobre la sucesión de las especies en el medio ambiente cercano a las costas.

Tampoco es improbable que estas concentraciones puedan alcanzar niveles suficientes para causar una toxicidad aguda, si sobre el agua existe una película de aceite o petróleo. Considerando que esta capa puede extenderse aproximadamente un milímetro en profundidad, sus efectos sobre la producción total de las zonas eutróficas pueden alcanzar hasta los 100 metros.

Peces.—Los peces marinos están con frecuencia universalmente contaminados con residuos de DDT, apareciendo concentraciones variables principalmente en los tejidos con alto contenido en lípidos, como son los ovarios.

Estudios hechos en la Laguna Madre de Texas han mostrado una disminución progresiva desde 30 peces por acre en 1964 a 0,2 peces por acre en 1969. Las concentraciones de DDT encontradas eran superiores a las determinadas en el laboratorio para que sus efectos fueran nocivos, lo cual se relaciona directamente con el decrecimiento de las poblaciones y los fallos en la reproducción de gran número de especies mari-

Y ACTUAN COMO REDUCTORES DE LOS RECURSOS MARINOS

nas. En los peces jóvenes aparecen signos de daños incipientes, que se desarrollarán, sin duda, con la acumulación continua de residuos.

La evidencia experimental ha proporcionado datos que muestran que el desarrollo de algunos peces se detiene completamente cuando han sido incubados en agua de mar con un contenido de DDT de diez partes por trillón. También se observó una mortalidad elevada, con concentraciones de 5 ppt., que, por otra parte, son bastante menores que las de la lluvia precipitada sobre la superficie del mar (80 ppt.). De todas formas, los datos actuales no son evaluables para hacerse una extrapolación de las observaciones en los océanos libres; hasta que las medidas de los residuos de DDT no sean más o menos exactas para estas aguas.

Crustáceos.—Algunos "tests" muestran que varias especies comerciales de zooplancton, como las gambas y los cangrejos de mar, mueren al ser expuestas a concentraciones de DDT que estén en el límite de las partes por billón (ppb.). La exposición continua de gambas a concentraciones de menos de 0,2 ppb. causó el 100 por 100 de mortalidad en menos de veinte días. Es decir, que la mortalidad de crustáceos jóvenes se incrementará en las áreas contaminadas.

Moluscos.—Los moluscos concentran generalmente residuos de pesticidas organoclorados, lo cual puede servir de indicador de los niveles de polución de las aguas marinas. Se ha observado que se producen importantes interferencias en el crecimiento de las ostras, a niveles tan bajos como 0,1 ppb. También se ha establecido una relación directa entre la magnitud de los residuos encontrados en los moluscos y la cantidad de pesticidas aplicados en las cuencas hidrográficas vecinas.

En general, la mayoría de los efectos deletéreos de los pesticidas persistentes son ocasionados por una vía indirecta, que puede tener una variedad de formas, desde el cambio en el equilibrio biológico con todas las consecuencias que trae consigo, hasta malformaciones fisiológicas y genéticas que se pueden producir por la acumulación de residuos. Pero lo más importante es que cuando uno de estos pesticidas se encuentra dentro de alguna de estas especies—que actúa vía de penetración—; sus movimientos y efectos biológicos implican a numerosas especies en muy diversas formas, al ocupar un lugar determinado en la cadena alimenticia. Si el primer efecto de los pesticidas era el de exterminar o controlar las plagas, al cabo de cierto tiempo se habrán acumulado en el resto de las especies que forman el sistema.

EL TRANSPORTE

Las dos rutas principales para el transporte de los residuos de los pesticidas desde el lugar de su aplicación sobre la tierra a los océanos, son los ríos y la atmósfera.

Las rutas superficiales.—En el transporte, el agua ejerce un papel importante, ya que la diseminación se efectúa no sólo con los productos solubilizados, sino que la mayoría, en un 90 por 100 o más, van absorbidos en las partículas en suspensión, procedentes del aire, por precipitación, y del arrastre de los suelos con cargas residuales.

La importancia del agua se hace más patente al ser un componente indispensable para los seres vivos, de forma que tanto los vegetales como los animales constituyen los intermediarios más eficaces para la diseminación de los pesticidas.

Las rutas anuales de superficie para todos los continentes han sido estimadas en unos 38 billones de toneladas de agua; y si todos los ríos del mundo tuvieran una concentración máxima de 100 partes por trillón,

podrían transportarse anualmente al mar unas 3.800 toneladas de residuos de DDT—aproximadamente, el 3 por 100 de la producción mundial anual—. Otros cálculos precisan que, desgraciadamente, mucho más del 1 por 100 de la producción anual de DDT—100 toneladas—alcanzan los océanos a través de las aguas superficiales, únicamente en los Estados Unidos.

El transporte atmosférico.—Los residuos de pesticidas entran en la atmósfera por medio de diversas rutas, incluyendo: las pérdidas en el aire durante su aplicación, por la rápida evaporación de las aguas superficiales y por la evapotranspiración de las plantas y los suelos. Una vez dentro de la atmósfera, pueden viajar grandes distancias, entrando en el mar por precipitación.

Lamentablemente, hay pocos datos para hacer posible una estimación exacta del transporte, si bien extensos trabajos—como los realizados en Gran Bretaña—han dado unos valores medios de concentración de 80 ppt. Tal concentración es, aproximadamente, el doble de la encontrada en las aguas antárticas del deshielo, medidas recientemente.

Así, la precipitación anual sobre los océanos ha sido estimada en 297 billones de toneladas de agua, que si tuvieran un promedio de 80 ppt. daría como resultado el transporte anual a los océanos de 24.000 toneladas de residuos—aproximadamente, un cuarto de la producción total—.

De esta forma, la atmósfera se nos presenta como la mejor ruta de transporte de los residuos al mar.

LA DISTRIBUCION

A partir de las pocas observaciones existentes—como, por ejemplo, que el esperma de ballena contiene, aproximadamente, unas seis partes por millón de DDT—, se ha deducido la distribución de estos residuos. Para ello se ha asignado valores probables de residuos de DDT para los océanos—excluyendo los estuarios—y se han extendido los cálculos a una base global, pudiendo establecerse que:

1. El plancton (plantas y animales) es de unos 3.000 millones de toneladas.

2. Los peces son unos 600 millones de toneladas, lo que constituye un valor de diez veces las capturas actuales.

3. Las concentraciones de residuos de DDT en el plancton tienen un promedio de 0,01 partes por millón.

4. Las concentraciones de DDT en los peces es de 1,0 ppm. de promedio.

5. Si los residuos de DDT se distribuyeran homogéneamente en la capa de intercambio (de unos 100 metros sobre el océano), de un volumen de 25.000 trillones de ml., con un nivel de saturación de una parte por billón, las aguas superficiales de los océanos serían capaces de acumular una cantidad de 75 millones de toneladas de DDT o alrededor de diez veces la producción total hasta la fecha.

Sin embargo, no es seguro que el DDT introducido en el ambiente marino esté uniformemente distribuido en la capa de intercambio, existiendo muy pocos datos para determinar la cantidad que está presente y la que se incorporará a los organismos vivientes. De todas formas, la estimación de su precipitación en la lluvia sugiere que un cuarto de la producción mundial de DDT puede penetrar en el océano. Su distribución aérea dependerá, sobre todo, del tiempo meteorológico y de la proximidad a las mayores fuentes de empleo.

Si sólo el 0,01 por 100 (100 toneladas) puede ser acumulado por los organismos marinos pelágicos, otras 500.000 toneladas (un cuarto de la producción total) estaría en solución o acumulado en los sedimentos del

N AL MAR

fondo. De acuerdo con el balance, el volumen de la capa de intercambio tendría concentraciones de alrededor de cinco billonésimas de gramos/ml. si se considera un tiempo de persistencia de cinco años y una introducción en el medio ambiente de 25.000 toneladas de DDT al año.

En conclusión, los océanos son el último sitio de acumulación del DDT y sus residuos, lo cual puede producir un demostrable impacto sobre el ambiente marino. La disminución de la productividad de los alimentos marinos para los peces y la acumulación de niveles peligrosos de DDT en sus tejidos es inaceptable para el hombre, aun cuando los riesgos ciertos de la utilización de estos pesticidas son muy difíciles de cuantificar.

INVESTIGACION EN ESPAÑA

Un estudio sobre los niveles de residuos de pesticidas organoclorados en especies españolas, ha sido realizado por José Mariano Franco, del Laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, con el fin de determinar cuál es la repercusión de los tratamientos con pesticidas sobre los seres vivos, y por extensión, sobre los ecosistemas.

Para ello, en lo que se refiere al medio marino, fueron seleccionadas tres especies indicativas, desde el punto de vista fundamentalmente ecológico, para la evaluación de la contaminación ambiental y teniendo en cuenta las características de sus hábitos alimenticios y escalón que ocupan en el ecosistema. Estas especies fueron el mejillón (*Mytilus edulis*), la sardina (*Sardina pilchardus*) y la mielga (*Squalus pilchardus*), recogidas en las zonas de muestreo de Vigo, Barcelona, Blanes, delta del Ebro, Castellón y Santander, entre 1968 y 1970.

PRODUCEN UNA TOXICIDAD CRÓNICA O A LARGO PLAZO.

- ★ En las plantas marinas: Disminuyen la fotosíntesis
- ★ En los peces: Universalmente contaminados, detienen su crecimiento.
- ★ En los crustáceos: Mueren los jóvenes.
- ★ En los moluscos: Les cambian el equilibrio ecológico y hacen que contaminen a otras especies.

Los niveles de residuos en los litorales poseen los siguientes valores, determinados sobre los totales:

— Para el mejillón: Barcelona, 0,46 ppm.; delta del Ebro, 0,36; Blanes, 0,10; Santander, 0,082; Castellón, 0,07; Vigo, 0,051.

— La sardina mantiene, en general, una estrecha relación con los mejillones: Palamós, 0,57 ppm.; Barcelona, 0,46; Vigo, 0,15; Castellón, 0,13; Santander, 0,012.

— Las mieldas proporcionan datos correspondientes a un predador típico, como lo demuestran los valores de Barcelona —8,6 ppm.— y Vigo —2,3 ppm.—

En resumen, puede decirse que: "La presencia de los niveles de plaguicidas en muchos animales, incluidos ciertos vertebrados marinos y de agua dulce, suponen un probable riesgo para ciertas especies, entre ellas, algunas de importancia económica y comercial, utilizadas en la alimentación humana.

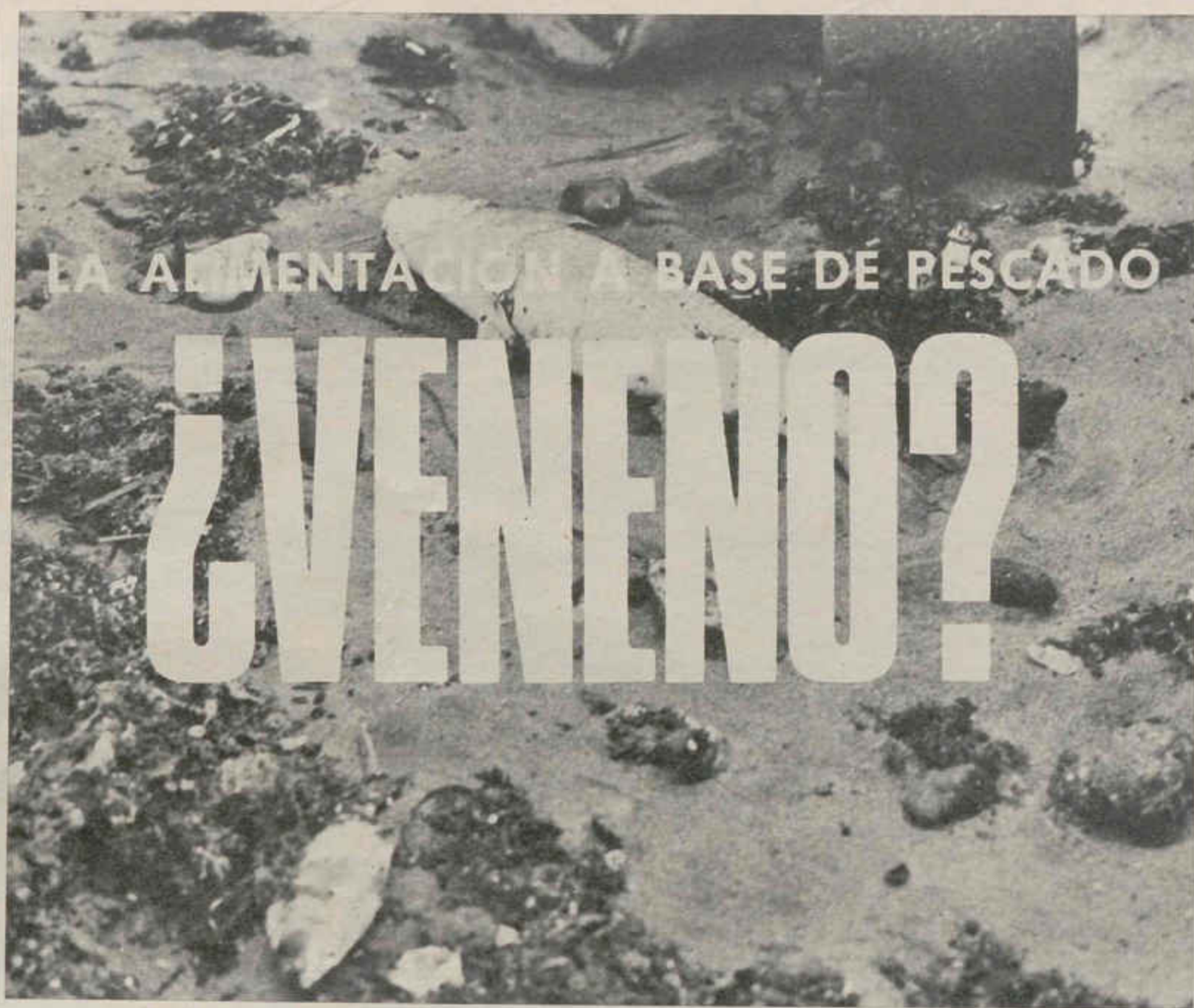
"En nuestro caso, todas las especies analizadas pueden tener una gran repercusión directa o indirecta sobre el hombre. No es necesario entrar en detalles sobre la influencia indirecta que poseen los seres vivos en la alimentación humana, por estar

incluidos dentro de algún ecosistema. En cambio, se pueden analizar los factores que pueden afectarle con mayor facilidad, tales como aquellas especies que entran a formar parte de la dieta humana con bastante frecuencia, y que en este caso son el mejillón y la sardina. Del primero sólo se puede presentar una zona que constituya interés, Vigo, y para utilizar una referencia se exponen los datos obtenidos en Castellón —es preciso decir que en esta zona el mejillón no forma parte de la alimentación básica—.

"Para las muestras de Vigo, los pesticidas del grupo de los ciclodiónicos sobrepasan en diez veces la ingestión máxima aceptable diaria por el hombre (según datos de diferentes publicaciones de la FAO-OMS); en cambio, para Castellón, estos insecticidas superan las cifras toleradas en 130 veces. El grupo del DDT se mantiene en los límites en las dos localidades.

"La sardina constituye una de las bases de la alimentación humana en cualquiera de las áreas muestreadas, y tomando a Barcelona con respecto a Santander, las relaciones obtenidas son: 500 veces más de lo normal en Barcelona y en el límite permisible para Santander. El grupo del DDT es inferior a la ingestión máxima tolerable en ambas zonas".

JOSE RAMON
GARCIA INCHORBE



BIBLIOGRAFIA

- Franco, José Mariano (1973): "Niveles de residuos de plaguicidas organoclorados en especies españolas y su relación con el medio". Investigación Pesquera, 37 (1).
- Giddings, Calvin, y Monroe, Manus (1972): "Our chemical environment". Canfield Press, San Francisco (USA).
- Mellanby, Kenneth (1967): "Pesticides and Pollution". Collins Press, Londres.

— Massachusetts Institute of Technology (1970): "Man's Impact on the Global Environment. Report of the Study of Critical Environmental Problems (SCEP)". MIT Press, Massachusetts (USA).

— U. S. Department of Health Education and Welfare (1969): "Report of the Secretary's Commission on Pesticides and their Relationship to Environmental Health". U. S. Government Printing Office, Washington (USA).

CUADRO 1

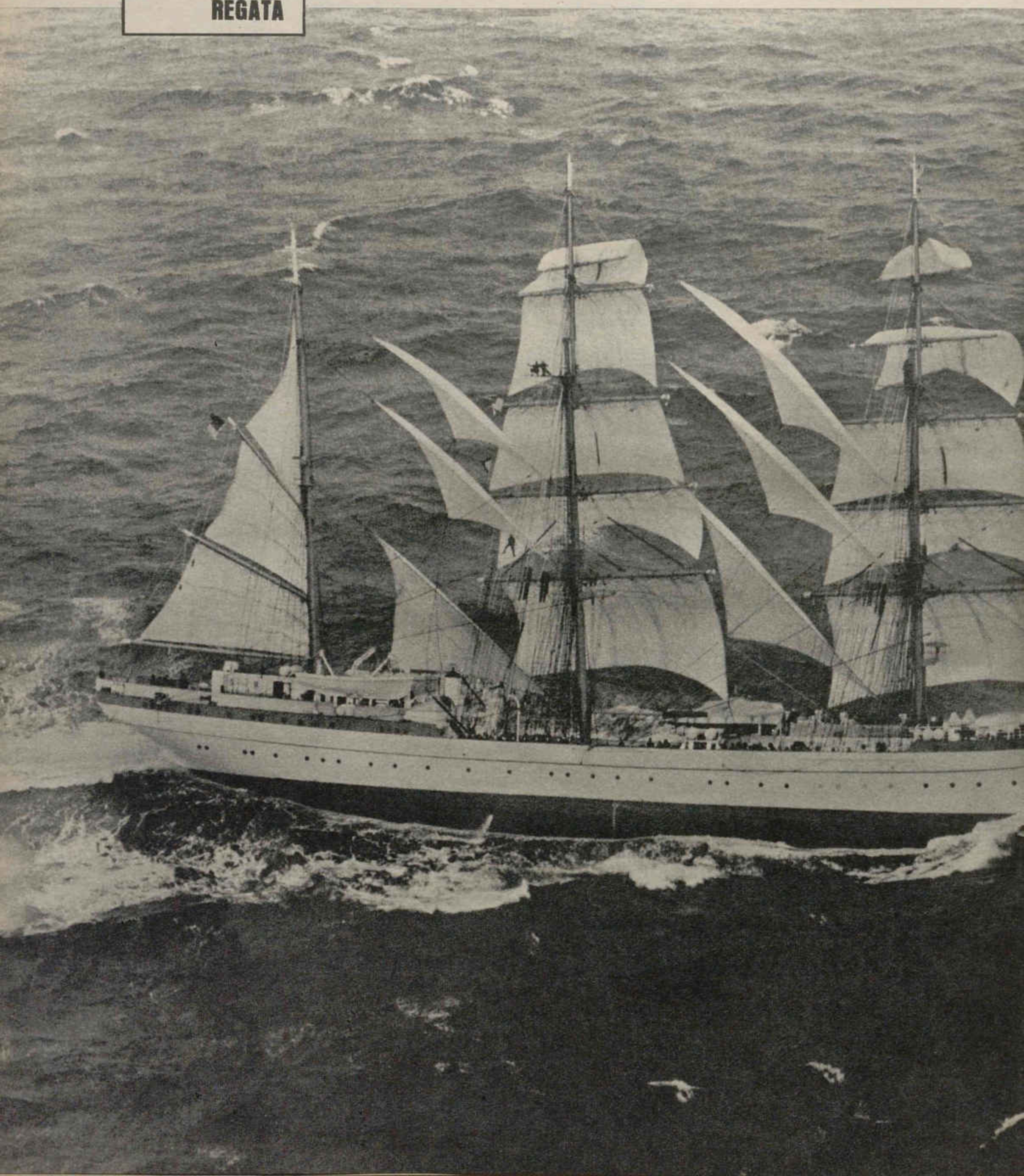
Compuesto	Dosis aplicada Kg/Ha.	Período para el 95 por 100 de su desaparición Días
Parathion	5,5	75-85
Thinet	5,5	50-60
Guthion	5,5	25-35
Metil-Parathion	5,5	15-20
Melathion	5,5	5- 8
b) Moderadamente persistente (carbonatados).		
Sevin	5,5	50-60

CUADRO 2

Compuesto	Dosis aplicada Kg/Ha.	Período para el 95 por 100 de su desaparición Años
DDT	1,13-2,77	4-30
Dieldrin	1,13-3,36	3-10
Lindano	1,13-2,77	3-10
Heptacloro	1,13-3,36	3- 5
Clordano	1,13-2,23	3- 5
Telodrin	0,28-1,33	2- 7
Aldrin	1,13-3,36	1- 6

**PRINCIPIO
DE
REGATA**

VELEROS EN CO



PENHAGUE

Se concentraron en el puerto de Copenhague más de un centenar de veleros, barcos antiguos y buques escuelas, de los cuales sesenta y uno iban a participar en la competición de buques escuelas que tiene como recorrido la navegación desde el puerto danés hasta el de Gdynia, en Polonia.

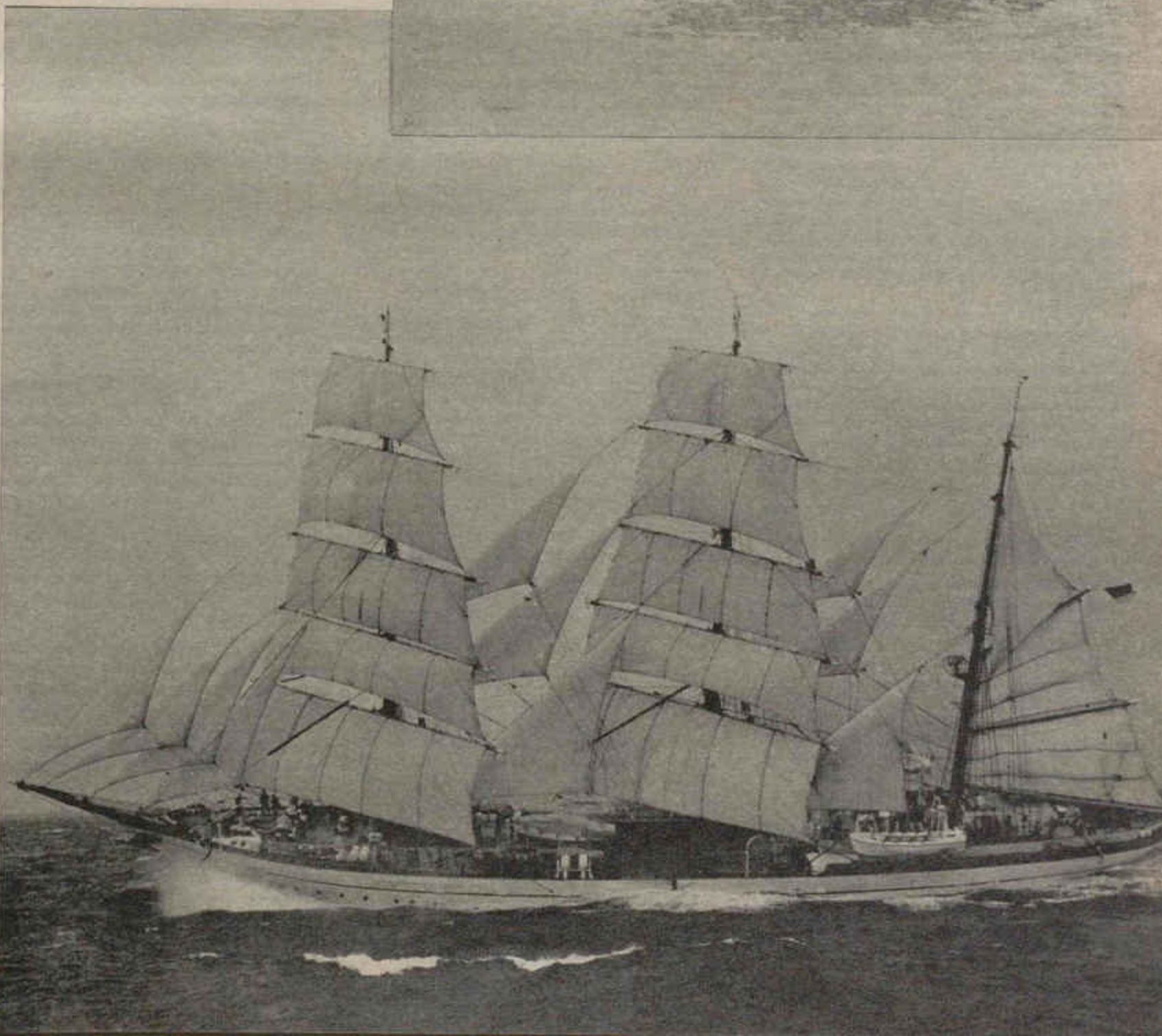
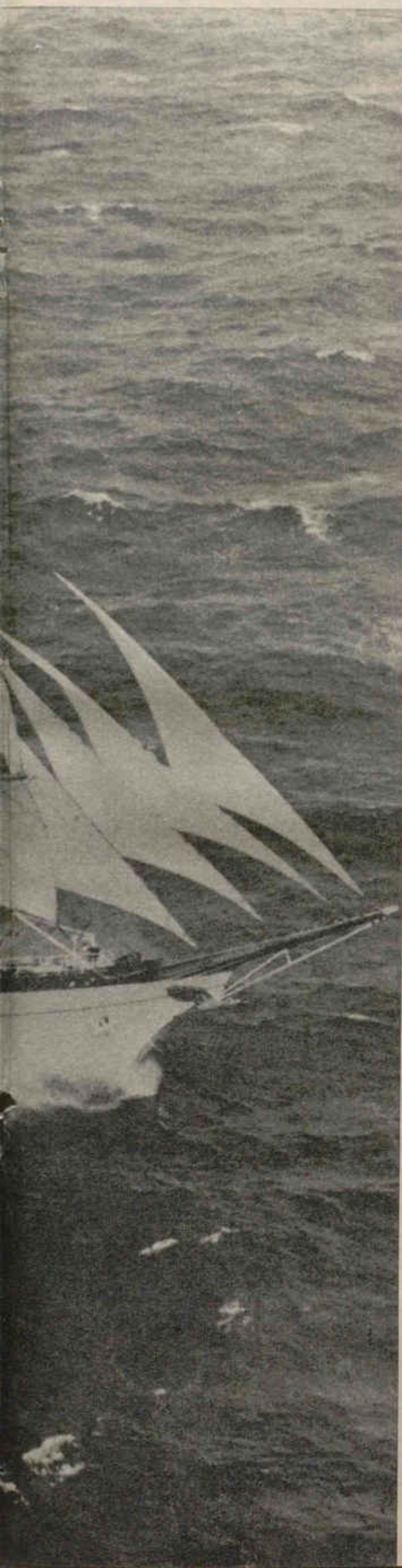
Con tal motivo, el puerto de Copenhague ha cobrado el aspecto que debió tener hace un siglo, convertido en un bosque de mástiles y de velas agitadas por la brisa marina, en tanto que varios miles de guardiamarinas de diversas nacionalidades inundaban las calles danesas con su alegría y sus canciones.

El festival fue organizado por el Real Club de Yates de Dinamarca. ■
Copyright FIEL-NORDISK.

En el puerto,
horas antes
de dar comienzo
la regata.

A toda vela,
rumbo hacia el puerto
de Gdynia.

"Gorch Fock", de la República Federal de Alemania.



CERCA DE SESENTA BACALADEROS QUEDARON AMARRADOS EN PUERTOS DEL NORTE

SAINT-PIERRE ET MIQUELON, América del Norte (Crónica de nuestro corresponsal).—De 50 a 60 unidades han quedado amarradas en los diversos puertos del Norte; unas para siempre, otras para hacer reparaciones a fondo, algunas obligadas por las circunstancias (disminución en las capturas, bajonazo de los precios, problemas con los compradores, conflictos laborales, cierre de algunos caladeros fundamentales, incoordinación entre nuestra Administración y los armadores... etcétera).

Como consecuencia, las arribadas han sido raquíticas si las comparamos con campañas anteriores. En un pequeño territorio como éste (tan sólo 5.000 habitantes), el bajonazo de nuestra flota se deja sentir mucho más que en cualquier otro gran puerto y los comentarios pesimistas están a la orden del día, máxima habiendo coincidido esta disminución en el número de buques con la enorme crisis mundial, agravada aquí por una inflación interna que si bien es fácil de yugular por tratarse de una minúscula isla, no parece que se adelante nada de los precios siguen subiendo, yendo muy por delante incluso de los de la madre patria —Francia—, calculándose que sobre todo en artículos alimenticios los precios son por lo menos el doble que en Francia... Si a esto añadimos la necesidad vital de calefacción (que, como mínimo, supone unos 250 galones por mes a casi dos francos el galón, es decir, unas 6.000 pesetas al mes sólo en calefacción), comprenderemos la alarma, por no decir el miedo al futuro de los naturales de la isla.

EN LA NAVIDAD HABRA MAS BACALADEROS QUE NUNCA

Desde que hace unos pocos años no se pudo impedir la iniciativa de una pareja de pescar en esta época —rompiendo con la magnífica y justa tradición de pasar al menos las fiestas navideñas en casa—, el ejemplo, primero, y la necesidad, por último, han obligado a que en número creciente los barcos pasen lo más crudo del invierno pescando en Terranova. Este año se calcula que serán diez parejas (es decir, 20 buques) las que trabajarán en diciembre. No contamos los probables "bous" de Pescanova, que hasta ahora todos los inviernos nos vivitaban, primero, con langosta, y últimamente con calamares. Confiamos en que por lo menos vengan a pasar las fiestas a tierra, donde los que aquí nos quedemos procuremos hacerles olvidar un poco la inevitable "morriña".

NOVEDADES DE LA ISLA

Turismo: Este año ha sido especialmente generoso en turistas, habiendo llegado a 10.000 los que han pernectado aquí más de una fecha y sin poder censar los numerosísimos que arribaron en los diversos cruceros veraniegos.

Nuevo gobernador: El señor Jean Cluchard ha reemplazado al señor H. Beaux. El señor Cluchard es natural de Burdeos y domina nuestro idioma. Nos figuramos que, como todos los franceses de esa zona, habrá tenido ocasión de practicarlo en el barrio viejo de San Sebastián.

La catedral de Saint-Pierre amenaza ruina: Actualmente se está procediendo a la demolición del familiar campanario. Los técnicos confían en afianzar el resto del edificio y prometen una reconstrucción armoniosa en piedra del país.

Saint-Pierre estrenará pavimento e iluminación general: El pueblo de Saint-Pierre no sólo era conocido por sus tempestades de nieve, por sus nieblas pertinaces, etcétera, etcétera, sino también por el tradicional y desastroso aspecto de sus calles. Con enormes baches por doquier, piedras, barro, cascotes..., etcétera, que eran el suplido de peatones y la delicia de los garajistas. Las obras han comenzado por fin; se ha asfaltado un 5 por 100 del pueblo y se ha instalado en un 75 por 100 el nuevo tendido eléctrico, así como traida de aguas remozada... Las obras estarán terminadas para el otoño del 75, puesto que la tierra sólo está libre de hielo y nieve durante seis meses (de junio a octubre).

PERO YA SE ANUNCIA QUE EN NAVIDAD LOS BANCOS DE TERRANOVA ESTARAN MAS CONCURRIDOS QUE NUNCA

NOVEDADES EN EL HOSPITAL

Al doctor Rannou le ha reemplazado el doctor Jean Lapeyre (que, por cierto, habla muy bien el español), y como cirujano tenemos ahora al doctor Jacques Rebour.

DRAMATICA TEMPESTAD DE NIEVE

Sin aviso alguno, como si fuera a traición, se nos presentó el domingo 21 de octubre una violentísima tempestad de nieve, con ráfagas de

hasta 115 millas por hora (unos 180 kilómetros por hora...). Si bien en Saint-Pierre no hubo que lamentar ni desgracias materiales ni humanas, en la vecina Sydney (de Nueva Escocia), el huracán se ensañó, dejando a treinta familias sin hogar, afectando parcialmente a muchas decenas de casas, destruyendo los tendidos telefónicos y eléctricos, bloqueando las carreteras con los árboles arrancados, la nieve arremolinada... Particularmente violentos fueron los daños en el aeropuerto, destruyendo a todos los pequeños aviones que se encontraban fuera de los hangares y dejándonos también seriamente averiado al avión

de Saint-Pierre, nuestro veterano y seguro DC-3. Las noticias sobre pérdidas de vidas humanas han sido contradictorias, señalando la radio en los primeros momentos diez fallecidos, pero esta cifra no se ha confirmado. La flota española, que como los de tierra estaba totalmente desprevenida ante este huracán, permaneció en la mar y no hubo desgracia alguna.

EL "DIABLO ROJO", EMBARGADO

El gran "bou" de bandera panameña y tripulación española "Leiza", apodado en Saint-Pierre "Le Diable Rouge" por los mil y un conflictos de todo tipo que desde hace años viene planteando cada vez que arriba a Saint-Pierre, se encuentra embargado desde hace más de un mes en este puerto. La mayoría de la tripulación salió por avión hacia España a primeros de septiembre. El resto sigue a bordo, esperando que los problemas económicos que impiden su marcha se solucionen. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

CRONICA DE ESTADOS UNIDOS

Cruceros "a la russe"

LOS SOVIETICOS HAN INICIADO LA CONQUISTA DE LA NAVEGACION DE PLACER

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal José María Carrascal).—Se marchan los franceses, con el "France", y llegan los rusos. Nos estamos refiriendo a los cruceros de placer, que más y más es el único magro que va quedando a la navegación de pasaje, y no siempre. Y los rusos, mostrando cómo su aproximación al Oeste no es sólo teórica, sino también práctica, se han metido en el negocio.

La nave elegida para esta aventura soviética en el mundo capitalista es el "Máximo Gorki", de 25.000 toneladas, que va a tener como consignatarios a una firma llamada nada menos que Wall Street Cruises. ¡Oh, si los viejos bolcheviques levantasen la cabeza!

El "Máximo Gorki" fue construido en unos astilleros de Hamburgo en 1969 para la German Atlantic Line, que lo vendió al Gobierno soviético a principios de este año por 23,5 millones de dólares, cuando los negocios de aquella línea empezaron a no ir tan bien. Moscú, en cambio, quiere iniciar con él un experimento para convertirse en una potencia mundial en la navegación de pasajeros. Mandado por el comodoro Sergio Dandua, el puerto de matrícula del buque es Odesa, y lleva una tripulación de 406 hombres y mujeres, pues la proporción de éstas es grande, habiendo hasta 150 del total de tripulantes. La mayoría de ellas, jóvenes, están encargadas de trabajos como camareras y servicios en bares y restaurantes. Su uniforme es una minifalda y blusa azul celeste, mientras los hombres llevan chaquetillas rojas muy deportivas.

Ya por eso verán que los rusos llegan a hacer negocio, no política, y se han estudiado muy bien este mercado antes de meterse en él. Y han pedido consejo a los más experimentados en la materia: los ingleses. Una organización británica de viajes ha cuidado todos los detalles antes de ponerlos en manos de los rusos, y posiblemente el primero de ellos haya sido el poner la entera cocina del barco ajustada a los gustos americanos. Siendo como es tan importante el capítulo de las comidas en los cruceros, se ha contratado los servicios de varios "chef" de este país, muy en especial

expertos en el asado de esos enormes filetes y en la preparación de esos pantagruélicos desayunos sin los que los americanos no pueden vivir. De todas formas, y para no perder del todo la atmósfera, se han dejado una serie de platos típicos rusos en las cartas, a más de tener vodka suficiente para dejarle correr a caño libre. En total son unos cuarenta los americanos incluidos en la tripulación.

El "Máximo Gorki" planea, en principio, dieciséis cruceros relativamente cortos, entre puertos norteamericanos y los del Caribe, fluctuando sus precios entre los 41 y los 85 dólares diarios, según los servicios y acomodación que se elijan. Se subraya, y esto es importante, dado el capítulo que representa siempre al final de un crucero, que, "siguiendo la costumbre soviética", no se aceptan propinas.

Un vistazo por dentro al "Máximo Gorki" arroja que no se han borrado del todo las huellas de sus anteriores propietarios, e incluso se encuentra todavía señales en alemán, como los "Herren" y "Damen" de los servicios. Pero se ha añadido un "kindergarten" o sala de entretenimiento de niños pequeños, para que los padres puedan dedicarse a todas esas actividades que se supone son la esencia de un crucero, desde participar en los juegos más estrambóticos a hacer las amistades más diversas.

Siguiendo también la tradición de esta clase de viajes, los nuevos armadores del "Máximo Gorki" han dejado abiertas dos tiendas de regalos, una dedicada a objetos típicos rusos y la otra a los cosméticos, cigarrillos y bebidas que se encuentran, libres de impuestos, en los grandes aeropuertos internacionales. Nada nuevo, pues, allí. Pero en el pequeño almacén ruso, pues de eso se trata, se encuentra desde abrigo de piel hasta balalaikas, pasando por cajas esmaltadas y osos tallados en madera.

No es esta la primera aventura soviética en el campo de la navegación de crucero occidental. Su flota mercante ya incluye otros dos barcos, de 20.000 toneladas cada uno, com-



Las dos fotografías componen la exacta reproducción de una página del folleto de propaganda de uno de los cruceros soviéticos. La técnica, como se ve, es la típica occidental para semejantes menesteres y finalidades. Pero, muy avisados —y muy estudiado que tienen el mercado—, los rusos han incluido una cocina muy del gusto yanqui y de alta calidad. Con sus toques "a la russe", naturalmente, que no faltan en la carta.

prados a la Cunard, que se dedican hoy a viajes de este tipo por el Pacífico, teniendo Australia como base. También para todos los detalles de su organización se encargó a una agencia de viajes inglesa. En fin, que después de haber aceptado el desafío americano en la flota de guerra, los rusos se lanzan a conquistar la navegación de placer. ■ CARRASCAL.

PRIMEROS CONTACTOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE PESCA

CRONICAS
DE
LISBOA

PLANIFICACION DEMOCRATICA DEL SECTOR MARITIMO-PESQUERO

LISBOA (Especial para HOJA DEL MAR, por Alberto Míguez).—En octubre de 1973, Portugal decidió retirarse del Comité de Pesca de la FAO ante la admisión en aquella organización como miembro de Guinea-Bissau, la más joven República africana, cuya independencia ha sido reconocida recientemente por más de doscientos países, y que forma parte de las Naciones Unidas. En aquella ocasión, el Gobierno de Marcelo Caetano consideró una grave ofensa que una agencia especializada de la organización internacional admitiese como miembro a un país cuya existencia era "una utopía". La guerra colonial que enfrentaba a los independentistas guineanos con las tropas regulares portuguesas impedía, según el Gobierno de Lisboa, que representantes de las dos partes se sentaran en la misma mesa.

REINTEGRARSE EN LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

Tras el golpe del 25 de abril, Portugal intenta recobrar sus derechos internacionales y ser aceptado como país renovado en todas las organizaciones especializadas de la ONU. En su discurso ante la Asamblea General, tanto el Presidente de la República, general Costa Gomes, como el ministro de Asuntos Exteriores, Mario Soares, pidieron que se "reintegre a Portugal en la comunidad internacional como miembro de pleno derecho".

En el marco de esta integración hay que inscribir la presencia de una delegación portuguesa en la reunión del Comité de Pesca de la FAO, cuyo

plenario acaba de celebrarse en Roma. La delegación lusa estaba formada por los señores Mario Ruivo (secretario de Estado para la Pesca), Ulpiano do Nascimento y Manuel Braga da Cruz.

La delegación portuguesa asistió en calidad de "observador", ya que su retirada el año pasado no le permitía estatutariamente ser miembro de pleno derecho. Pero el nuevo clima político creado en Portugal tras el cambio de régimen y el apoyo indiscriminado que el Gobierno de Lisboa ha conseguido en la mayoría de los países, tanto del Tercer Mundo como de los dos bloques, hace que este problema —su no pertenencia como miembro pleno a la FAO— esté a punto de ser superado. Portugal desea en estos momentos restablecer sus relaciones de cooperación y amistad con los demás países integrantes del Comité de Pesca y elaborar una serie de planes de ayuda técnica de los que se beneficiaría, en primer lugar, la joven República de Guinea.

Tras la reunión de Roma, la delegación portuguesa se trasladó a París, donde mantuvo favorables contactos con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, con objeto también de intensificar las relaciones de cooperación con este organismo.

Para el futuro próximo se prevé el establecimiento de compañías mixtas de explotación pesquera en la ya citada República de Guinea-Bissau (cuyas reservas son, según los expertos, inmensas) y en la ex colonia de Mozambique. Al parecer, intervendrán en la formación de estas sociedades de explotación y comercialización pesquera capitales privados y estatales de ambos países.

■ A. M.

LISBOA (Especial para HOJA DEL MAR).—Dependiente de la Secretaría de Estado de Pesca, acaba de crearse en Portugal una Comisión Nacional de Pesca y Protección de Recursos, con la que se intenta imponer "una nueva forma de diálogo entre la Administración y las asociaciones libres de empresarios y trabajadores del mar".

La nueva Comisión tiene, a la vez, carácter consultivo y decisorio y de ella formarán parte, además de técnicos pesqueros, ecólogos y sociólogos, los representantes de las asociaciones de armadores, industriales, sindicatos de pescadores y otras organizaciones laborales relacionadas con el mar.

En una reciente reunión, el secretario de Estado de Pesca, doctor Mario Ruivo, anunció la creación de esta Comisión y los planes inmediatos de la misma. Las tareas de investigación marítimo-pesquera, la elaboración de una carta en la plataforma continental, la realización de estudios sectoriales sobre temas de medio ambiente marino, así como la definición —como organismo superior consultivo y de orientación— de los objetivos unitarios de la industria pesquera, parecen ser las tareas inmediatas que la Comisión se impone a sí misma.

NUEVAS REALIDADES SOCIALES

Por otra parte, el movimiento asociativo de las agrupaciones de armadores y pescadores conoce en estos momentos de actualidad política incesante un nuevo "relanzamiento". Hace unos días

la Asociación del Norte de Armadores de Pesca de Arrastre, que incluye sobre todo a industriales de las zonas de Aveiro y Matosinhos, visitó a las máximas autoridades de la Secretaría de Pesca para hacerles entrega de un proyecto de estatutos para la asociación, que se adapte a las nuevas realidades sociales y políticas nacidas en el alba del 25 de abril.

PROMOCION PESQUERA

El doctor Mario Ruivo, que recibió a la nueva asociación, mantuvo con los armadores del Norte portugués una larga conversación en la que agradeció a éstos la colaboración que han ofrecido al Gobierno para la modernización y actualización de la industria pesquera. "Nuestro Departamento —dijo el secretario de Estado— está abierto al diálogo con todos los que quieran trabajar sinceramente en el terreno de la promoción pesquera, sean armadores, industriales o trabajadores de base". También aseguró a los representantes de la Asociación norteña que los departamentos técnicos de la Secretaría asesorarían técnicamente a todos aquellos industriales y armadores que deseen la modernización de sus barcos o instalaciones, ofreciendo asimismo la ayuda crediticia para llevar a cabo estos proyectos.

Para el señor Ruivo la nueva etapa política y social que vive el país exige en este sector, como en los demás, una "verdadera planificación democrática" basada en la participación de todos.

ALBERTO MIGUEZ

ACTIVIDADES DE LA I. C. C. A. T.

U. S. A. PROPONDRA RECOMENDACIONES PARA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO

MADRID.—En conformidad con el artículo 8.º del reglamento interior de ICCAT, la Embajada de los Estados Unidos en Madrid, con fecha 16 de septiembre, ha presentado a la misma una nota en la que informa a los países miembros de ICCAT de su intención de proponer recomendaciones para la conservación del atún del Atlántico (*Thunnus thynnus thynnus*) durante la reunión de este año del Consejo. Las medidas de conservación podrían incluir restricciones en las capturas, al objeto de mantener los "stocks", por lo menos, a su nivel actual. Otras medidas que podrían ser propuestas por los Estados Unidos incluyen recomendaciones sobre tallas límite.

DINAMICA DE POBLACIONES DE TUNIDOS

Este seminario ha tenido lugar del 2 al 14 de septiembre en el Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, de Nantes

La recogida de datos sobre muestreo de tallas se considera cuestión prioritaria por ICCAT/ICES

(Francia), y fue dirigido por el presidente del SCRS. Los diez científicos reunidos durante la primera sesión han examinado el estado actual de los estudios sobre poblaciones y han considerado los aspectos que deben cubrir los trabajos futuros. A la segunda sesión asistieron 34 científicos y prestaron especial atención a estudiar los resultados de las deliberaciones de la primera sesión.

El grupo de científicos ha resaltado la importancia de poder disponer de datos adecuados de captura y esfuerzo, así como de datos biológicos, lo que sólo podrá ser realidad una vez que los que utilizan los resultados de la investigación científica (administradores, industria,

etc.) sean conscientes de esta necesidad.

REUNION I. C. C. A. T./I. C. E. S. SOBRE EL ATUN

Esta reunión, que fue concertada por los presidentes de ambos grupos de trabajo, ha tenido lugar el día 30 de septiembre, en Charlottenlund, Dinamarca, coincidiendo con la LXII Reunión Ordinaria del ICES. Se reunieron seis científicos de ICCAT y dos del ICES, así como el estadístico del ICES y el secretario ejecutivo adjunto del ICCAT.

El grupo ha revisado la investigación llevada a cabo hasta ahora, ha examinado las condiciones actuales de las poblaciones y ha

discutido acerca de si era conveniente o no introducir medidas de regulación. Se ha convenido que deberían continuarse los estudios conjuntos, y el grupo ha expresado su firme convicción de que la recogida de datos adecuados de muestreo de tallas era una cuestión absolutamente prioritaria.

El secretario ejecutivo adjunto asistió además a las reuniones científicas del ICES. Ha ofrecido seguir la estrecha colaboración en la recogida de estadísticas, así como en los estudios de túnidos de interés común para ICES e ICCAT.

ESTADISTICAS ATLANTICAS

La octava sesión del CWP ha tenido lugar en la sede de la OECD en París, del 12 al 20 de septiembre. El ICCAT estaba representado por A. Fonteneau (coordinador del Subcomité de Estadísticas) y por el secretario ejecutivo adjunto. El ICCAT sólo pudo participar de

(Pasa a la página siguiente)

LA PRODUCCION PESQUERA IRLANDESA NO LLEGARA AL 60 POR 100 DE LA QUE SE LOGRO EN 1973

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El porvenir de la industria de pesca irlandesa sigue discutiéndose. Según la Federación de Cooperativas de Pescadores de Irlanda, la producción de la industria en 1974 no alcanzará más del 60 por 100 de la del año precedente. El aumento considerable del precio de combustibles ha, sin duda, dañado profundamente a los pescadores irlandeses, que hablan, desde 1960, aumentado el valor de la presa anual en más de un 1.000 por 100, sin aumentar en la misma proporción, no obstante, el volumen de las capturas. Se hablaba a principios de este año de unas capturas por valor de 52 millones de libras esterlinas, o sea, más de tres veces la del año pasado. Pero desde entonces se siente toda la fuerza del aumento del precio del petróleo, y al mismo tiempo se ve una verdadera invasión de las aguas ricas alrededor de Irlanda no solamente de buques de pesca de las naciones que desde hace muchos siglos envían allí a sus pescadores, sino también de naciones de las cuales los pescadores, hasta muy recientemente, nunca se veían en estas regiones, sobre todo la Unión Soviética y el Japón.

En estas circunstancias son muy interesantes los rumores que siguen circulando en nuestros puertos de pesca sobre una proyectada participación de una empresa española en la pesca irlandesa de puertos atlánticos. La cooperación de extranjeros experimentados en el desarrollo de la pesca marítima irlandesa será siempre bien venida aquí. A lo que se teme es a una explotación por extranjeros de las riquezas del mar de Irlanda, que conduciría ineluctablemente a la desaparición de las mismas riquezas.

El peor verano desde hace muchos años ha traído una serie de naufragios, sobre todo de yates grandes y pequeños, y los barcos de socorro han estado muy ocupados. Gracias en parte a la destreza de los tripulantes de estos barcos de socorro no se produjeron

CRONICAS DE DUBLIN

Probable participación de una empresa española en las pesquerías de Irlanda.

víctimas mortales en la costa irlandesa durante el mes pasado.

Se calcula que el depósito de gas natural recién encontrado debajo del mar, no muy lejos de la costa del condado de Cork, podría valer a la economía irlandesa más de 34 millones de libras esterlinas cada año hasta fines del siglo, o sea, un 20 por 100 de las importaciones previstas para el mismo período. Claro que hay en este momento discusiones agudas en la prensa irlandesa acerca de la parte que debería exigir el Gobierno irlandés de los beneficios de la explotación de este gas natural, encontrado en aguas irlandesas por una empresa norteamericana.

Entre los buques —bastante escasos— llegados a Dublín durante el mes pasado procedentes de España se encontraban el "Bayren" (español), de 337 toneladas, y el "Jolanda Smit" (holandés), de 653 toneladas. En cuanto a este corresponsal, él, volviendo en el "ferry" irlandés "Saint-Patrick" a Rosslare, de Le Havre, en Francia, soñaba con la posibilidad de un "ferry" semejante que quizá en el porvenir hará viajes regulares de nuestra isla hacia aquella Península Ibérica, de la cual quedan tantos eslabones históricos, psicológicos y sentimentales aquí en Irlanda. J. DE COURCY IRELAND.

España mereció grandes elogios por su catálogo de libros del mar, único en el mundo.

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—A pesar del cambio de fecha, de barco y de itinerario causado por la tensión turco-griega, el Congreso Mundial del Instituto Internacional de Cultura Marítima tuvo lugar en el mar Egeo, en un buque de la compañía Epirotiki. Participaron unas cuarenta personas, eminentemente calificadas en el campo de la cultura marítima, procedentes de Europa y de África.

En las islas de Chios, los congresistas fueron recibidos por el ministro griego de Educación Nacional, llegado ex profeso por avión de Atenas; por el arzobispo de la isla y por los alcaldes de las poblaciones principales. Presidió aquella gran reunión, a la que asistieron las notabilidades de esta isla, la más marinera de toda Grecia, el presidente Mamounas, de los Estudios Homéricos Internacionales. John Ryan, pintor de la Marina y secretario de la Academia Irlandesa de las Letras, expresó al pueblo griego, en nombre de los congresistas, su reconocimiento por la cordial acogida. Hizo John Ryan su alocución en lengua irlandesa y se preguntaba si jamás antes de aquel día aquella lengua se oyó allí, en aquella extremidad oriental de nuestro continente.

Escucharon los congresistas contribuciones de ocho países sobre una gran diversidad de aspectos de la cultura marítima mundial, desde la historia de los naufragios y del desarrollo paulatino de las organizaciones nacionales de salvamento hasta descripciones de barcos tradicionales, recién desaparecidos en el golfo de Gabés, en

Se celebró en el Egeo, pese a la tensión turco-griega

CONGRESO MUNDIAL DE CULTURA MARITIMA

Tunisia, y en el estuario del Gironde, en Francia. Entre otras decisiones adoptadas, se acordó seguir matriculando todos los portulanos conocidos que sobreviven de la edad del Renacimiento y emprender la creación de un catálogo completo de los 300.000 libros, más o menos, existentes en los varios países del mundo que tratan de temas marítimos.

Único entre los países del mundo, España ha logrado la compilación de un catálogo minucioso de todos los libros de este tipo desde fines del siglo XV hasta el año 1943. Los congresistas expresaron todos su elogio a España por haber cumplido tan importantísima tarea.

La próxima reunión del Comité Administrativo del Instituto Internacional tendrá lugar en Dublín en el mes de abril de 1975, y probablemente su próximo Congreso se celebrará en la misma ciudad en el otoño del mismo año.

El público irlandés se interesa siempre vivamente por las riquezas escondidas bajo el mar alrededor de nuestra isla. La pequeña isleta rocosa de Rockall, al Norte de Irlanda y al Oeste de las islas Hébridas escocesas, sobre la cual Irlanda y Gran Bretaña a la vez han emitido pretensiones, amenaza convertirse en punto de desacuerdo entre las dos naciones, tan agudo como las islas Egeas, presuntamente ricas en petróleo, lo son entre Grecia y Turquía.

Los pescadores irlandeses empiezan a tener miedo por el futuro de la pesca de los arenques en el mar Céltico, al Sur de Irlanda, donde el número de esta especie disminuye visiblemente desde hace dos años. En general, se cree que la industria irlandesa de pesca, que sigue creciendo desde hace más de trece años, se halla frente a dificultades inesperadas, pero la destreza y el optimismo evidenciado durante los años buenos son ventajas de gran valor que servirán durante las luchas que se prevén.

En el mes pasado, dos buques solamente llegaron a Dublín procedentes de puertos españoles: uno, español; otro, danés. El Día de la Hispanidad, 12 de octubre, se celebró en el National Yacht Club de Irlanda una noche española, en la que se escucharon canciones españolas y hubo recital de bailes de la Península. J. DE C. I.

ACTIVIDADES DE LA I. C. C. A. T.

(Viene de la página anterior)

manera parcial, puesto que las fechas de esta reunión coincidían, en parte, con las del seminario ICCAT y del grupo de trabajo IPFC/IOFC.

Este grupo reúne la FAO, ICNAF, ICES, ICSEAF e ICCAT. Se consideraron los problemas comunes que surgen en la recogida de estadísticas en el Atlántico, así como la normalización de los formularios de registro de datos, la codificación de las áreas estadísticas, denominación de las distintas especies en los diferentes países y la manera de llegar a una colaboración mutua para obtener la información estadística. El informe de esta reunión será presentado a la próxima reunión del SCRS.

SEMINARIO F. A. O. P. N. U. D. SOBRE PESQUERIAS

El secretario ejecutivo aceptó una invitación para asistir a un

seminario sobre pesquerías, celebrado en Vigo (España), durante el mes de septiembre. El seminario, organizado por la FAO bajo el patrocinio del Gobierno de España, a través de la Dirección General de Pesca Marítima y del PNUD, estaba destinado a funcionarios y tecnólogos de alto nivel responsables de la planificación, organización y funcionamiento de las industrias pesqueras de varios países de América Latina.

El secretario ejecutivo adjunto asistió a la reunión del grupo de trabajo IPFC/IOFC sobre evaluación de "stocks" de túnidos, organizado por la FAO del 16 al 18 de septiembre en Nantes (Francia). La reunión fue convocada y presidida por el doctor J. Joseph, de IATTC. Se hizo un examen de la situación de los "stocks" de túnidos en el océano Índico y, en menor detalle, el océano Pacífico. La buena marcha del trabajo fue dificultada por la falta de datos estadísticos básicos y el grupo se interesó principalmente por encontrar la manera adecuada para mejorar esta situación.

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

Este programa fue llevado a cabo a finales de agosto y a principio de septiembre. Los siete científicos que, integrantes del grupo se reunieron en Madrid al objeto de familiarizarse con el trabajo de ICCAT y con su sistema para la recopilación de datos estadísticos, después se trasladaron a las islas Canarias y durante siete días realizaron trabajos prácticos sobre recopilación de datos y efectuaron muestreos biológicos en Las Palmas y Tenerife. Visitaron varios buques atuneros de las flotas internacionales, así como empresas comerciales, fábricas de conservas, frigoríficos, etc. Tres de los científicos asistieron por cuenta de la Comisión, y al programar el curso se fijaron las fechas más convenientes para facilitar la participación de los asistentes en el seminario de Nantes.

PROXIMA REUNION DE I. C. C. A. T.

La tercera reunión de la International Commission for the Conser-

vation of Atlantic Tunas (ICCAT), se celebrará en Madrid del 13 al 26 de este mes, de acuerdo con el siguiente programa:

Miércoles 13 de noviembre a martes 19 de noviembre.—Reunión del Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS). **Presidente:** Doctor B. Rothschild (USA). **Subcomité de Estadísticas.** **Coordinador:** M. A. Fonteneau (C. Marfil).

Miércoles 20 de noviembre a martes 26 de noviembre.—Sesiones plenarias del Consejo. **Presidente:** doctor I. M. Día (Senegal). **Grupo de Trabajo para la Regulación del Rabil.** **Presidente:** Mr. E. B. Young (Canadá). **Grupo de Trabajo sobre Inspección Internacional.** **Presidente:** Mr. V. Valdez (Portugal). **Subcomisión 1.** **Presidente:** Estados Unidos. **Subcomisión 2.** **Presidente:** Marruecos. **Subcomisión 4.** **Presidente:** España.

Todas las reuniones se celebrarán en el hotel Don Quijote. Av. Doctor Federico Rubio y Galí, 145. Ciudad Universitaria. Madrid-20. Teléfono 459 21 00.

LA ESCUELA DE LA MARINA MERCANTE DE GRAVESEND

Una escuela modelo: Esta es la exacta calificación que nos ha merecido la Escuela de la Marina Mercante de Gravesend, en el condado de Kent, a la orilla Sur de la desembocadura del Támesis. La situación, envidiable, treinta metros sobre el río, desde la magnífica terraza, que es una cubierta fingida, pero lograda, de un mercante moderno.

Capacidad para 500 alumnos, con los servicios de clínica y hospital dentro del mismo complejo, atendidos por personal cualificado bajo la dirección de un médico, fácilmente localizable en su domicilio particular fuera de las horas normales.

Se imparten todas las disciplinas bajo las órdenes de un capitán, asistido por dieciséis profesores, especialmente elegidos. Algunos de ellos, tal como me fueron presentados, eran ex alumnos de la escuela. Todos estos profesores han conseguido la plaza tras una dura oposición.

Los alumnos, en régimen de internado, deberán practicar durante catorce semanas las asignaturas y aceptar el orden interno de la escuela, más bien barco, y al final de ellas recibirán un certificado de salida que deberá ser confirmado ya definitivamente, al cumplir los dieciocho años, tras seis meses de navegación.

En caso de ser suspendidos, no se les impide embarcar, sino que se les brinda la oportunidad de asistir a otros cursos de especialidad, ya con adultos, por ejemplo los del Sindicato de la Marina Mercante, donde pueden conseguir el título en la rama escogida, valiéndoles ampliamente la experiencia adquirida en la escuela. Si, por el contrario, aprueban el curso pueden marchar a casa e inscribirse en la Oficina de Enrolamiento de su lugar de residencia, donde les informarán, si así lo solicitan, de aquellos barcos, armadores y travesías que estimen más convenientes para las calificaciones obtenidas. El embarque en cualquier caso lo tienen asegurado.

Asistimos a varias aulas, y en conversación con profesores y alumnos, más nuestra información sobre matrículas, estudios y posibilidades, nos permite poder ofrecer un cuadro del funcionamiento de la escuela.

Las primeras cuatro semanas de "aprendizaje" se dedican intensivamente a medidas internacionales de seguridad y salvamento, siendo examinados por un representante del Ministerio de Comercio y recibiendo el correspondiente certificado. Continúan con servicio de botes, botes de salvamento, instrumentos y accesorios, ser-

vicio contra incendios, primera ayuda, previsión de accidentes a bordo y, naturalmente, clases de natación. Aparte, pilotaje, señales, cordaje, sondeo, embarque y desembarque de mercancías, servicio de escotillas, amarre y medidas de conservación. Estas clases teóricas se complementan prácticamente en los botes y barcos propiedad de la escuela y en el puente montado en la citada terraza de la misma.

Dentro del mismo curso se desarrollan nociones generales sobre máquinas y motores, tan magníficamente orientadas, que sirven fundamentalmente para un posterior y más especializado estudio sobre la materia.

Al final del tiempo de aprendizaje realizan un examen, aprobado el cual se les entrega el certificado de marino de cubierta. Las perspectivas que se les ofrece desde este momento son excelentes, pudiendo llegar a contramaestres. Al cabo de cuatro años de navegación, tras el examen oficial correspondiente, pueden obtener el título de segundo piloto.

Asimismo se prepara en esta escuela a personal de servicio a bordo en la confección de menús, arreglo de cabinas, amplios conocimientos de bebidas y sus mezclas y presentación de mesas, siendo comprobada la parte teórica por el director de prácticas especializado. Salen ya como servidores de la cámara de oficiales, pudiendo optar a emplearse en las cocinas o en el salón. Posteriormente siguen cursos especiales hasta alcanzar el puesto de mayor domo. Muy interesante resulta comprobar el acuerdo entre la Organización de Armadores y el Sindicato de la Marina Mercante, mediante el cual los alumnos y más tarde marineros han de hallarse sindicados, sin cuyo requisito no son enrolados. Durante su permanencia en la escuela es esta misma la que se cuida de su afiliación.

El material de enseñanza es controlado conjuntamente por el Consejo de Administración de Instrucción de la Marina Mercante, representantes de los Ministerios de Comercio, Industria y Educación y Ciencia, así como de la Organización de Armadores y del Sindicato de la Marina Mercante, siendo los cursos, incluido internado, totalmente gratuitos. Y, para terminar, no nos queda más que agradecer las atenciones y delicadeza con que fuimos tratados durante esta más que instructiva visita, esperando, como siempre, que de estas líneas pudiera salir algo beneficioso para nuestros marinos, ya que para eso estamos. ■ ANGEL

Angel, desde Alemania:

¡UN MOMENTO!

BUENO... Lo tuvo el delegado del OTV en el Congreso de la Marina Mercante alemana cuando pidió la nacionalización de la misma. Demostró con cifras y más cifras la situación de esta flota que, pese a recibir ayudas estatales, ha disminuido su tonelaje en las estadísticas mundiales del 3,4 por ciento al 2,7, y de seguir cambiando la bandera por las de países de más barata mano marinera y mínimos impuestos continuará aumentando el descenso. Su última pregunta fue terminante y de las que exigen respuestas ídem: ¿Puede seguir el Estado subvencionando y rebajando impuestos a los armadores malabaristas de banderas o sería mejor aplicar estos beneficios a otros menesteres?

La solución parece que va a ser... mañana.

MUY BUENO... Lo tuvieron tres marineros y portugueses del mercante "Florida", bajo bandera de las Antillas Holandesas, cuando, al llegar a Rotterdam, el Sindicato obligó a los armadores a que les abonaran 8.000 gúldenes (alrededor de 175.000 pesetas) en concepto de diferencia entre el sueldo percibido y el que legalmente les correspondía. Mientras no les fue satisfecha esa diferencia el barco permaneció en el puerto sin poder hacerse a la mar.

Sigue la unión y... cuando las barbas de tu vecino, etcétera, etcétera.

MALO... Lo han pasado, y lo están pasando, los armadores japoneses al conocer las decisiones de su Gobierno, que rebaja las subvenciones estatales y aumenta los intereses de los créditos que posteriormente se solicitan. Las razones del presidente de los armadores de que debieran aún de disminuirse los impuestos a fin de aumentar las reservas de capital y asegurar para el futuro la buena marcha del negocio no van a ser tenidas en cuenta, pues los últimos beneficios y nuevos contratos han superado las más optimistas premoniciones.

Cuanto más tienes... más quieres, pero no tanto, ¡caramba!

MUY MALO... Lo van a pasar aquellos que pensaban, si quedaba alguno, que la potencia mercante de una nación se contaba por el número de barcos que navegaban bajo la correspondiente bandera. Refiriéndonos en principio a Liberia, el 45 por 100 de su flota, exactamente 552 unidades, ha sido registrada por los Estados Unidos. Y ya que citamos a esta gran nación, podemos ampliar que la segunda parte de su flota en "exilio" enarbola bandera inglesa, y aún los tiene navegando con las de Panamá, Francia, Holanda, Bélgica, Canadá, Sudáfrica, Finlandia y... España.

Todo un nuevo código de señales de banderas, que nadie se atreve a... señalar.

PESIMO... Lo han tenido que pasar los armadores suecos al tener que acceder a los deseos de los oficiales mercantes de aquel país, que pedían la jornada de treinta y seis horas semanales y un aumento del 1,2 para las horas nocturnas. Tras una huelga de cuarenta y cinco minutos consiguieron sus propósitos, que se llevarán a cabo en dos etapas a finalizar en 1976.

O lo que es lo mismo, no todo son suecas pernilargas y oscilantes. ANGEL.

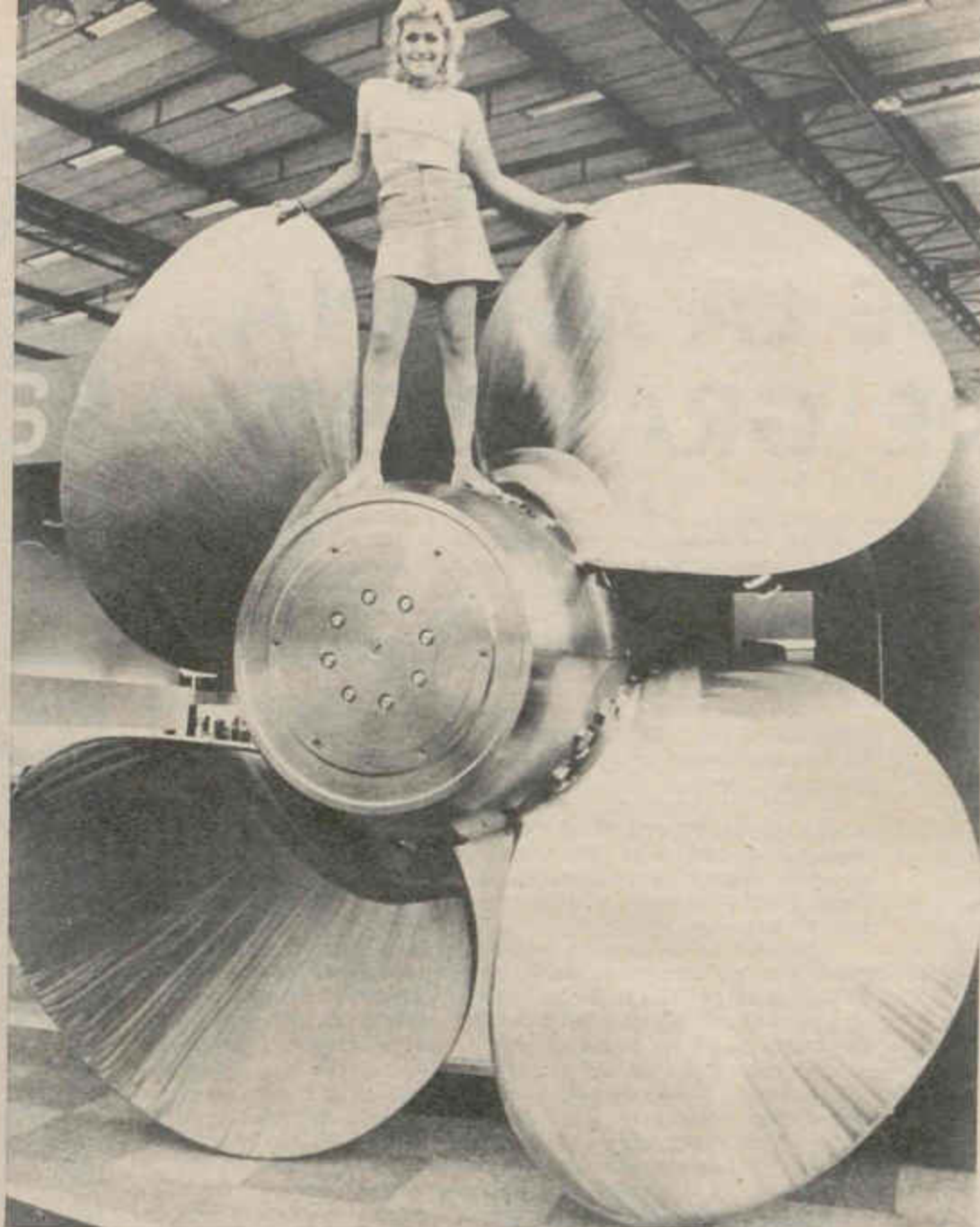


UN ROMPEHIELOS PARA EL SOLO

Cuando se dispone a realizar un viaje en su rompehielos particular, Arnold Saager saluda desde la cubierta al fotógrafo. Arnold es un especialista en construcción de reproducciones en miniatura de barcos famosos y su rompehielos es una exacta réplica del "Lenin" ruso, el célebre rompehielos atómico. Ha tardado varios años en hacerlo. Con 2,68 metros de eslora y 57 centímetros de manga, puede alcanzar los ocho kilómetros por hora gracias a tres pequeños motores eléctricos con que ha sido dotado. En su interior puede acomodarse y "viajar" una persona. Arnold Saager es el presidente del Club de Constructores de Barcos en Miniatura de Francfort (Alemania), y practica esta ocupación en sus ratos libres desde que tenía doce años. (Foto: FIEL.)

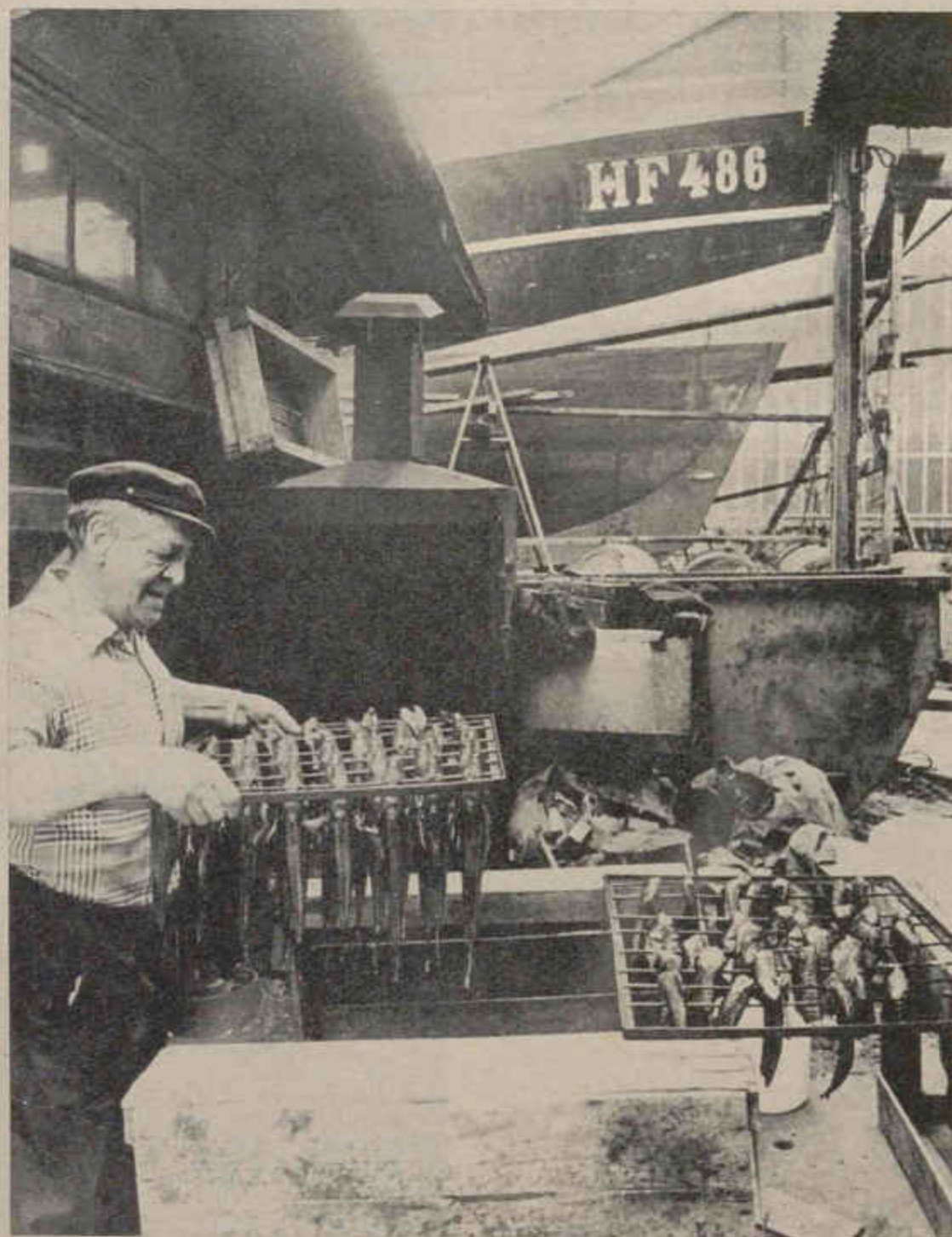
LA EXPOSICION NAVAL DE HAMBURGO

Acaba de celebrarse en la ciudad alemana de Hamburgo la mayor exposición internacional de tecnología marítima de Europa. Un total de 400 compañías de 17 países han mostrado en ella sus novedades. En esta foto vemos una de las gigantescas hélices expuestas. Mide 3,80 metros de altura, pesa 16 toneladas, será movida por un motor de 5.500 HP. y su coste es de 17 millones de pesetas.

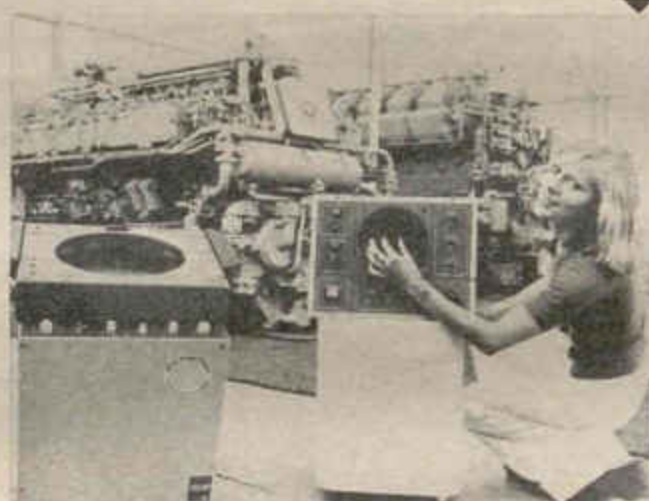


Está considerada como la más importante de Europa, y su rúbrica es Marcos, Maquinaria y Técnica de Navegación en el Mundo.

NOVEDADES PARA LA NAVEGACION.—Con el lema de Marcos, Maquinaria y Técnica de Navegación en el Mundo, acaba de celebrarse en la ciudad alemana de Hamburgo una Exposición Náutica Internacional en la que más de 400 firmas de 17 países han presentado sus novedades. En esta foto vemos algunas de ellas: un piloto automático (derecha) y un moderno aparato de radar (izquierda) sobre el fondo de dos potentes motores.



UN REDUCTO DEL PASADO.—El puerto de Hamburgo, si bien altamente modernizado y mecanizado, guarda todavía algunas parcelas de recuerdos entrañables, como, por ejemplo, este viejo y rudimentario ahumadero de pescado que se encuentra en un rincón del puerto. Su propietario es un viejo pescador jubilado y una figura muy conocida por todos los "gourmets" de la ciudad hanseática. Sus especialidades son los arenques, los lenguados y las rayas.



UN BARCO DE MARFIL PARA LA EXPOSICION.—Cuatro años de trabajo y siete kilos de marfil necesitó el empleado hamburgués Leo Blümke, de cuarenta y ocho años, para construir esta maqueta. El original, la fragata "Le Protecteur", de la época de Luis XV de Francia, fue botado en Le Havre en 1760. La reproducción tiene 85 centímetros de eslora y 110 centímetros de altura. Fue mostrada, junto con 1.200 embarcaciones de todo tipo, en la exposición.



NOVEDADES



AERODESLIZADOR.—El Pindair SA-4, un aerodeslizador inflable ligero, acercándose a la playa en una demostración efectuada durante la Exposición de Aerodeslizadores e Hidroalas celebrada en Brighton. Combina las tecnologías afines de los aerodeslizadores y las lanchas inflables para lograr un adaptable sistema de transporte anfíbio. Puede entrar a tierra por playas y estuarios a gran velocidad.



GRUAS.—Dos grúas manipuladoras de contenedores Paceco-Vickers Portainer, valoradas en más de un millón de libras esterlinas, están siendo construidas en los talleres de Newcastle-upon-Tyne para Jamaica. Entrarán en funcionamiento en la terminal de transbordo de Kingston, Jamaica.

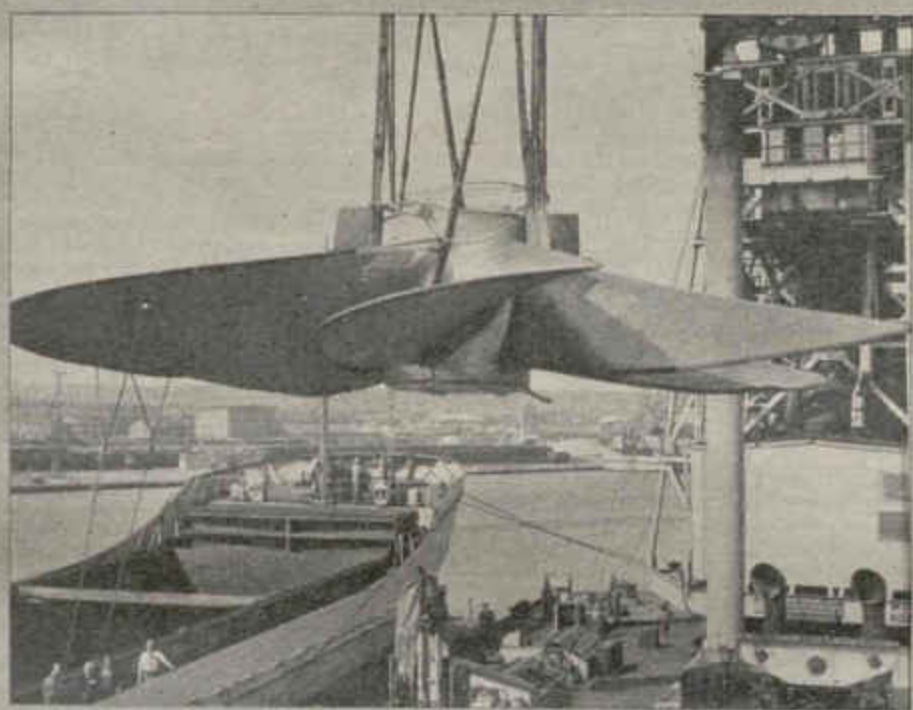


ANCLA.—El ancla Stevin —fabricada por una compañía británica en Erith, Kent, e ideada para las plataformas en perforación petrolera, boyas individuales, dragadoras, barcazas para el tendido de oleoductos y fondeadores de amarre— tiene la máxima sujeción con respecto a su

TECNICAS DE GRAN BRETAÑA



HIDROALA.—De 30 metros de eslora, pesa 78 toneladas. Fue construido por la Vosper Thornycroft Limited en sus astilleros de Portchester, Sur de Inglaterra. Esta embarcación, de aleación de aluminio, alcanza una velocidad de 40 nudos y tiene capacidad para 135 pasajeros.



LA MAYOR HELICE.—Gigantesca hélice de seis palas, de 73.000 kilos de peso y 9,40 metros de diámetro, la mayor fabricada hasta el momento y la primera de las diez que se instalarán en los petroleros de la clase Europa, de 380.000 toneladas de peso muerto, que actualmente se construyen en los astilleros de Bremen.

CORREDERA.—Una nueva corredera mide la velocidad de una embarcación y la distancia recorrida desde el interior del casco por el sistema Doppler empleado en los aviones. El modelo está gobernado por dos pequeños transductores unidos al interior del casco, desde donde proporciona lecturas exactas de la velocidad a través de fibra de vidrio, aluminio o acero.



peso. El ancla logra una gran penetración mediante la combinación de unas uñas puntiagudas y huecas, y una presión del 25 por 100 del peso total de la misma sobre éstas. Las superficies de las uñas proporcionan una sujeción de 15 a 35 veces mayor que el peso del ancla.

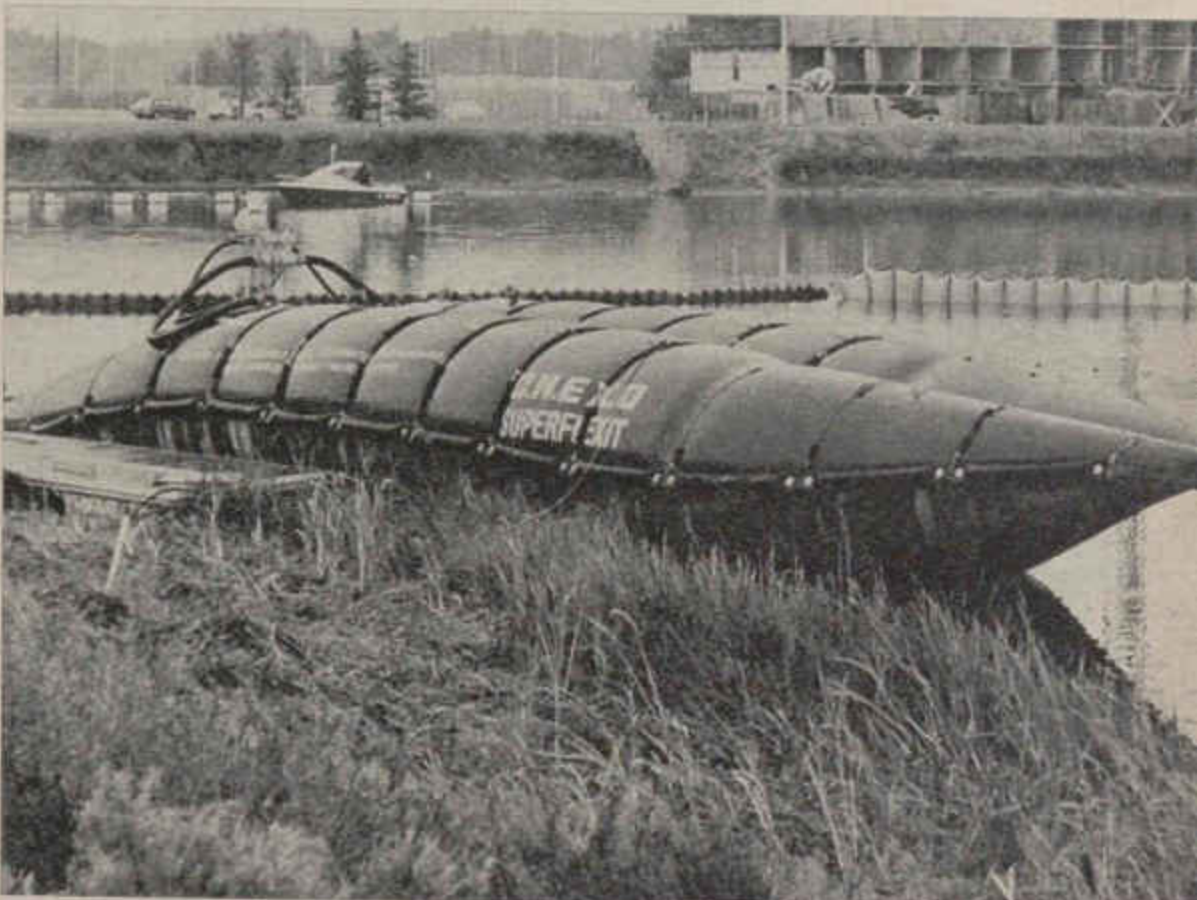


En el Salón de Investigación Oceanográfica de Burdeos se han mostrado los más modernos buques y prototipos que se utilizan o proyectan utilizarse para esta actividad, entre ellos, el "Hayes", de Estados Unidos, que llamó poderosamente la atención por sus dos proas.

SALON DE INVESTIGACION OCEANOGRAFICA DE BURDEOS



Chaban-Delmas, alcalde de Burdeos, acompaña al príncipe Bernardo de Holanda y le explica las características del material expuesto durante la visita que el monarca hizo al Salón.

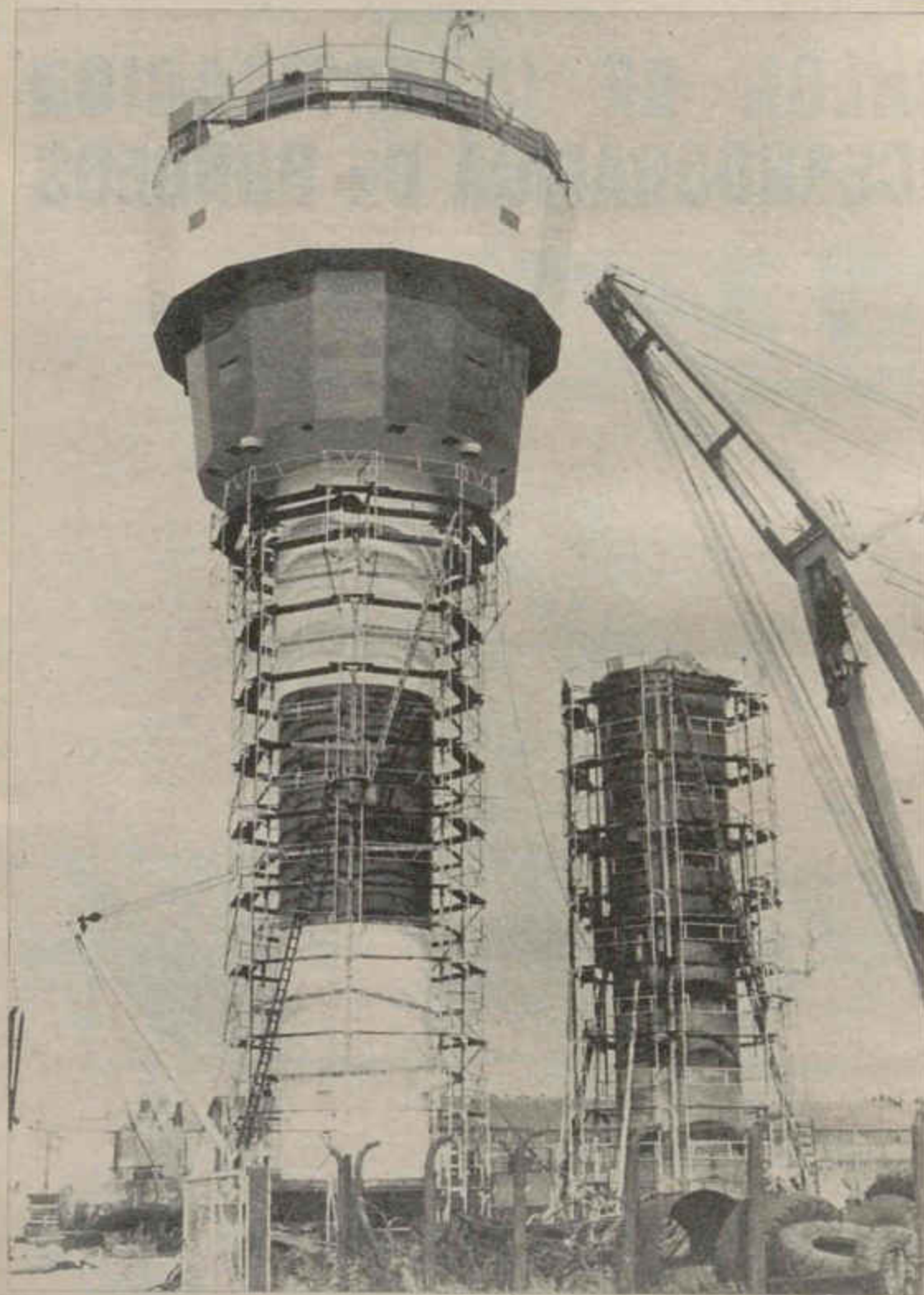


Esta embarcación fue objeto de la curiosidad general. Se trata de un elemento auxiliar en los buques de investigación de todo tipo, pero, sobre todo, está especialmente indicada para la detección y lucha contra las mareas negras.



BUQUE ESPÍA

Este es uno de los navíos que la armada soviética tiene distribuidos por las cercanías donde la NATO efectúa maniobras. En la imagen rompe las olas no lejos de donde se desarrollan las maniobras Northern Mermer. (EUROPA PRESS.)



FARO FLOTANTE

Este faro, que forma parte de un sistema a emplazar en la desembocadura del Elba, ha sido el primero de su especie íntegramente construido y montado en tierra firme. Se trata de unos faros que sustituirán a los flotantes "Elba 2" y "Elba 3". El costo de este faro de la foto asciende a 15 millones de marcos. Tiene una altura construida de 82,5 metros. La base de cemento, de 30 metros de altura y cinco de diámetro, ya ha sido instalada en el fondo del mar. Aunque el faro es automático, dispone de alojamientos para personal técnico y científico, además de una pista para aterrizajes de helicópteros.

A BORDO

UNA PROFUNDA DEPRESION NERVIOSA

A BORDO DE "LA RIOJA" (Crónica de nuestro corresponsal).—Este nuevo viaje comenzó en Bilbao, primer puerto de carga. Una vez terminada la descarga, y con ella, por tanto, el viaje pasado, cargamos unas estructuras metálicas y unas farolas de alumbrado con destino a Pointe Noire, para una refinería de petróleo que una empresa española está construyendo en la República Popular del Congo.

Con esta carga, que suponía pocas toneladas, y los tanques de lastre llenos, salimos para otros puertos españoles a completar. El primero de ellos fue Valencia, un viaje que para ser por la Península resulta largo —cuatro días—, y que aún se hizo más debido al mal tiempo existente. No nos hubiera afectado mucho de ir cargados, y aun con media carga el viaje hubiera sido aceptable, pero yendo con tan poca carga, cualquier brisa ligera que provocara una pequeña formación de olas nos hubiera hecho balancear o cabecear, cuanto más si lo que cogimos durante toda la costa Oeste de la Península fue una verdadera tormenta de verano, que por estas fechas estaba en su apogeo. Una vez pasado el estrecho de Gibraltar, cambiaron las tornas a nuestro favor, y hasta Valencia, podemos decir casi que hicimos un crucero de placer.

En Valencia metimos a bordo prácticamente de todo y un poco de cada cosa: conservas, zapatos, ajos, electrodomésticos grandes y pequeños, maquinaria pesada y ligera, cuadernos y útiles de escritorio, etcétera; en fin, una carga de lo más surtida. La estiba a bordo de tan diversos bultos no es precisamente coser y cantar; las mercancías vinieron ya en palés, ya en cajas o atados, es decir, de pesos y formas muy variados y muy difíciles de acoplar entre unos y otros, poniendo en un brete a las exigencias y normas por las que se rige una buena estiba, pero que triunfaron, al fin, a base del trabajo y sudores del primer oficial de cubierta, principalmente.

RELEVOS

Como generalmente ocurre a la llegada a España, se efectuaron entre este puerto y el siguiente los correspondientes cambios en la dotación del buque. Otra vez se hizo el relevo de capitanes, ocupando el cargo el que anteriormente lo ostentaba. También se hicieron los cambios del primer oficial de cubierta y del jefe de máquinas, y de los tres segundos oficiales: cubierta, máquinas y telegrafía. También hubo numerosos relevos en el resto de la tripulación. Después de estar unos meses navegando, las vacaciones son, o deberían de ser, un bálsamo sagrado que no siempre llega a la hora debida, debido principalmente a la larga duración de los viajes, que en esta línea de África pueden llegar hasta los tres meses, siendo la más afortunada, pues la línea de América llega a los cuatro y la de Asia y Australia a los cinco e incluso el medio año, si todo va bien.

Después de Valencia fuimos a Barcelona. En este puerto seguimos cargando mercancías variadísimas. Terminamos por completar alguna bodega, concretamente, la dos y la cinco, y con ellas cerradas, aún tuvimos que poner encima unos autobuses con destino a Matadi y para la Compañía de Transportes del Zaire.

EL MEDITERRANEO, CONTESTATARIO

De Barcelona salimos para Málaga a última hora de la tarde. El Mediterráneo seguía tan apacible como de subida. Existe la creencia de que este "Mare Nostrum" es un tranquilo lago, incapaz de fabricar grandes olas y donde siempre brilla el sol. Ciertamente es que, por regla general, es así como lo encontraremos, pero no menos cierto es que cuando hay mal tiempo es capaz de rivalizar, y en ocasiones superar, a las terribles tormentas que azotan, pongamos por caso, la costa Noroeste de Galicia, bien llamada "costa de la muerte". Yo he llegado a ver en el mar de Alborán, entre Almería y Melilla, vientos de hasta sesenta nudos de velocidad, que hacen arbolarse el agua en un espacio mucho más reducido de lo que es el Mediterráneo.

En Málaga teníamos bastante carga: harina y maquinaria en las bodegas. También metimos cuarenta y tantos coches Land Rover para Nigeria, parte de los cuales hubo que ponerlos en cubierta y sobre las tapas de las bodegas, de tal forma que en compañía de los autobuses cargados en Barcelona, aquello parecía un garaje más que un barco.

UN DIA CARGANDO LIBROS

De Málaga, y antes de dar el salto a África, tuvimos la parada obligatoria de Las Palmas, que

en esta ocasión se prolongó algo más de las cuatro horas que se tarda en hacer el consumo, pues había algo de carga, principalmente libros de texto para los colegios nigerianos. Con ellos estuvimos "liados" ¡un día entero!, que aprovechamos, fuera de horas de guardia, naturalmente, para despedirnos por un par de meses de los tranquilos puertos españoles.

POLIZONES

En este puerto nos volvieron a meter a bordo a los polizones que habíamos dejado de subida, con el fin de entregarlos a las autoridades de Emigración de Lagos. El recibimiento a bordo fue como si se hubiera hecho a dos viejos compañeros largo tiempo ausentes. Ellos, por su parte, se alegraron tanto de vernos como nosotros, y por encima del lenguaje y el color, las muestras de afecto fueron múltiples. Como la pasada vez, se les propuso trabajar a bordo, y aceptaron gustosos, probablemente hasta con más ganas que en la subida, por la prolongada inactividad a que se habían tenido que someter. Lo que ganasen lo tenían destinado a pagar la multa y evitar así la cárcel de Lagos, que, como decían, no es tan buena como la de Las Palmas.

UN TRISTE SUCESO

Poco después de pasar el trópico, y por culpa del calor, creemos, tuvimos a bordo un triste acaecimiento. El cocinero fue víctima de una profunda depresión nerviosa que el primer día se manifestó de una forma un poco violenta. Anteriormente ya se habían notado en él algunos síntomas extraños, como el dejar su puesto de trabajo sin motivo y sin comentar nada a nadie, no probar nada en las comidas y una gran melancolía. Se pasaba el día en su camarote, sentado en la cama, sin variar durante horas de postura, con la mirada fija en cualquier punto y fumando sin parar. Un día salió de su mutismo, pero para ir preguntando uno por uno si habíamos visto por alguna parte a su mujer y a su hijo. Poco a poco fue excitándose, y de la interrogación pasó a la afirmación de que nosotros sabíamos dónde estaban y no se lo queríamos decir; de aquí, a la amenaza y al insulto, llegando incluso a coger por el cuello a un camarero con intención de matarlo si no le decía en el acto dónde tenía escondida a su familia. Poco después se calmó, pero nos dejó a todos muy intranquillos. Fue rebajado de todo servicio, cosa que nos vino muy mal, porque en su lugar se puso al marmitón que más idea tenía de cocina, y esta idea era, y todavía sigue siendo, bastante escasa.

ARRIBADA A LAGOS

Con esto, y con doce días de navegación y tres de fondeo encima, llegamos a Lagos, el puerto más temido por todos los buques de la compañía. Inmediatamente llevamos al cocinero al médico, que lo metió en el hospital, y a los dos días, gracias a la ayuda prestada por el secretario de nuestra Embajada en Nigeria, salía para España en un vuelo directo de Iberia Lagos-Madrid.

UNA CARRETERA DE LOCURA

El viaje hasta el aeropuerto de Lagos fue toda una experiencia. El secretario de la Embajada ya nos había puesto en antecedentes de viajar por una de las carreteras más peligrosas del mundo, y, efectivamente, todavía no nos hemos quitado del todo el miedo del cuerpo. Los veinte kilómetros de distancia los hicimos en dos horas. La cantidad de coches era abrumadora, y todas las reglas de la conducción violadas con toda impunidad. Igual se adelantaba por la derecha como por la izquierda, y si se terciaba, hasta por la acera y los arcones. Los cruces estaban regidos por la ley del más fuerte. Los conductores, en cuanto veían cincuenta metros despejados, se lanzaban a la máxima velocidad, y todo ello sin despegar el dedo de la bocina. Para colmo de males, nuestro chófer se perdió y tuvo que encontrar el camino yendo campo a través. Llegamos al aeropuerto más muertos que vivos, y de milagro, cuando ya anunciaban el vuelo. A pesar de ello, nos hicieron atravesar un sinnúmero de absurdos controles. Sólo con el avión en el aire pudimos respirar un poco a gusto.

Antes de salir de este puerto registramos el barco de arriba abajo, por si había quedado dentro algún polizón. No lo encontramos; a pesar de todo, no nos fuimos muy confiados, y el que más o el que menos, esperaba que alguno saliera del sitio más insospechado al día siguiente, ya en alta mar y con rumbo a la desembocadura del río Congo. ■ JAVIER AGUADO.

El solemne acto conmemorativo del X Aniversario del P P O, se celebró en Burgos bajo la presidencia de don Carlos Arias

"NADA NI NADIE PODRÁ IMPEDIR QUE SE SIGA ADELANTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESPAÑA MAS FIRME Y MAS JUSTA". (El presidente del Gobierno, en su discurso).

DISCURSO DEL MINISTRO DE TRABAJO

A continuación hizo uso de la palabra el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, señor De la Fuente, quien, en primer lugar, expresó su dolor y tristeza por la muerte esta madrugada en Valladolid de once trabajadores a consecuencia del incendio registrado en la factoría Fasa-Renault de la capital vallisoletana. Continuó su discurso el señor ministro, en el que, tras agradecer al presidente del Gobierno su asistencia al acto, el ministro de Trabajo afirmó que "ni el futuro político, ni el progreso económico, ni la paz social podrán asentarse sobre más sólidos fundamentos que sobre el trabajo y la promoción social de los trabajadores españoles".

Seguidamente recordó los comienzos del PPO, en el que se formaron más de 191.000 trabajadores durante el primer Plan de Desarrollo, 426.000 en el segundo, y en el tercero se pretende superar la cifra de 800.000. "Estos trabajadores —dijo— son la palanca más formidable para la transformación económica y social de España. No sólo porque han posibilitado y posibilitarán nuevas técnicas y nuevos sistemas de trabajo, sino porque ellos son, en sí mismos, un principio de avance, un impulso adelante".

"La promoción debe facilitar a los trabajadores no sólo una mayor participación en la construcción del esfuerzo nacional, sino también una mayor participación en la construcción del destino nacional, es decir, una mayor participación política, económica y social".

Recordó a continuación el vicepresidente tercero del Gobierno que fue también en Burgos donde Franco otorgó el Fuero del Trabajo para todos los españoles, que ha sido la base de conquistas sociales irreversibles de los trabajadores y constituye base y exigencia de nuevos avances sociales, de acuerdo con la nueva problemática que el trabajo y la sociedad plantean cada día".

Añadió seguidamente que "quienes pretenden revolucionarlo todo tienen que comprender que el país no está dispuesto a nuevos experimentos que malogren el nivel de bienestar alcanzado en el orden de estos años o que conduzcan a la pérdida de libertades tan duramente conquistadas por el pueblo español. Pero quienes pretenden conservarlo todo tienen que comprender también que la verdadera estabilidad social sólo se alcanza cuando todos tenemos algo que conservar y exige las transformaciones necesarias para su mayor equilibrio social".

PLENO EMPLEO

Refiriéndose a la necesidad de continuar una política de pleno empleo, afirmó Licinio de la Fuente que "hubiera sido posible reducir más drásticamente el proceso inflacionista si el Gobierno no hubiera tenido como tiene una tan clara y justa preocupación por mantener un nivel de empleo suficiente".

Además del pleno empleo, el ministro de Trabajo señaló como objetivos especiales el desarrollo regional equilibrado, que reduce al mínimo los problemas y los traumas sociales y humanos de las migraciones interiores y exteriores, así como los problemas de empleo de los trabajadores de edad madura, de la mujer o de los jóvenes. "Ni podemos permanecer indiferentes ante las dificultades de empleo de los mayores de cuarenta años, ni podemos aceptar que la mujer constituya la mano de obra barata para los puestos no cualificados y peor retribuidos, ni podemos consentir los abusos, la desorientación y la frustración en que se ven envueltos muchos jóvenes al acceder a la actividad laboral".

Pasó a ocuparse, a continuación, el señor De la Fuente de la legislación laboral, en la que aún existen problemas, como los que se refieren a abusos en los contratos temporales, la subcontratación y, sobre todo, "tenemos los problemas de los despedidos declarados improcedentes por las Magistraturas de Trabajo. Debemos preparar las disposiciones que hagan frente a estos problemas, procurando evitar que esta defensa pueda ser convertida por algunos, torcidamente, en instrumento de perturbación y de desorden".

POLÍTICA SALARIAL

"Nuestra política salarial debe estar encaminada a conseguir una mayor participación de sueldos y salarios en la renta nacional, una progresiva mejora del salario mínimo y una más eficaz garantía del cobro de los salarios por los trabajadores. Hay que evitar a toda costa que en los casos de quiebra o ruina de las empresas sean los trabajadores los que más fácilmente vean en peli-

"EL FUTURO DE ESPAÑA EXIGE QUE SIGAMOS ADELANTE CON EL PROGRAMA DE DESARROLLO POLÍTICO Y SOCIAL DEL 12 DE FEBRERO". (Don Licinio de la Fuente, ministro de Trabajo).

Se defenderá a toda costa el empleo de los trabajadores

gro el salario que retribuye su esfuerzo y que constituye la base de sustento de su familia, porque difícilmente podremos encontrar cualquier otro interés que pueda considerarse preferente.

"Pero, sobre todo —dijo el vicepresidente tercero del Gobierno—, es absolutamente necesario enfrentarnos con una regulación más realista de la conflictividad laboral, cuya evolución en los últimos tiempos hace insuficientes las normas que actualmente la regulan.

"Deben arbitrase cauces más amplios y claros para el diálogo, pero debe exigirse que estos cauces sean utilizados, que sean las representaciones legítimas quienes puedan plantear los conflictos y que la manifestación extrema de la alteración laboral no pueda estar justificada sino en los casos extremos en que hayan sido agotados previamente los procedimientos ordinarios de diálogo, de acuerdo, de conciliación o de arbitraje.

"Entender que el paro es el medio de imponer por la fuerza y como primera instancia una reivindicación, aunque ésta fuera justa, es tanto como infringir un ataque a nuestro Estado de Derecho, cuyas consecuencias son incalculables. La representatividad, la norma y el juez son patrimonio de todo el país, son pilares de la vida ciudadana, que tienen que ser defendidos y mantenidos, porque en esa defensa va en último término la paz y el bienestar de todos".

Tras afirmar que "la reducción de la jornada y la ampliación de las vacaciones y los descansos puede y debe armonizarse y se ha armonizado en todo el mundo con la mejora de la productividad", Licinio de la Fuente señaló que "si queremos superar la crisis económica con el menor quebranto posible, y si queremos que nuestro desarrollo social no se vea frenado, hemos de ser conscientes de que para ello necesitamos trabajar con más coraje y responsabilidad que nunca; los absentismos injustificados, los planteamientos demagógicos y las anomalías provocadas no sólo ponen en peligro el crecimiento económico de España y el bienestar de todos los españoles, sino las posibilidades y el ritmo de las conquistas sociales".

Pasó después a ocuparse de la Seguridad Social, y como objetivos más inmediatos de la misma señaló el perfeccionamiento de la asistencia psiquiátrica, la humanización de la asistencia sanitaria y la acentuación de la política de mejora de pensiones, así como el extender la asistencia sanitaria a las familias de los pequeños campesinos.

El vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo terminó su discurso con las siguientes palabras:

"Dios, qué buen vasallo si tuviera buen señor", recordó un día José Antonio al comparar las virtudes, la nobleza y las posibilidades del pueblo de España con los defectos del Estado que lo servía. Franco empezó aquí, en Burgos, la construcción de un Estado que salvara aquella contradicción, legitimándose en el servicio de las ambiciones de dignidad, libertad y justicia social del pueblo español. Y el Estado creado por Franco, con el juego eficaz de sus instituciones y su continuidad en el Príncipe de España, debe mantener, como una herencia sagrada, esa misma legitimación, manteniéndose fiel a la raíz profundamente social de su origen, lo que constituirá, a la vez, la más alta fidelidad al futuro de España.

"El futuro de España exige de todos la aportación responsable de lo mejor de nuestras ilusiones y nuestro esfuerzo, exige de todos que sigamos adelante con el programa de desarrollo político y social que como un clarín de esperanza se lanzó desde las Cortes por todos los ámbitos de España un doce de febrero. Y vamos a seguir adelante superando las dificultades e incomprendimientos, porque no hay nada que esté, para nosotros, por encima del servicio a nuestro pueblo, para el que hemos de conseguir cada día mayores ámbitos de libertad y participación responsable en el destino colectivo".

Finalizado el discurso del señor De la Fuente, que fue interrumpido con largos aplausos en repetidas ocasiones, hizo uso de la palabra el presidente del Gobierno, quien expresó también su dolor por el fallecimiento de los trabajadores en

Valladolid: "En ningún otro sector —dijo— es más firme el sentimiento de solidaridad como en el mundo del trabajo. Nada ni nadie podrá impedir —añadió— que se siga adelante en la construcción de una España más firme y más justa".

Seguidamente, el señor Arias Navarro dijo:

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO

"Vaya, en primer lugar, por delante, mi saludo entrañable y mi gratitud en nombre del Gobierno de España para los hombres del PPO, monitores y alumnos, en este décimo aniversario de una tarea que yo considero de decisiva importancia en el orden económico, pero, sobre todo, por su alcance político y social.

"En mi intervención del doce de febrero ante las Cortes españolas, pude señalar las preocupaciones fundamentales del Gobierno en el orden social. Hoy, en Burgos, en esta noble tierra de Castilla, en la que siento, a la vez y con igual fuerza, el latido de las tradiciones y la voz de las esperanzas de España, quiero reafirmar la voluntad del Gobierno por hacer realidad los principios de justicia social, que constituyen exigencias de nuestras Leyes Fundamentales y parte consustancial de nuestro desarrollo político.

"El Fuero del Trabajo y, con él, las demás Leyes Fundamentales del Reino, son y deben seguir siendo, la base firme, el impulso generoso y el acuciante compromiso para un programa abierto y ambicioso de acciones sociales del Régimen, y tiene que ser así, porque todos somos conscientes de que el Régimen del dieciocho de julio, en el que estamos y al que servimos, y su feliz continuación, en la monarquía social que encarna el Príncipe de España, sólo lograrán continuidad y tendrán la adhesión de la mayor parte de nuestro pueblo en cuanto se hagan cargo de las necesidades materiales y morales legítimas del mundo del trabajo.

"En la España de mil novecientos setenta y cuatro podemos decir con orgullo que la legislación laboral constituye un instrumento de defensa del trabajador y su trabajo y en su empleo que puede parangonarse con las más avanzadas, para salir al paso de quienes en su ceguera, o en sus propósitos revanchistas o subversivos, se empeñan en desconocer o minimizar los avances no sólo económicos, sino sociales, de un Régimen que ha hecho por la dignificación del trabajo y del trabajador, y por su elevación personal y social, mucho más de lo que consiguieron en otros tiempos alardes demagógicos y planteamientos subversivos, que pusieron en peligro nuestra propia subsistencia como pueblo.

"Pero hecha esta afirmación, también queremos dejar constancia de que, al mismo tiempo, no dejamos de apreciar la existencia de problemas laborales y sociales que los propios trabajadores y sus representantes en la organización sindical han hecho llegar reiteradamente al Gobierno. Nuestra legislación puede y debe ser perfeccionada, y el ministro de Trabajo se ha referido a algunos de los aspectos esenciales de esa tarea de perfeccionamiento, que el Gobierno irá llevando adelante, en su propósito de desarrollo de las Leyes Fundamentales, tanto en su vertiente política como en su dimensión social.

"La protección del empleo y la garantía del salario, la ordenación más racional y humana del trabajo en sus jornadas, horarios y descansos, la adecuada regulación de las relaciones laborales y el establecimiento de cauces legales y representativos más amplios, auténticos y eficaces para la solución de los conflictos laborales, constituyen sin duda exigencias claras de nuestra actual problemática social, y yo os aseguro que el Gobierno irá adoptando o proponiendo a las Cortes las normas adecuadas para atender estas justas reivindicaciones del mundo del trabajo, así como para ampliar y perfeccionar ese instrumento decisivo de redistribución de la renta y de protección de la libertad y la seguridad de las familias trabajadoras que es la Seguridad Social, dentro de cuyos avances futuros sentimos especial preocupación por

mejorar las pensiones de quienes con su trabajo en los años más difíciles prepararon el presente y el futuro de España, y por ampliar la protección de ese millón largo de familias campesinas modestas, con las que tenemos contraída una deuda impagada de reconocimiento, de gratitud y de justicia por su colaboración generosa al esfuerzo de elevación de nuestra Patria, en el que han puesto no sólo su trabajo y su esfuerzo, sino muchas veces el trauma doloroso de las separaciones familiares, las ausencias y la falta de suficientes atenciones sociales".

ECONOMÍA SANEADA Y JUSTICIA FIRME

"Quiero hablaros con realismo, sin verbalismos fáciles que a nada conducen o, lo que es peor, que arrastran al desaliento y a la falta de fe de quienes en más de una ocasión han sido víctimas del halago y destinatarios fáciles de promesas incumplidas. Un programa social, honesto y ambicioso se asienta forzosamente sobre dos presupuestos indispensables: un contexto económico saneado y un propósito de justicia firme y sincero.

"Puedo garantizaros la sinceridad y la firmeza de ese propósito que el Gobierno ha asumido con el convencimiento inequívoco de su responsabilidad y con la decisión de exigir más a quienes más pueden dar, corrigiendo desequilibrios e impidiendo que las naturales y necesarias diferencias degeneren en abismos inadmisibles de insolidaridad. Pero debo igualmente señalar que no haríamos otra cosa, sino demagogia, si desviando nuestra atención de los problemas económicos del país acelerásemos la marcha cuando las curvas del camino se presentan más cerradas. Nos encontramos ante una de las crisis más agudas de la Historia moderna de Occidente, y por ello tenemos que acomodar nuestro paso al ritmo de crecimiento que imponen las circunstancias. La grandeza y la servidumbre de la obra de gobierno está en acertar en ese momento de encuentro entre propósitos irrenunciables y realidades posibles, pues no podemos llegar hasta el máximo de las posibilidades sociales sin adaptar y mejorar continuamente el sistema productivo y económico. Sin esta base de realismo, las mejoras sociales serían efímeras y podrían conducir a una lamentable frustración.

"Pero la dificultad no puede ser excusa, sino estímulo, y por ello os prometo que el Gobierno hará el máximo esfuerzo para lograr, en este momento, las metas más ambiciosas de su política social y que no desfallecerá en su decisión de construir una España más rica y más justa.

"Tenemos ante nosotros una tarea que tiene que tener tanto de ambición como de realismo, para que no nos quedemos ni un metro por debajo de las metas que en cada momento podamos alcanzar ni demos pasos en el vacío impulsados por el puro altruismo o la simple demagogia. Los pasos que otros tienen que ser pasos firmes, seguros, que vayan quedando clavados en la realidad de España, para sobre ellos poder seguir avanzando, con la seguridad de que detrás vamos dejando una realidad social justa y consolidada. La justicia social no puede conseguirse con declaraciones utópicas en el seno de comunidades ancladas en el subdesarrollo, ni se deriva nunca de enconados enfrentamientos que ponen en peligro los bienes mismos que se trata de repartir. La justicia social exige responsabilidad en los planteamientos, decisión en las transformaciones necesarias y solidaridad en las soluciones".

DESARROLLO POLÍTICO Y SOCIAL

"El Gobierno, consciente de sus deberes, se ha empeñado en un proceso de desarrollo político, a través del cual el pueblo opine y participe, haga llegar su voz y su voluntad a los más altos organismos del Estado y de la administración local.

"El Gobierno, igualmente consciente de sus deberes, se empeña con la misma fuerza en un proceso de desarrollo social que haga llegar a todos los españoles, con su participación, los frutos del mayor bienestar del país.

"El objetivo de la política del Régimen está en lograr —y no sólo prometer— un mejor nivel de vida, una mayor satisfacción en el trabajo y una más igualitaria participación social para todo el pueblo de España. El desarrollo político que propugnamos es precisamente el camino abierto y

(Pasa a la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

participado para alcanzar ese objetivo, es la garantía real de que los avances sociales, que constituyen la razón histórica del Movimiento Nacional, pueden ser o, mejor dicho, son y van a seguir siendo, una firme y granada realidad.

"Pero el progreso social es fundamentalmente obra vuestra, tarea comprometida de hombres maduros que saben que las más nobles aspiraciones y las conquistas más ambiciosas sólo pueden escribirse con la prosa del trabajo diario. El mundo laboral desconfía de lo fácil, agradece la sinceridad, exige y valora. Por ello no he venido a ofrecerles un panorama sin nubes, ni a pedir para nuestra tarea ningún aplauso, que no negáis, pero que tampoco regaláis. He venido a recordaros, con palabras del Fuero del Trabajo, que si éste constituye uno de los más nobles atributos de honor de la persona, en momentos difíciles como el presente adquiere su máxima dimensión y comporta no sólo un haz de derechos, sino un conjunto de deberes y obligaciones que no pueden silenciarse sin herir vuestra dignidad.

"Fue aquí, en Burgos, donde Franco inició la construcción de un nuevo concepto del Estado, que diere la medida del pueblo de España, y con el Fuero del Trabajo estableció la base social de la nueva constitución nacional, que pone la economía al servicio de la política y una y otra al servicio del pueblo español.

"Desde el ejercicio de las responsabilidades que con el Estado y el pueblo tenemos contraladas, hacemos aquí, en Burgos, ante vosotros, trabajadores españoles que buscáis vuestra promoción social al prepararos para servir mejor la firme promesa de procurar que nuestra política dé al Estado el contenido social que necesita y que se merece nuestro pueblo".

Finalizada su intervención, que fue largamente aplaudida, el señor Arias Navarro efectuó una visita a la catedral de Burgos, para, a continuación, dirigirse al hotel Landa, donde almorzó en privado.

BURGOS, 30.—El presidente del Gobierno, Carlos Arias Navarro, ha presidido este mediodía en el Gran Teatro de Burgos el acto conmemorativo del X aniversario de la fundación de los cursos del PPO, acto en el que ha pronunciado un importante discurso.

En el mismo acto, el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, Licinio de la Fuente y de la Fuente, pronunció una alocución a varios miles de trabajadores, procedentes de diferentes puntos de la provincia burgalesa y de otras provincias limítrofes, que abarrotaban el teatro de la capital burgalesa.

Previamente a este acto, el señor Arias Navarro, acompañado del presidente de las Cortes, vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo y ministros de Educación y Ciencia y Relaciones Sindicales, así como demás autoridades, asistió a la recepción oficial de la ciudad, que tuvo lugar en el Salón del Trono de Capitanía General, en el mismo lugar en el que el 1 de octubre de 1936, Franco tomó posesión de la Jefatura del Estado.

Tras las palabras de bienvenida del capitán general de la sexta región militar, el presidente del Gobierno, después de resaltar las virtudes castrenses, dijo que "las Fuerzas Armadas son garantía de la continuidad, de la paz y progreso de España". Asimismo hizo referencia al Salón del Trono donde se encontraba, recordó la toma de posesión en dicho lugar de Franco como Jefe del Estado y resaltó la nobleza y carácter de hidalguía del pueblo burgalés.

Acto seguido, el presidente del Gobierno y sus acompañantes se trasladaron al Centro de Promoción Profesional y Social de Burgos, a fin de proceder a su inauguración. A la entrada del mismo fue recibido por la dirección del centro y por numerosas personas, que le aplaudieron a su llegada. Inmediatamente después, el arzobispo de Burgos, monseñor García Sierra, bendijo las instalaciones, para a continuación descubrir el señor Arias Navarro la placa conmemorativa de la inauguración oficial de dicho centro.

El centro del PPO de Burgos —que el presidente del Gobierno recorrió detenidamente y cuyas características le fueron explicadas por el ministro de Trabajo y por el director general de Promoción Social, señor Bermejo, deteniéndose en varias aulas del mismo, donde conversó con alumnos y trabajadores allí inscritos— es un centro dependiente del Servicio de Acción Formativa de la Dirección General de Promoción Social del Ministerio de Trabajo y está dedicado a la formación permanente de los trabajadores burgaleses y sus hijos. Las enseñanzas están orientadas para la inmediata aplicación a los puestos de trabajo.

Dicho centro cuenta en estos momentos con un total de 400 alumnos, distribuido en trece aulas y cinco talleres de automoción, soldadura, ajuste, electrónica y maquinaria-herramienta, así como aulas de idiomas.

Finalizado el recorrido por el inaugurado centro del PPO burgalés, el presidente del Gobierno se dirigió al Gran Teatro, a fin de proceder al acto de conmemoración nacional del X aniversario del programa de Promoción Profesional Obrera.

Junto al señor Arias Navarro, presidente de las Cortes, vicepresidente tercero y ministros de Educación y Ciencia y Relaciones Sindicales, asistieron al acto los subsecretarios de la Presidencia, Trabajo y Vivienda, directores generales de Promoción Social y Empleo, Asistencia Social y Trabajo.

El acto dio comienzo con las palabras de un trabajador, quien en nombre del millón y medio de compañeros adscritos al PPO dio las gracias al presidente del Gobierno por asistir a la conmemoración del X aniversario de la fundación de este organismo y le hizo entrega de la medalla conmemorativa del mismo.

EMPRESAS DE MAR... ¡ARMADORES!

UNO de los puestos de mayor interés en la sociedad moderna es el de director de empresa. Me refiero no al que posee tal diploma y ejerce como asesor, sino al verdadero director "vivo y efectivo", esto es, al que toma decisiones.

Si la empresa no es de las grandes, sino pequeña, es frecuente que el que pone el capital sea también el que ponga el trabajo de dirigir y —con ayudante o sin él— lleve, igualmente, la parte administrativa. En empresas de importancia se diluye el papel director en un consejo de administración y existe una persona que lleva la gerencia de un modo directo, dando después cuenta al referido consejo.

Quien pone su dinero y su trabajo rector (el primero, manifestación también de un trabajo anterior), y dirige y administra uno o varios equipos de hombres, tiene la satisfacción de la ganancia, sí, pero debe tener también la de sentir que está haciendo algo de provecho para el bien común. Tiene, además, una responsabilidad moral, con respecto a la sociedad en general, sobre el resultado que obtiene la empresa para el susodicho bien común, y sobre lo que les pasa malo o bueno a los hombres que bajo su dirección y administración trabajan. Puede comportarse de modo que las leyes no le hagan responsable de nada y, sin embargo, no escapar a los clamores de su conciencia.

¡Armador!... ¡Hermosa palabra y hermoso concepto! reúne éste una serie de actividades de mar, de barcos y de hombres, y de riesgo para esos hombres y para su propio caudal. Su autoridad administrativa resalta con grandes caracteres, su responsabilidad moral es mayor que la que se tiene en la mayor parte de las empresas "de tierra firme". Armador suena a armada, el conjunto de barcos que se reúnen para una expedición o campaña de riesgo. El armador reúne ahora un conjunto de buques, y los prepara para una empresa, de fin particular, sí, pero también de bien nacional, y por eso obtuvo en muchas ocasiones, del Gobierno o de la Administración, como en esa faceta se le llama, pero al fin y al cabo del resto de sus conciudadanos, el crédito de ayuda para armar su flota o flota.

El armador sirve un puesto de honor. El capitán que manda el barco tiene ciertamente muchas responsabilidades directas ante la ley del mar, más estricta que la de tierra, al mediar en él numerosos peligros; pero el armador tiene muchas de ellas en cierto modo compartidas desde un punto de vista moral, al tener que suministrarle los medios para que lleve a cabo el buque su misión con seguridad y alegría para todos. Hay cosas especificadas en los reglamentos sin las cuales (y han de estar en buenas condiciones) la autoridad de Marina no permitirá la salida a la mar, pero hay otras muchas...: unos buenos equipos de agua, y de abrigo, una radio o televisor, unos libros y unas revistas, unos juegos de mesa o un balón para cuando haya ocasión..., la posibilidad de dar a los hombres una copa o un café durante un mal tiempo..., facilidades de viaje de retorno en caso de una grave necesidad familiar, ¡cuántas cosas, que pueden paliar la dureza de la vida de mar y la ausencia de sus hogares impuesta por el modo de ser de la profesión!

Ni que decir tiene que el capitán debe ser exigente y el armador también, dentro de los límites "del buen mandar". Si no exigen lo que deben, no cumplen con su deber para con la propia empresa, para con sus mismos hombres y para con la Patria, que es la que abriga y sostiene todo, y a la cual nos debemos. Hay autoridades, hay Tribunales, sí, pero lo que es de desear es que no tengan que actuar. Y... ¡qué alegría para la autoridad cuando en un conflicto se consigue la armonía!

A bordo deben estar todos imbuidos del espíritu de hacer un esfuerzo extraordinario en un momento dado, de aprovechar (si el barco, por ejemplo, es de pesca) unas condiciones óptimas que puedan presentarse. Todo eso se consigue con buen mando, con calor humano, conociéndose, teniendo veteranos contentos en la empresa. Hay que huir del espíritu trashumante caprichoso. Los hombres deben sentir su barco, el suyo deben quererlo y no serles indiferente estar con un armador o con otro, y para él, ¿no vale mucho la satisfacción de ser a la vez querido y respetado? ¡Claro que sí! ¡Mucho! Debe conocer a sus hombres —como el capitán— por sus nombres —me refiero a las pequeñas empresas, claro está—. Y en las pequeñas y grandes, estar propicio a premiar más que a dar parte para que castiguen; haciéndolo también cuando sea necesario.

El empresario armador, como el capitán, tiene un aspecto de jefe exigente, pero tiene otra faceta paternal: es como el padre de una gran familia. Ahora se ha venido a despreciar por muchos esa segunda faceta de tan humano interés, y... ¿quién tiene que ser el primer ayudador de sus hombres cuando éstos lo necesitan? Ellos, por su parte, deben tratar de hacerse acreedores. Pero... se ha inventado la palabra "paternalismo" para ridiculizar toda acción paternal, haciéndola aparecer debiluca y ramploña; ¡cuánto es mejor el derecho!, dicen. Nadie niega el derecho, pero los otros afectos llegan más hondo cuando lo legal no alcanza; ¡tanto puede hacer el hombre por el hombre!, y eso lo siente un buen jefe. A mi modo de ver, el padre tiene que tener algo de jefe, y el jefe debe tener un mucho de padre.

Yo he conocido a muchos armadores con deseo de obtener una ganancia razonable —luchando con la ganancia de los intermediarios—. He conocido a muchos animados por un fuerte espíritu de equipo hacia su gente. Les he conocido deseados de colaborar en todo cuanto existe de humano y social. Les he conocido amantes de la marina toda, desviviéndose, por ejemplo, en la organización de los festejos de la Virgen del Carmen y ayudando a los necesitados... Les he conocido más tibios, más aferrados a su ganancia, dentro de lo legal... Las cualidades y los defectos se reparten en las personas, y dentro de una misma, según un misterioso mandato divino, cuyo alcance no podemos discernir. Lo que es de desear es que disminuyan la apatía y el egoísmo, y aumente más y más el número de los que proporcionan a España células de noble trabajo, compuestas por hombres que, además de estar interesados por el propio beneficio —y esto es para todos los niveles (vale recordárselo también a los productores)—, lo estén por el bien de España. ■ CARLOS MARTINEZ VALVERDE.

CURSO DE PROMOCION DE LA MUJER, EN COLINDRES

SANTANDER (Especial para "Hoja del Mar").—El centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera, dependiente del Instituto Náutico de la Marina, de Santander, ha clausurado un curso de "promoción de la mujer", que se venía impartiendo en la localidad de Colindres.

Dicho curso ha sido subvencionado por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo y el Instituto Social de la Marina, conjuntamente. Asistieron dieciocho mujeres, todas ellas esposas de pescadores de la mencionada localidad.

El acto de clausura, que se celebró en la Cofradía de Pescadores, fue presidido, conjuntamente, por el delegado provincial del Instituto Social de

la Marina y el gerente provincial del PPO, asistiendo al mismo el ayudante militar de Marina del distrito, alcalde de Colindres, patrón mayor de la Cofradía y personal docente que impartió durante el curso las distintas enseñanzas, así como numerosísimo público.

Antes de proceder al reparto de diplomas, hicieron uso de la palabra el patrón mayor de la Cofradía de Colindres, señor Brígido Gutiérrez; el gerente provincial del PPO, señor Sanz Rodrigo; el alcalde de Colindres, señor Alonso, y el delegado provincial del ISM, señor Pastor. A continuación se exhibieron los trabajos realizados por las mujeres asistidas al curso, los cuales fueron muy elogiados. ■ J. M. T.

DISPOSICIONES DEL «BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO»

SEGURIDAD SOCIAL

Decreto 2.864/74, de 30 de agosto ("B. O. E." de 10 de octubre, número 243), por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes 116/69, de 30 de diciembre, y 24/72, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

IMPORTACIONES

Orden del Ministerio de Comercio de 28 de septiembre de 1974 ("B. O. E." de 18 de octubre, número 250), sobre tallas máximas de los crustáceos y moluscos que pueden importarse con cargo a la subpartida 03.03 A del Arancel de Aduanas.

CONCESIONES

Orden de 23 de julio de 1974 ("B. O. E." de 2 de octubre, número 236), por la que se autoriza la instalación de un parque de cultivos de almejas en la zona marítimo-terrestre de la ría del Mogro a doña Consuelo Martín Serrano.

Otra de igual fecha y "B. O. E." de 2 de octubre, número 236), autorizando la instalación de un parque de cultivo de almejas en la zona marítimo-terrestre de la ría del Mogro a doña Paz Ruiz del Valle.

Orden de 23 de julio de 1974 ("B. O. E." de 3 de octubre, número 237), por la que se autoriza la instalación de un parque de cultivo de almejas en la zona marítimo-terrestre de la ría del Mogro a don José Ramón Gutiérrez Fernández-Trapa.

Orden de 24 de julio de 1974 ("B. O. E." de 3 de octubre, número 237), por la que se autoriza a don Ricardo Álvarez Blanco la instalación de un parque de cultivo de almejas en la zona marítimo-terrestre de la ría del Mogro.

Orden de 23 de julio de 1974 ("B. O. E." de 4 de octubre, número 238), por la que se autoriza la instalación de un parque de cultivo de almejas en la zona marítimo-terrestre de la ría del Mogro a don Enrique Panero Tresgallo.

OPOSICIONES Y CONCURSOS

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 12 de agosto de 1974 ("B. O. E." de 7 de octubre, número 240), anunciando concurso para cubrir dos plazas de instructores de Tecnología Naval y diez plazas de maestros de taller vacantes en las Escuelas Oficiales de Náutica.

Resolución de la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones (Ministerio de Marina) de 25 de septiembre de 1974 ("B. O. E." de 10 de octubre, número 243), por la que se convoca examen-concurso para contratar entre personal civil una plaza de modelista especial para prestar sus servicios en el Museo Naval.

Resolución de la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones (Ministerio de Marina) de 10 de septiembre de 1974 ("B. O. E." de 16 de octubre, número 248), por la que se convoca examen-concurso para contratar entre personal civil femenino dos plazas de ayudante técnico sanitario para prestar sus servicios en el Hospital de Marina de Cartagena.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 1 de octubre de 1974 ("B. O. E." de 21 de octubre, número 252), por la que se transcribe relación principal de aspirantes admitidos y excluidos al concurso y examen de aptitud para cubrir plazas de profesores titulares vacantes en las Escuelas Oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Resolución de la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones (Ministerio de Marina) de 14 de octubre de 1974 ("B. O. E." de 24 de octubre, número 255), por la que se convoca examen-concurso para contratar entre personal civil una plaza de pintor-restaurador de cuadros para prestar sus servicios en el Museo Naval.

VARIOS

Orden del Ministerio de Comercio de 15 de octubre de 1974 ("B. O. E." de 24 de octubre, número 255), sobre estructura orgánica del Gabinete Técnico de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Durante su visita a Avilés, el 17 de septiembre

LAS PREOCUPACIONES DEL SECTOR PESQUERO ASTURIANO, PRESENTADAS AL MINISTRO DE RELACIONES SINDICALES

Durante su visita a Avilés el pasado día 17 de septiembre, el ministro de Relaciones Sindicales recibió a una representación de las Cofradías de Pescadores de Asturias, que le hicieron patente sus preocupaciones por el sector pesquero de la zona y las soluciones que, a su juicio, deben darse a los problemas con que cuenta actualmente. Las consideraciones principales expuestas por los representantes de los pescadores al ministro son las siguientes:

1. Contaminación de las aguas marinas.

No ocultamos la gran preocupación de los encuadrados en las Cofradías Sindicales de Pescadores de Asturias, motivada por las graves consecuencias que ya se padecen y que de no remediarse se acentuarán para los hombres que viven del mar.

De día en día aumenta la contaminación de las aguas y es llegado el momento de que se trate de evitar en lo posible esta situación tan preocupante que está acabando con la fauna y flora de nuestro litoral.

Sin perjuicio del vertido de aguas residuales que los ríos reciben cada vez más contaminadas, hemos de señalar las referidas a la industrialización, que es preciso evitar en defensa de los intereses del sector pesquero.

En primer lugar, insistimos sobre la pretensión de la Empresa Nacional Siderúrgica, factoría de Veriña, que pretende verter de tres a cuatro mil toneladas diarias de escoria o residuos procedentes de la citada factoría en la zona de la Campa de Torres—proximidades del cabo Torres—, lo cual acarrearía sensibles perjuicios, porque tales escorias aumentarían progresivamente la contaminación, exterminando los trabajos marinos, con la natural destrucción de la flora, exterminando las especies pelágicas y los mariscos y moluscos, a la vez que el corrimiento de los residuos al desplazarse las escorias sedimentarían los puertos reduciéndoles el calado para uso de las embarcaciones.

Por otra parte, dejemos constancia sobre la gran mancha que ya se observa en la costa, distrito marítimo de Luanco, procedente de los residuos de la empresa papelera CEASA, ubicada en Navia, que tanta preocupación causa a los pescadores de aquella zona.

No menor es la que también tienen los pescadores de los distritos marítimos de Ribadesella y Lastres por la contaminación y embarramiento de las aguas por los residuos que llegan procedentes de las empresas explotadoras de espato-flúor.

Y, finalmente, dejemos constancia de la preocupación de los pescadores de Cudillero, como es sabido el más numeroso núcleo en el sector pesquero de la provincia, ante las noticias y rumores de la posible instalación de una central nuclear en La Concha de Artedo.

2. Disminución de la población pescadora.

Hemos de dejar constancia de la disminución de la población pescadora en el litoral asturiano, que constantemente abandona la actividad para dirigirse a empresas de tierra, lo cual plantea un grave trastorno a la flota pesquera, que día a día padece la falta de tripulantes.

Abogamos por que se estudie un hábitat pesquero con el fin de que el sector se consolide y, al disponer de viviendas capaces, los armadores puedan completar sus plantillas con la migración que se produzca tanto del interior como la que se espera del exterior.

3. Necesidades de viviendas y reparación de las actuales.

La población pesquera asturiana precisa de un plan de viviendas que en principio deberían ser ubicadas en Avilés, Cudillero, Luanco y Lastres.

En estos puertos se construyeron hace bastante tiempo unos grupos protegidos, que actualmente son insuficientes, dado que en las citadas localidades se cuenta con los núcleos más numerosos de pescadores, que no solamente es preciso conservar, sino incrementar.

El Instituto Social de la Marina proyecta la construcción de 100 viviendas en Luanco, pendientes de salir a subasta, pues ya fueron satisfechas las tasas para la calificación. Son catorce las que hay proyectadas para Bustio (Llanes). Veintiocho en Tapia de Casariego. Se construye actualmente un grupo de veinticuatro en Figueras, y en el pasado mes de agosto se inauguraron veinte para los pescadores de Luanco.

De igual forma se hace necesario la reparación de las viviendas que a lo largo del litoral asturiano fueron construidas en un tiempo lejano y están necesitadas de urgente revisión y acondicionamiento.

4. Hogar del Pescador en Luanco.

Luanco aspira desde hace algún tiempo a contar con una casa para Hogar del Pescador, que acogiera de manera especial a la población tanto pesquera como procedente de la Marina Mercante, que una vez llegada su jubilación desean contar con un centro que les acoja y reúna en sus prolongadas jornadas de ocio.

5. Casa del Pescador y edificio social Cofradía de Candás.

El edificio actual de la Cofradía Sindical de Pescadores de Candás se halla en ruina, y es aspiración de su Junta Rectora el que pueda constituirse uno nuevo en los bajos de un edificio de nueva construcción, ubicado en el muelle, donde también iría la Casa del Pescador, tanto para los trabajadores en activo como para los jubilados, muy numerosos éstos.

En principio hemos de significar que tal petición ha sido expuesta a la presidencia del Sindicato Nacional de la Pesca, cuyo Comité Ejecutivo aspira a que se construya en nuestra provincia una de las Casas del Pescador que se programan para el litoral español.

6. Situación personal Cofradías de Pescadores.

Para que el Estatuto del Secretariado y Personal de las Cofradías Sindicales de Pescadores, promulgado en el mes de julio de 1973, pueda tener efectividad, se hace preciso y necesario que se disponga de la correspondiente ayuda económica a dichas entidades, proyectando el que, al igual que se hace con las Hermandades de Labradores y Ganaderos, se repercuta el tanto por ciento necesario de la cuota sindical en favor de las Cofradías.

Hemos de señalar que las Cofradías modestas no pueden dar cumplimiento a lo dispuesto y preceptuado en dicho Estatuto, y otras, concretamente las de Ortiguera y Candás, en nuestra provincia, ni siquiera cubren la más perentoria necesidad de satisfacer sus honorarios mensuales a los funcionarios al servicio de las mismas.

7. Explotación comercial de las lonjas por las Cofradías.

Es vieja aspiración el que la totalidad de las lonjas de pesca del litoral español pasen a depender de las Cofradías Sindicales de Pescadores, para que estas entidades puedan desarrollar normalmente la misión para la que fueron creadas. Y de modo concreto, por lo que se refiere a nuestra provincia, en Gijón, la lonja depende de la entidad mercantil Unión de Armadores de Buques Pesqueros, S. A., si bien proporciona a la Cofradía Sindical de Pescadores de la localidad una aportación económica anual insuficiente actualmente. Se postula el planteamiento de la solución adecuada, cual pudiera ser (según se planeaba hace dos o tres años) la negociación por la Organización Sindical con aquella entidad mercantil en orden a que la tan citada lonja pasara definitivamente a la Cofradía Sindical de Pescadores de Gijón.

8. Precios gas-oil flota pesquera.

Fue motivo de auténtica preocupación en el sector pesquero el aumento del precio en los combustibles líquidos para la flota, como consecuencia de la grave crisis energética que padece el mundo, preocupación que se vio mitigada con la rectificación de los precios señalados en principio y que el Consejo de Ministros, oyendo y atendiendo los razonamientos que al respecto expuso nuestro ministro de Relaciones Sindicales, consideró rebajar.

Conocemos y sopesamos la gravedad del problema, y ante los aumentos señalados en el pasado mes de agosto, elevando los mismos a 3,85 pesetas litro para el gas-oil y a 2,025,50 pesetas la tonelada para el fuel-oil, queremos hacer público reconocimiento por la protección que se hace al sector pesquero, significando y dejando constancia en todo momento de que la preocupación de los pescadores es patente ante los rumores de noticias que nos hablan de nuevas y próximas elevaciones por el aumento del costo de los crudos en origen, confiando en que de confirmarse aquéllos la Administración procuraría subvencionar el combustible que ha de consumir la flota pesquera, sin establecer nuevos aumentos, que indudablemente repercutirían en la explotación de la industria pesquera, ya actualmente suficientemente gravada.

9. Plan Marisquero del Cantábrico.

Al objeto de llevar a cabo el Plan Marisquero del Cantábrico en nuestra provincia, se hace preciso el que se habiliten los medios financieros necesarios para atender las colaboraciones de los técnicos que necesariamente habrán de ocuparse de los trabajos de tan importante estudio.

10. II Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores.

Finalmente hemos de sugerir la necesidad de que se estudie la posibilidad de que en fechas próximas pueda convocarse la II Asamblea Nacional de Cofradías Sindicales de Pescadores, en la que se estudiaría y actualizaría toda la problemática de dichas entidades.

"EL DRAMA MUNDIAL DEL REPARTO DE LOS MARES"

★ Conferencia de don Valentín Paz Andrade, experto de la FAO, en Vigo.

VIGO (De nuestro corresponsal).—"España aún tiene oportunidad de jugar algunas cartas a la hora del reparto de los mares si acertamos a hacerlo con diligencia, energía y saber". Esto ha dicho don Valentín Paz Andrade, abogado, economista y experto de la FAO en una conferencia pronunciada en el Real Club Náutico de esta ciudad, sobre el tema "El drama mundial del reparto de los mares".

La conferencia del señor Paz Andrade, director y editor de la revista "Industrias Pesqueras", constituyó un análisis en profundidad de uno de los problemas socioeconómicos más amenazadores que gravitan sobre esta hora del mundo.

Refiriéndose a las recientes conferencias mundiales sobre Derecho del Mar de Caracas y sobre Población de Budapest, dijo que la primera fue la premisa mayor de las conclusiones a obtener en la segunda, dadas las dimensiones de la mar como espacio alimenticio, auto-productor de bienes indispensables para suplir la carencia crónica, cada día más agudizada, de proteína animal en la dieta de muchos pueblos.

Trató a continuación el conferenciante sobre la gestión del nuevo Derecho del Mar como una de las cláusulas del testamento de la segunda guerra mundial, refiriéndose a las conferencias hasta ahora celebradas sobre la materia, especialmente a la de Caracas, a la que asistieron 150 países, y en la que se estudió la idea de zona económica, aceptada, en principio, como superpuesta a las doce millas de mar territorial, y con extensión máxima hasta 200 millas.

La parte final de la disertación fue ocupada por el análisis crítico de las posiciones pre-adoptadas, denunciando la interferencia esterilizante de factores extrapesqueros y extraseculares, agravados después de la crisis de octubre de 1973, provocada por el Oriente Medio al imponer precios desorbitantes y cupos a los suministros de crudos.

Por último, el señor Paz Andrade criticó los argumentos de los antiaperturales respecto al acceso de terceros países a la zona económica, manifestando que la primera secuela de esa intransigencia, de prosperar en Ginebra o en otra conferencia posterior, sería la de reducir cuantiosamente el volumen de alimentos que el mundo extrae de la mar, detener el avance de la producción real a expensas de la potencial y aumentar las proporciones del derroche y el desperdicio en el mundo, donde millones de hombres mueren de hambre.

Los últimos párrafos del conferenciante fueron dedicados a considerar la situación en España ante el problema, sosteniendo que nuestro país aún tiene oportunidad de jugar algunas cartas si se acierta a hacerlo con diligencia, y energía.

CAMBRILS: HOMENAJE A LA VEJEZ DEL MARINO

CAMBRILS (Especial para "Hoja del Mar").—La Cofradía Sindical de Pescadores de Cambrils, fiel a sus obligaciones con los jubilados afectos a la misma, celebró el XXXI Homenaje a la Vejez del Marino, presidiendo los actos el delegado provincial de la Organización Sindical, don Miguel Serrano García; segundo comandante militar de Marina, don Rafael Romero; alcalde de la villa; don Luis Recasens Colom; secretario técnico provincial de la Organización Sindical, don Mariano Pellicer; presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, don Gonzalo de la Peña García; representantes de las entidades bancarias de la villa y demás personalidades, acompañadas de los miembros del Cabildo Sindical de la Cofradía con su patrón mayor, don José Pardo Morrell.

Empezaron los actos con un brillante pasacalles por la banda de música del Regimiento de Infantería Badajoz, de Tarragona, al final del cual se reunieron los ancianos en el local social de la Cofradía para dirigirse en comitiva, con las autoridades, al templo parroquial para asistir al solemne oficio, del que fue celebrante el reverendo señor cura párroco, don Daniel Barenys, que predicó asimismo la homilía. Le acompañaban un grupo de 50 monaguillos, que a la vez formaban la escolanía parroquial, única de la provincia y modelo en su género.

Seguidamente se celebró la comida de hermandad en un céntrico restaurante, a la que asistieron 160 ancianos, con elocuentes parlamentos al final de la misma del representante de la Dirección General de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, don Federico Fusté Boleda; delegado provincial de la Organización Sindical y alcalde de la villa, terminándose con una improvisada fiesta poética en honor de la presidencia, con la intervención del anciano pescador y poeta don Pascual Bordás, anciana doña María Casas y una turista del país muy aficionada a la poesía que quiso sumarse a la fiesta, sorprendida del buen decir de los citados ancianos.

Terminaron los festejos en el casal parroquial con un festivo organizado por la juventud dedicado a los ancianos. ■ JOSE MARIA HUGAS MESTRE.



El puerto de Cillero, al que no solamente acuden las unidades de su importante flota pesquera, sino cargueros de gran tonelaje, como el que figura en primer plano.

LA FLOTA LUCENSE CARECE DE PUERTOS ADECUADOS

★ EL MUELLE DE ATRAQUE DE SAN CIPRIAN SOLO ES CAPAZ PARA DOS BUQUES, CUANDO EL NUMERO DE EMBARCACIONES SE HA TRIPLICADO.

★ LA BARRA DE ENTRADA AL PUERTO DE FOZ ES MUY PELIGROSA.

LUGO (De nuestro corresponsal).—No descubrimos nada nuevo si aseguramos que la flota pesquera de la provincia de Lugo es la más importante de España, tanto en número de embarcaciones como en modernidad de las mismas, no sólo dedicadas a faenas de bajura sino de altura.

Los importantes puertos lucenses tienen necesidades. Solucionados o en vías de solución los problemas que afectaban a los de Burela y Cillero, todavía existen bases, en gran expansión en cuanto a flota se refiere, que están necesitadas de una urgente acción de los organismos correspondientes. Nos referimos concretamente a los puertos de San Ciprián y de Foz.

El de San Ciprián, con una flota que se ha triplicado en los últimos cuatro años, dispone de un muelle de atraque capaz para arriar de costado dos barcos tan sólo. La construcción del muro de la Anxuela ha venido a solucionar en parte el fondeo provisional de los pesqueros, pero no proporciona las condiciones de seguridad precisas para que los armadores descansen tranquilos, dejando sus embarcaciones a merced de los temporales que, desgraciadamente, proliferan por estos mares. La necesidad está justificada por la creación de estas nuevas industrias —barcos de pesca—, y la acción de la Administración debe ir pareja para colaborar en la expansión industrial de una provincia eminentemente marinera, en la que uno de los principales recursos se asienta en el producto de la pesca.

Otro puerto importante y que ofrece magníficas condiciones de seguridad, por su excelente dique de abrigo y magnífico muelle, amparado por la ría del Masma, es el de Foz. Parece ser que el grave problema que ofrece su entrada por la barra está en vías de solución. Se están confeccionando los proyectos necesarios para ver de dar definitiva solución a la entrada, cada vez más difícil y peligrosa por la acumulación de arena y que en la actualidad permite, a duras penas, acceder solamente con marea alta.

Esta es la realidad y la necesidad de la provincia de Lugo en cuanto a puertos.

Merece la pena una urgente acción para dotar de medios indispensables a los esforzados marineros que día a día arriesgan sus vidas faenando con sus modernas pero siempre frágiles embarcaciones en todos los mares.

Ha finalizado la costera del bonito, con más trabajo que beneficio, y en la actualidad, los más arriesgados, los que tienen que buscar su medio de vida, han puesto proa a lejanos mares para dedicarse a la captura del pez espada. Son peligrosas singladuras que, al menos, deben compensarse con la idea de regresar a buen puerto, un buen puerto que debe reunir las máximas condiciones de seguridad y en los que la comercialización del producto de la pesca pueda llevarse a cabo contando con los servicios precisos. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.



Un aspecto de la concha de San Ciprián con algunas de las embarcaciones fondeadas en el centro de la misma, al ser poco menos que imposible el atraque al reducido muelle, que se aprecia en primer término.

ALGUNOS PROBLEMAS DE LA PESCA: EL GAS-OIL Y LA COMERCIALIZACION

VIGO (De nuestro corresponsal).—Tomando como punto de partida la entrevista que a finales de septiembre sostuvieron en Madrid los procuradores gallegos de representación perquera con el ministro de Comercio, el diario local "Faro de Vigo" dedica un artículo al problema de la comercialización de la pesca, "una actividad que proporciona a la región, sin duda alguna, su principal fuente de ingresos".

En su artículo, J. G. se refiere a las "difíciles perspectivas, agravadas, seguramente, por el problema de los precios del combustible" por las que atraviesa el sector. "A raíz del último alza de los precios del combustible —dice—, los trabajadores del mar alentaban la esperanza de que los rendimientos obtenidos por su tarea podrían compensar el sacrificio realizado. La realidad diaria ha demostrado que, hasta el momento, nada ha cambiado. Los precios obtenidos por la venta del pescado en lonja son mínimos, al tiempo que los expuestos en el último eslabón de la cadena, el mercado, difieren notablemente de aquéllos".

Más adelante dice el comentarista que "tal y como están las cosas ahora, un nuevo precio alzado del gas-oil conduciría a la ruina a una industria que en la provincia de Pontevedra proporciona trabajo a más de diez mil familias, con valor en capturas superior a los cuatro mil millones de pesetas".

"Los trabajadores del mar —señala el articulista— consideran necesario, vital y urgente modificar las estructuras de comercialización de la pesca. Las actuales, dicen, benefician a los intermediarios en el sistema de ventas que fue subastado a la baja".

"Una vez que esa estructura se modifique —señala más adelante el comentarista vigués—, que desaparezcan —por difícil que resulte conseguirlo— las "paradas" en el camino que lleva al producto desde el barco hasta el puesto de venta, las ventajas se harán sentir también para el ciudadano medio que acude a comprar con el salario más bien escaso".

El artículo del periódico gallego termina diciendo: "Se precisa un acuerdo, al menos de base, entre Cofradías de Pescadores y conserveros, de cara a constituir aquel precio justo. La prohibición de exportar pescado fresco interviene decisivamente en que los entendimientos resulten complicados, pero preciso se revela también que, ante todo, se contemple el interés de los trabajadores. La perspectiva económica es mala, y los sacrificios a llevar a cabo en el futuro deben recaer especialmente sobre quienes mayor capacidad poseen. Son palabras del presidente del Gobierno que conviene tener muy en cuenta". ■ ROLLAND.

Por falta de demanda

ARROJARON AL MAR 4.000 KILOS DE BERBERECHOS

EL FERROL DEL CAUDILLO (Especial para "Hoja del Mar", por CARLOS BARCON).—El berberecho, fresco y casi saltando dentro de su concha, que se puede comer, además de crudo, a la plancha con una leve salsa o en otras diferentes maneras, tras la consabida estancia de sumergirlos en agua para que suelten toda su arenilla, regados con una buena botella de vino albariño, son plato que actualmente, y sobre todo desde el primero del presente mes, abunda en nuestra costa.

LA RIA FERROLANA, GRAN VIVERO

El litoral de la comarca de El Ferrol, que comprende desde la zona costera de Valdo-

viño a la ensenada de Redes, pese a los numerosos vertidos que a lo largo y ancho de la ría se producen, derivados principalmente de los crudos extraídos de los barcos, de la desgasificación y limpieza de tanques, es rica y abundante en su producción de marisco, especialmente en el tipo de vieiras, zamburiñas, berberechos y almejas. Nada decimos del llamado percebe, porque las zonas están bastante esquiladas, aunque tienen su producción. Pero, como decimos, la ría ferrolana se encuentra en unas inmejorables condiciones para la producción marisquera, si bien —insistimos— ha de tenerse en cuenta que debido al gran tráfico naval y a las industrias enclavadas en ella,

se expanden residuos, vertidos de crudos y desperdicios nocivos para la vida de algunas especies de superficie o que se encuentran en aguas poco profundas.

La muestra, pues, está en esta abundancia del clásico y popular berberecho, que ha tenido que ser devuelto al mar, en la mismísima playa de Copacaba —playa que queda en el centro de la ciudad, prolongación del puerto—, al no existir demanda suficiente sobre este molusco y cotizarse sobre todo a bajo precio. Esta decisión ha sido tomada por la Cofradía de Pescadores, que indemnizó a los mariscadores, abonándoles la cantidad de veinticinco pesetas por kilo.

SEMINARIO SOBRE CONSERVACION Y COMERCIALIZACION DE LA PESCA

VIGO (De nuestro corresponsal).—El director general de Pesca ha presidido en esta ciudad la inauguración de un seminario sobre conservación y comercialización de la pesca, organizado por la FAO-PNUD, y al que asistieron representantes de dieciséis países.

Destinado a funcionarios y tecnólogos de alto nivel, responsables de las industrias de preparación de alimentos de origen marino de varios países de Hispanoamérica, el seminario ofreció una ocasión única para observar sobre el terreno y con detalle una industria pesquera tan desarrollada como la española.

El seminario dedicó dos sesiones al estudio del pescado congelado, a las técnicas de congelación en tierra y a bordo, completadas con varias visitas a industrias de esa especialidad y a un buque arrastrero congelador. Otras jornadas fueron dedicadas al estudio del pescado fresco y en conserva, versando el primero sobre los criterios para la organización del desarrollo de la industria del pescado fresco, en lo que se refiere a capturas con barcos y pertrechos más adecuados; problemas específicos de la manipulación a bordo; equipos en la pesca de calidad y clasificación en espacio reducido; métodos para la conservación a bordo del pescado fresco; duración de las mareas,



Los participantes en el seminario efectuaron una visita a la Casa del Mar del ISM de Vigo.

**★ FUE ORGANIZADO
POR LA F.A.O.-P.N.U.D.
E INAUGURADO POR
EL DIRECTOR GENERAL
DE PESCA.**

análisis de costos, etcétera. En cuanto al pescado en conserva, fueron abordados los aspectos de producción, envases e ingredientes, completándose estos temas con el estudio sobre la construcción de una fábrica de conservas de pescado en un país en desarrollo, atendiéndose a los factores técnicos, económicos y comerciales, a las necesidades de mano de obra capa-

citada y enseñanza en la fábrica y a las técnicas nacionales o importadas.

El seminario, de doce días de duración, dedicó también otras sesiones a la comercialización de la pesca, dedicando una buena parte de las jornadas a visitar industrias relacionadas con el sector en Vigo y su zona de influencia.

El día 9, los representantes de los países hispanoamericanos efectuaron una visita a la Casa del Mar. Fueron recibidos por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Bruno Otero Deus, quien en el salón de actos les dio la bienvenida, haciendo seguidamente una exposición de los principios básicos de la Seguridad Social de los trabajadores del mar y de los fines del Instituto Social de la Marina. Después de un breve coloquio, los asistentes visitaron todas las instalaciones de la Casa del Mar.

El seminario se clausuró el día 11 de los corrientes por el excelentísimo señor ministro de Comercio, don Nemesio Fernández Cuesta. ■ J. R.

TODA LA SOCIEDAD HA DE SENTIRSE IMPLICADA EN LOS PROBLEMAS DE LOS HOMBRES DEL MAR

★ Exhortación pastoral del arzobispo de Valencia, con motivo de la celebración del Día del Hombre del Mar.

VALENCIA, 28.—"El objetivo de esta jornada es promover la acción apostólica en este sector de la sociedad, y al efecto, crear y desarrollar núcleos de cristianos militantes en el seno de las comunidades formadas por los hombres de la mar y en aquellas otras especialmente relacionadas con ellos, como son las parroquias en las zonas portuarias y pesqueras y, en consecuencia, suscitar vocaciones para este apostolado".

Así se expresa en una exhortación pastoral el arzobispo de Valencia, José María García Lahiguera, ante el Día del Hombre del Mar, que se celebra en España el próximo domingo, pero que en Valencia, "por exigencias de la coordinación de varias actividades pastorales", tendrá efecto el 1 de noviembre.

"El grupo humano que forman estos hombres —dice más adelante— es de tal importancia y se desarrolla su existencia en tales condiciones, que toda la sociedad ha de sentirse implicada en sus problemas y solidaria en las acciones que puedan emprenderse en su favor".

Exhorta seguidamente el prelado valentino a la oración por los hombres que navegan, destacando que este año se ha significado un aspecto primordial de la vida en el mar: "La convivencia a bordo". "Pasan once meses al año —agrega— en la embarcación, que para ellos es casa y lugar de trabajo y de esparcimiento, si es que puede darse tal nombre a los ratos de ocio pasados con los mismos compañeros de ocupación, cuando descansan de la misma".

Apunta los problemas de la constante convivencia, con conflictos que a veces desembocan en odios. "Toda la sociedad ha de tomar conciencia en esta realidad para compartir la situación espiritual de estos hombres del mar, para fomentar el ambiente en su favor, a fin de que cuantos tengan en su mano ordenar sus condiciones de vida se empeñen en ello con ahínco, urgencia y afecto, para colaborar, en cuanto a cada uno le sea posible, en la noble tarea de construir un mundo del mar más humano, esforzándose en limitar aquellos factores negativos que —aunque ajenos a esta profesión— sean susceptibles de corrección y contrarrestando los efectos de los que sean inevitables".

"Vosotros, hombres del mar —dice el arzobispo en su pastoral—, quiero llevaros mi aliento y ofreceros una reflexión. No os desaniméis en vuestro empeño por conseguir aquellas mejoras laborales que consideréis justas, y sobre todo las que han de redundar en unas mejores condiciones de vida a bordo, pero, además, no olvidéis que, sean cualesquiera las condiciones en que vive el hombre, tiene recursos para afrontarlas y neutralizar sus efectos perniciosos, sin esperar a que cambien los efectos que las determinan. Cada uno de vosotros ha de contribuir personalmente a crear un ambiente de vida agradable. La visión de fe cristiana ayuda a profundizar en la propia humildad y a ver en el otro a un hermano a quien ha de amarse. Proyectad la constante conversión personal a que os invita el Señor. Hacia la propia contribución a la mejor convivencia en el barco".

"Oremos por los marinos y pescadores —termina el prelado— y por sus familias. Que la bienaventurada Virgen María, 'Estrella de los mares', guíe siempre y proteja a los hombres del mar, y nos alcance del Señor el don de la luz e impulso para cumplir con ellos nuestros deberes de caridad".

"EL BEGOÑA", A SALVO EN BARBADOS

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Ha llegado a Barbados el transatlántico "Begoña", remolcado por el también transatlántico "Oceanic", según ha informado la oficina de la Compañía Trasatlántica en Tenerife.

El directivo de la citada empresa ha declarado que en un telex se anunciaba una modificación de rumbo en la tarea de remolque del "Begoña", por dificultades surgidas ante el cambio de tiempo en la mar.

Para garantizar la seguridad de los pasajeros, 870 en total y 210 tripulantes, se ha decidido que el "Begoña" atraque en el puerto de Bridgetown, en Barbados, que es el más próximo a la derrota del buque. Arribó en el citado puerto sin novedad.

Inmediatamente los pasajeros fueron trasladados en aviones a sus respectivos puntos de destino; parte de la tripulación será repatriada directamente desde Barbados a España, mientras el barco, una vez reparadas las principales averías, se dirigirá al puerto de Vigo para su desguace.

El "Begoña" era el último "liner" de la Compañía Trasatlántica. Ciento cincuenta años de esta empresa al servicio de la navegación de pasajeros han terminado con el desguace de este buque. Actualmente la Trasatlántica se dedica exclusivamente al transporte de carga.

Hace ahora cuatro años que el penúltimo transatlántico de la Compañía, el "Montserrat", quedaba a la deriva en el océano Atlántico. Fue precisamente el "Begoña" el buque encargado de trasladar a los pasajeros hasta los puertos más próximos al lugar de la avería.

★ Algeciras, tercer puerto de Europa en tráfico de pasajeros

ALGECIRAS (Cádiz).—Durante el primer semestre del año actual visitaron el puerto de Algeciras un total de 1.412.889 pasajeros, que supone un total de 143.810 más que en el mismo período de 1973, con un incremento del 11,33 por 100 sobre dicho período. Según datos facilitados a Cifra por la Junta del Puerto algecireño.

Con independencia de estas cifras, en los meses de julio y agosto continuó también el aumento de visitantes en relación con años anteriores, con un total de 517.712 pasajeros en estos dos meses; estos meses son los más importantes desde el punto de vista turístico en cuanto al paso de personas de España a África, debido principalmente a la afluencia de marroquíes y argelinos que trabajan en Europa y vienen a pasar las vacaciones a sus países de origen.

Datos clave de la importancia del aumento de pasajeros en el puerto de Algeciras son los siguientes: en 1968 se registró la cifra de 1.057.041 pasajeros entrados y salidos y 106.320 vehículos, y en lo que va del año 1974 se alcanza ya la cifra de 2.347.896 pasajeros entrados y salidos y 221.650 vehículos. En este total se incluyen también los pasajeros correspondientes al tráfico marítimo con América

y otros diferentes puertos europeos.

Un año más, Algeciras vuelve a ser, según se desprende de estas cifras, el puerto con mayor número de pasajeros de España y el tercero de Europa. Sólo superado por Calais y Dover.

Es también el séptimo en cuanto a tránsito de pasajeros del mundo; después de Kobe (Japón), Hong-Kong, Macao, Nueva York y los dos citados puertos de Calais y Dover.

★ Grandes paquebotos en el puerto de Palma de Mallorca

PALMA DE MALLORCA. Coincidiendo con el Día del Turista, cuya celebración anual no se ha interrumpido, el puerto ha vivido un día de gran animación, ya que han coincidido en sus escalas el mayor transatlántico del mundo, el inglés "Queen Elizabeth II", el también inglés "Reina del Mar" y el italiano "Leonardo da Vinci".

El primero, de 63.000 toneladas de desplazamiento, no ha podido atracar en el interior del puerto, debido al fuerte viento reinante, por lo que quedó fondeado. La mayoría de sus dos mil pasajeros desembarcaron en lanchas, realizando excursiones al interior de la isla, al igual que los pasajeros de los otros dos buques.

El Día del Turista se ha celebrado con gran animación. Los comercios han efectuado descuentos en sus ventas, y los hoteles, salas de fiestas y demás establecimientos turísticos han agasajado a los visitantes de la isla.

★ Contaminación en el puerto pesquero de Arrecife de Lanzarote

ARRECIFE DE LANZAROTE. 5.—Varios centenares de peces muertos, con un peso aproximado de unos 150 kilos, fueron vistos flotando en el mar, a la salida de la bahía de Naos, en el puerto pesquero de Arrecife, por dos pescadores que salieron a faenar en la pasada madrugada. Las aguas de dicha bahía se encuentran contaminadas desde hace varios años, debido a que en ellas se vierten los residuos de varias industrias y aguas negras procedentes de los barrios cercanos, pues cuando se procedió a la construcción del dique abrigo, de 1.000 metros de longitud, no se dispuso ningún método de evacuación de los detritus a alta mar.

Las aguas contaminadas pesan, a través de un puente, al denominado Charco de San Ginés, con los consiguientes perjuicios para las familias que habitan las viviendas construidas en su ribera.

Desde hace varios años existe un proyecto para canalizar estas aguas contaminadas fuera de la bahía. El presupuesto del proyecto es de catorce millones de pesetas, que serían aportadas conjuntamente por el Ayun-

tamiento de Arrecife y la Dirección General de Puertos, sin que hasta el momento se hayan ejecutado las obras, a pesar de que la mortandad de los peces se produce con relativa frecuencia.

★ Centenario de la Junta del Puerto de Sevilla

SEVILLA.—El director general de Puertos y Señales Marítimas Sadasa, Marín García, ha presidido los diversos actos organizados con motivo del centenario de la constitución de la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, celebrados en esta ciudad.

La Junta del Puerto sevillano, presidida por Joaquín Carlos López Lozano, celebró una reunión de carácter extraordinario en el salón de sesiones de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, a la que asistieron el director general de Puertos, el capitán general de la II Región Aérea, teniente general Luis Serrano de Pablo; el comandante militar de Marina y otras autoridades.

Se procedió en primer lugar a la entrega de diversas medallas conmemorativas del centenario de la Junta a representantes del comercio y la industria naviera sevillana, a los trabajadores de la plantilla portuaria con más de cuarenta años de servicio y a las familias con más de tres miembros trabajando en los servicios del puerto de Sevilla.

Seguidamente, el presidente del Círculo de Labradores y Propietarios, en nombre de su entidad, del Círculo Mercantil y del Club Náutico hizo entrega al presidente de la Junta del Puerto de una placa de plata en gratitud por la cesión de terrenos en las márgenes del río para instalaciones deportivas de dichas entidades.

Por último pronunció unas palabras el señor López Lozano, quien glosó la historia del puerto de Sevilla y del río Guadalquivir, y resaltó la importancia e influencia que siempre tuvieron en el desarrollo del comercio y la industria sevillanos.

El señor López Lozano hizo entrega de la medalla de plata conmemorativa del centenario al director general de Puertos, señor Marín García, quien agradeció la distinción.

Indicó el director general de Puertos que el de Sevilla puede considerarse como el undécimo puerto de importancia del país, pues aparte de los transportes de petróleo, el puerto de Sevilla tiene un movimiento anual de 3.300.000 toneladas. Señaló su confianza en el futuro del puerto hispalense y se refirió a las diversas obras de mejora en sus instalaciones que van a llevarse a cabo inmediatamente.

Más tarde, en la avenida de Molini, ante la sede de la Junta del Puerto, fue descubierto un monolito que perpetúa la efemérides centenaria de la entidad.

★ Obras en el puerto de Bilbao

MADRID, 22.—Las obras de rehabilitación del espigón número 2 del puerto de Bilbao

salen a concurso-subasta en la cantidad de 155.872.828 pesetas.

Estas obras deberán ejecutarse en el plazo de dieciséis meses, estando prevista una iniciación dentro del cuarto trimestre del presente año.

El proyecto de pliegos y cláusulas se halla en la Secretaría de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao, situada en Campo de Volantín, 41, Bilbao.

La presente resolución, del Ministerio de Obras Públicas aparece publicada hoy en el "Boletín Oficial del Estado".

★ Obras por más de 500 millones de pesetas para el puerto de El Musel

GIJÓN.—En una cifra superior a los 500 millones de pesetas fueron adjudicadas las subastas para la construcción de muelles de El Musel.

Con estas obras se aumentarán las líneas de atraque en más de mil metros y se acondicionará el puerto para barcos con todo tipo de calados, lo que permitirá un tráfico de mercancías más fluido.

Las obras de los muelles de la Osa fueron adjudicadas a la Constructora Internacional en más de 470 millones de pesetas, y los de la cobertura de Renduello a Agromán en 173 millones.

★ Valencia: Seis barcos permanecen hundidos en el puerto de Valencia

VALENCIA, 23.—Seis barcos permanecen hundidos en el puerto de Valencia o en sus inmediaciones, según una información que hoy publica el periódico "Levante".

A consecuencia de los bombardeos de la guerra resultaron hundidos cuatro barcos, que desde entonces permanecen en el fondo del mar. Dos de estos barcos, el "Torpenax" y el "Arlow", se hallan situados en las inmediaciones del puerto, pero otros dos, el "Torpehal" y el "Junión", al ser ampliado el puerto, han quedado entre el nuevo dique Este y el viejo.

Durante la segunda guerra mundial, y cuando llegaba de arribada forzosa por un fuerte temporal, se hundió frente a la bocana el "Saint-Albert", de unas mil toneladas, cargado de carbón. Este barco se encuentra ahora en pleno canal de entrada al puerto, a unos 12 metros de profundidad, y cuando se efectúe el dragado de la bocana hasta 15 metros, para la plena utilización de la dársena Sur, habrá que extraerlo, aunque también se habla de dinamitarlo.

Finalmente, hace unos ocho años naufragó fuera del puerto, a causa de un incendio que se declaró a bordo, el buque "Pico Aneto", hundido a unos 25 metros de profundidad, y que ha

sido adquirido por el buzo Vicente Burriel, que se propone extraerlo para el aprovechamiento del metal.

★ El Ferrol del Caudillo: Se entregó el mayor buque de carga seca construido en España

EL FERROL DEL CAUDILLO, 18.—El buque "Snestad", de 118.000 toneladas, construido en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán para la naviera noruega Klaveness, ha sido entregado hoy a la citada naviera.

Este buque es del tipo "obo" y será destinado al transporte de mercancías a granel. Es un buque granelero combinado como "obo".

Como buque de carga seca es el mayor de los construidos hasta ahora en España, y su construcción ha sido realizada bajo la inspección de la Sociedad de Clasificación Bureau Veritas.

Tiene nueve bodegas de carga, con una capacidad de 140.000 metros cúbicos.

Este buque tiene un peso muerto de 118.000 toneladas; eslora total, 265,80 metros; eslora entre perpendiculares, 250 metros; manga, 40 metros; puntal, 22,50 metros; calado en carga, 16,69 metros; potencia de motor, 26.100 BHP; velocidad máxima, 17 nudos.

El acto de entrega del navío se efectuó después de haber realizado éste las pruebas oficiales de mar. En esta ceremonia representó a la Empresa Nacional Bazán el director de la factoría ferrolana, Félix Alonso, y a la naviera, su propietario señor Klaveness. Finalizado el acto de entrega se procedió al cambio de banderas, arriándose la española e izándose la noruega.

★ Mercado Internacional de fletes: Los fletes aumentaron un 12 por 100 en un año

MADRID, 19.—Un 12 por ciento más altos que en igual período del año anterior se han mantenido los fletes durante los tres primeros meses de este año 1974, según informa Fletamar.

En cuanto a la presente semana, tampoco se han producido cambios notables en el mercado, que ha destacado por la evidente falta de interés de los fletadores, escasez de operaciones y ligerísima tendencia a la baja en algunos sectores.

El mayor interés lo ha aportado la notable demanda de tonelaje en "time charter" para períodos a corto y medio plazo y con indicaciones de fletes, que en algún caso parecen atractivas para los armadores y podrían considerarse como buen augurio de cara al futuro.

★ Cádiz: Semana de Estudios Oceánicos

CADIZ, 22.—Del 4 al 9 de noviembre tendrá lugar en esta ciudad la primera Semana de Estudios Oceánicos, cuya organización corre a cargo de la Facultad de Ciencias de Cádiz, dependiente de la Universidad de Sevilla.

Dicha Semana consistirá en una serie de conferencias llamadas a promover un nivel científico más alto sobre estos temas.

La Semana cuenta con el patrocinio del Ministerio de Educación y Ciencia; el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Universidad de Sevilla, la Diputación Provincial de Cádiz, el Ayuntamiento de Cádiz, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación; el Ayuntamiento del Puerto de Santa María, la Empresa Nacional Adaro y otras entidades.

★ Durante 1974 se ha incrementado la cartera de pedidos a la construcción naval

MADRID.—La cartera de pedidos a la construcción naval, entre el primero de julio de 1973 e igual fecha del presente año, ha presentado un incremento que, según cifras provisionales del Sindicato Nacional del Metal, es de 1.447.771 toneladas de registro bruto.

La cartera de pedidos en el primero de julio de 1974 se calcula en un total de 7.054.645 toneladas de registro bruto.

Por otra parte, durante el primer semestre de 1974, destaca el incremento de puestas de quilla con respecto a igual período de 1973. El volumen total de este subsector fue de 628.755 toneladas de registro bruto.

Igualmente se registraron volúmenes de 757.949 toneladas en botaduras, 469.891 toneladas de entregas y 375.477 toneladas de nuevos contratos.

★ Las Palmas contará con un centro de investigación pesquera

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—A finales de este año o principios del próximo se iniciarán las obras del Centro de Investigación Pesquera de Las Palmas, cuyo proyecto asciende a treinta millones de pesetas. El acuerdo de construcción fue firmado en los primeros meses de este año, en Madrid, entre el Cabildo Insular y el Patronato Juan de la Cierva.

Este Centro de Investigación, que se alzará en la localidad de Taliarte, abarcará tecnología pesquera, tecnología de subproducto de la pesca, etcétera. El Patronato Juan de la Cierva dotará al Centro del personal y material necesario para el desarrollo de su labor.

NOTICIARIO MARITIMO

★ Un avión inglés divisa una gran mancha de petróleo a unas treinta millas de Cabo Prior

EL FERROL DEL CAUDILLO. Una mancha de petróleo en una extensión de diez millas ha sido descubierta por un avión inglés, según notificación recibida en el servicio de búsqueda y de salvamento del Ejército del Aire. La mancha está situada a unas treinta millas al Noroeste de Cabo Prior.

Al tener conocimiento de la noticia, el capitán general de la zona marítima del Cantábrico ordenó la salida hacia el indicado punto de un buque destacado en esta zona marítima, con el fin de investigar los orígenes de la mancha y de tomar las medidas convenientes con objeto de paliar sus posibles efectos.

Al parecer, esta "marea negra", extendida en un área de diez millas, puede provenir de la limpieza de tanques efectuada por algún buque petrolero.

★ Bilbao: Dos "Victory" para el desguace

BILBAO.—Dos barcos "Victory" norteamericanos, de la segunda guerra mundial, han llegado a Bilbao para el desguace.

Este tipo de embarcaciones fue ideado por los Estados Unidos de América para paliar en cierto modo las bajas que sufrió aquella flota por ataques de los submarinos alemanes.

Ambas embarcaciones han sido adquiridas a United States Maritime Administration en subasta internacional, y cada una de ellas tiene 7.600 toneladas de registro bruto.

★ Cartagena: Más de un millón de pesetas para la Semana del Cine Naval

CARTAGENA (Murcia), 19.—A más de un millón de pesetas ascienden las subvenciones para la Tercera Semana Internacional de Cine Naval.

Sobresalen las ayudas del Ministerio de Información y Turismo, con 350.000 pesetas; Marina, con 250.000, y el Ayuntamiento de Cartagena, con idéntica cantidad.

De ello se ha informado en el pleno de la comisión organizadora, donde igualmente se ha dado cuenta de las denominaciones que ha de recibir cada uno de los días de esa Semana, que son: Día de la Provincia, de la Armada, del Turista, del Pescador, de la Mujer del Marino, de los Deportes en el Mar y de las Vocaciones Infantiles.

Otro asunto dado a conocer fue la participación de 19 países y la creación de unas metopas que con el nombre de la Orden de Hannon (en razón de aquel

navegante que fue Rey de Cartago se concederá a los más eficaces colaboradores.

★ Huelva: Un yate danés tras la ruta de Colón

HUELVA, 17.—Procedente de Lisboa ha llegado a este puerto el yate "Hans Christian Andersen", que emprenderá próximamente una singladura para seguir la ruta de Cristóbal Colón.

Bajo el mando del capitán O. Korggaard Jedsen, viaja en el yate una tripulación de quince hombres. La expedición está mandada por el escritor y artista danés Hakon Mielche, a quien acompañan otros once pasajeros.

El yate partirá mañana o pasado mañana —está aún sin decidir el momento exacto— y se dirigirá a La Gomera para desde allí viajar hasta San Salvador, a donde se espera arribar en el plazo de un mes. Posteriormente el yate continuará crucero hasta Haití, San Alox y Antigua, para rendir viaje en Martinica.

El "Hans Christian Andersen" está dotado de los mejores adelantos para un crucero de placer, desde bar, pista de baile, sonido estereofónico, etcétera, hasta una sala de proyecciones cinematográficas.

★ Motril: Una "pesca" extraña

MOTRIL (Granada).—La embarcación pesquera "Hermanos Martín Carmona" ha traído hasta el puerto de Motril la estructura metálica de un helicóptero —parcialmente oxidada— que había quedado enganchada en sus redes mientras faenaba a la altura de Torrox (Málaga).

Por el momento no se ha podido determinar el origen, modelo y nacionalidad del helicóptero, ya que sus restos no conservan rastros visibles que permitan su identificación. No obstante, parece tratarse de un helicóptero militar de envergadura superior a los 15 metros. El fuselaje aparece retorcido y aplastado por la proa.

Como dato curioso hay que destacar que algunos mecanismos auxiliares y pequeños mandos se conservan en sorprendentes condiciones de funcionamiento. Los restos del helicóptero han quedado a disposición de las autoridades de Marina.

★ Reparaciones navales: Actividad "In crescendo"

El renglón reparaciones de buques es importante para la economía del país, porque no sólo ofrece trabajo a los astilleros, sino que también proporciona salida a multitud de productos de la industria auxiliar, según "Noticias Económicas del Banco de Bilbao".

Durante el pasado ejercicio, la industria naval española reparó 2.873 barcos, con un total de 10.317.162 TRB, de los

cuales 2.221 con 5.899.428 toneladas a pabellones extranjeros. El valor de estas reparaciones ascendió a 6.500 millones de pesetas.

A la vista de esta demanda, que deberá incrementarse a tenor del aumento de las flotas del país y por imperativos geográficos, Astilleros Españoles acomete la construcción de un centro de reparaciones en la bahía de Cádiz para atender embarcaciones de hasta 400.000 TPM, con inversiones del orden de los 1.600 millones de pesetas. Y también se afrontan dos centros menores en el archipiélago canario, concretamente en Las Palmas y en la isla de Tenerife.

★ Casi mil millones de pesetas

LA CORUÑA.—A casi mil millones de pesetas se eleva el valor de la pesca desembarcada en el puerto pesquero de La Coruña durante los últimos meses de junio, julio y agosto. En total lo fueron 23.191 toneladas de pescado fresco, crustáceos y moluscos, con un valor de 987.864.000 pesetas.

Durante el mes de junio han sido desembarcadas en este puerto pesquero 7.278 toneladas de pescado fresco, con un valor de 277.674.000 pesetas; 235 toneladas de crustáceos, por importe de 27.858.000 pesetas, y 165 toneladas de moluscos, valoradas en 2.198.000 pesetas. En julio, el pescado fresco descargado ascendió a 8.986 toneladas, por valor de 345.571.000 pesetas; 505 toneladas de crustáceos, por importe de 53.167.000 pesetas, y 61 toneladas de moluscos, por valor de 679.000 pesetas. Y en el mes de agosto último se desembarcaron 5.532 toneladas de pescado fresco, por valor de 236.562.000 pesetas; 393 toneladas de crustáceos, por valor de 43.580.000 pesetas, y 36 toneladas de moluscos, por valor de 595.000 pesetas.

El total de pesca desembarcada en el mes de junio fue de 7.678 toneladas, por valor de 307.730.000 pesetas; en julio ascendió a 9.552 toneladas, por valor de 399.397.000 pesetas, y en agosto pasado el total fue de 5.961 toneladas, por valor de 280.737.000 pesetas.



CRONICA DE VALENCIA

Homenaje de los arrumbadores IMPOSICION DEL "BRASER D'OR" AL DELEGADO DE TRABAJO

★ Una planta de gas natural en nuestro puerto en 1979

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Se celebró en Valencia un emotivo acto durante el que se hizo entrega, por parte del presidente de la Agrupación de Arrumbadores del Puerto de Valencia, Vicente Beses Zamorano, del primer "Braser d'Or" al delegado provincial de Trabajo de esta ciudad, don José Miguel Prados Terriente.

"La concesión de esta primera distinción al delegado de Trabajo viene a recompensar una labor callada y sincera en pro de una profesión como la nuestra, que, habiendo sido menospreciada a lo largo de mucho tiempo, se ha sabido ganar el respeto de todos dentro del puerto, labor que en esta ceremonia queremos recompensar en la persona de nuestro delegado provincial de Trabajo"; a estas palabras, que no fueron sino el afecto que los arrumbadores del puerto de Valencia sienten por don José Miguel Prados Terriente, contestó éste diciendo que todo lo que había hecho no había sido sino en cumplimiento de su deber, y que el símbolo del "Braser d'Or" —un hombre encorvado bajo el peso de un costal— ocuparía un lugar preferente en su despacho, para recordarle siempre que detrás de él había unos trabajadores a los que se debía y en los que tenía que pensar constantemente como jefe de ellos que era, por razón de su cargo.

En la presidencia del acto se encontraban, además del delegado de Trabajo y el presidente de la Sección de Arrumbadores del Puerto de Valencia, el segundo comandante de Marina, don Antonio Valles Suárez; presidente del Sindicato de la Marina Mercante, don José Felgas Calatayud; director del puerto, don José Luis Vilar Hueso, y el secretario de la Sección de Trabajos Portuarios, don Eusebio Ortiz.

EL PROBLEMA DE LOS PLATANOS

Un problema al margen de la vida marinera y portuaria de Valencia, el de los plátanos en concreto, que puede clasificarse como comercial, tiene, pese a todo, sus pequeñas repercusiones que en principio no parecían tener importancia. Se

trata en esta ocasión de la pérdida de 150 salarios aproximadamente, entre sección marítima y sección terrestre, entre los obreros portuarios de Valencia, al dejar de hacer escala los buques de Canarias con este tipo de mercancía en nuestro puerto.

No entramos en la cuestión de quién tiene o no razón en todo este asunto del plátano, si los comerciantes valencianos o los vendedores canarios, aunque sí queremos hacer notar que una vez más la cuerda se rompe también por lo más flojo, por la pérdida de unos salarios de unos obreros que no entran ni salen en la cuestión.

PLANTA DE GAS NATURAL PARA VALENCIA

Parece ya totalmente decidido que, de acuerdo con la política energética del Gobierno y los proyectos de ENAGAS (Empresa Nacional del Gas), para finales de 1979 entrará en funcionamiento en el puerto de Valencia una planta de regasificación de gas natural.

Simultáneamente, con la entrada en funcionamiento de esta planta, lo harán dos gaseoductos que enlazarán Valencia y Madrid y Valencia y Amposta, con el fin, este último, de enlazar con el Bilbao-Barcelona, con lo que quedará constituida la red básica de gaseoductos a escala nacional.

La planta de regasificación, para cuya instalación se han venido manteniendo diversos contactos a nivel de ingenieros de ENEGAS, dirección del puerto de Valencia, ocupará una superficie de 200.000 metros cuadrados junto al nuevo dique Este de protección y abrigo, para lo cual deberán efectuarse las correspondientes obras de relleno. Al parecer, el proyecto de esta planta se encuentra muy adelantado y será presentado en breve, dados los plazos de ejecución con que se cuenta para su construcción, pensando que debe entrar en funcionamiento a finales de 1979. ■ VICENTE FAYOS.



EQUIPO DE FUTBOL DEL I. S. M. EN LA LIGA DE EDUCACION Y DESCANSO

Equipo de fútbol formado por personal del Instituto Social de la Marina, que ya ha comenzado a competir en la Liga de Educación y Descanso (dentro de la categoría de Agrupaciones Deportivas). Su debut en dicha competición no ha podido ser más esperanzador, puesto que vencieron por 3-2 al Real Mira de Madrid. El equipo formado para dicho partido fue: Rafael, en la puerta; Carmelo, Soriano y Narváez, en la defensa; Félix y Jaime, en la media, y Carrillo, Luis, Carlos, Blanco, Julián y Gutiérrez, en la delantera.

Esperamos que continúe el éxito en la competición y las ilusiones de conseguir la Copa... Texto y fotografía: RAMON.

LAS AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

BUQUE- ESCUELA

El "Estrellita del Sursudeste", pequeño barco-escuela de la Marina Mercante, atracó en el muelle de poniente al anochecer. Una hora después, el primer oficial (a la vez profesor de Astronomía, Cosido de Velas, Morse y Sintaxis para "Despatch Money") pasaba revista en cubierta, cerca de la pasarela, a la fila de desenfilados alumnos de nada bien planchado uniforme.

—Usted, López, no salta a tierra. Ayer no supo desarrollar la fórmula del método de Litrow y estuvo en clase tirando bolitas de pan.

López subió a la cruceta el día anterior, cuando el buque se bamboleaba en medio de la mar gruesa, y aferró la escandalosa tan tranquilo.

—Valdetez, tampoco. Por escribir en la pizarra "el primero tiene el culo gordo".

Valdetez, refunfuñando, abandonó el desorden de la fila y se va hacia el bamprés a calmar en solitario su rabia. Los temporales no le inmutan, pero los "chivatos" le traen loco a sus veinticinco años.

—Moraleta no sale —y cuando el alumno, el que mejor trepa por la jarcia y baja deslizándose por un estay, va a protestar, el profesor aclara—: Por comerse las galletas del desayuno de los demás. Y Suárez se queda a bordo también. Por cantar "El pañuelo de Reverte" cuando el viento rasgó las velas, estando de guardia.

Han pasado diez días sin ver tierra, cinco de ellos bailando al son de un fuerte temporal, pero Moraleta, que ronda los treinta, y Suárez, que tiene un bigote espeso y negro como la boca de un lobo (de mar, claro), optan por callarse y dar patadas a una estache adujada.

Los otros alumnos cruzan la pasarela, algunos con cierto cuidado porque podrían caer al agua y no saben nadar.

—Dense la mano al cruzar las calles —recomienda el primer oficial, que nunca había sido profesor de nada, pero recuerda sus tiempos de colegial y se sienta protector—. No beban más que refrescos. Y a las diez y media, a bordo, como siempre. Y no se acerquen a las rabizas de tierra. Y no se manchen el uniforme.

—Descuide, señor profesor —dice el otro primero, el de la clase.

Una vez pisado el muelle, dieciséis hombres echan a correr, dando saltos de júbilo y gritos, todos en dirección a dos chicas que se ven al lado de la estación marítima. Sólo tres se han quedado junto a un noray, esperando.

Sobre cubierta aparece en camiseta otro alumno, agitando un papel.

—¡Don Benito! Ya he copiado doscientas veces la maniobra de ciaboga. ¿Puedo vestirme?

Pero el oficial está en el muelle, reunido con los tres alumnos, y no hace caso.

—Ayer, durante la merienda, Alvarado pegó un chicle en el antejo del sextante del segundo oficial —delata Pérez, que sueña con un sobresaliente en Astronomía.

—Y Suárez dijo que usted tenía de marino lo que Colón de pastor.

—Don Benito, ¿qué nota me ha puesto hoy en Geografía?

Mientras tanto, los dieciséis alumnos restantes se han cansado pronto de perseguir a las dos chicas por las calles, no por falta de ánimo, sino porque la vida en el barco no permite estar entrenados para largas carreras, y han entrado de arribado en el primer bar.

Recordando el último consejo sobre la limpieza del paternal profesor de marinos, no quieren ensuciar ni los vasos. Y cantando con todas sus ganas, beben directamente cada uno de su botella de ron. ■ EL AGREGADO VITINOWSKY.

Convocatoria de la Casa del Mar de Cádiz, del Instituto Social de la Marina

I CONCURSO LITERARIO JUAN SEBASTIAN ELCANO

La Casa del Mar de Cádiz, dentro de sus actividades culturales, convoca su I Concurso Literario Juan Sebastián Elcano, en memoria del famoso marino vasco, símbolo de las virtudes heroicas de los hombres del mar, quien habiendo partido de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, retornó al puerto de su partida el día 6 de septiembre de 1522, después de dar por primera vez la vuelta al mundo.

Esta primera edición del concurso literario estará dedicada al género de CUENTOS, con arreglo a las siguientes bases:

1. Podrán concurrir al concurso cuantas personas de nacionalidad española lo deseen.
2. Los cuentos, inéditos, escritos en lengua castellana, versarán sobre el tema general "Cádiz y el mar", sin ninguna otra limitación, entendiéndose por Cádiz toda su provincia. Se presentarán por triplicado, escritos por una sola cara y a dos espacios, con una extensión mínima de diez folios y máxima de quince.
3. Cada concursante podrá presentar los cuentos que desee.
4. Los originales deberán ser dirigidos a la delegación provincial del Instituto Social de la Marina (Unidad de Fomento Social), Casa del Mar, Cádiz, con la indicación en el sobre "Para el I Concurso Literario Juan Sebastián Elcano". Se enviarán firmados con un lema, y en sobre aparte, cerrado, con el mismo lema, el nombre y apellidos, así como

dirección postal y telefónica del autor. Quedarán excluidos y eliminados del concurso los trabajos que aparezcan firmados por sus autores.

5. El plazo de admisión comenzará a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria y expirará el 10 de diciembre de 1974.

6. Se establece un premio en metálico de 25.000 pesetas y placa de plata, y dos accésits de 5.000 pesetas cada uno.

7. Para el fallo del concurso se reunirá el Jurado, cuya composición se anunciará previamente, en la noche del 28 de diciembre, dándose a conocer seguidamente el resultado a los medios informativos.

8. Los cuentos premiados quedarán en propiedad del Instituto Social de la Marina, quien se reserva el derecho de publicarlos en la forma que estime conveniente. No obstante, previa petición del autor, autorizará la publicación particular de los mismos, haciendo constar la circunstancia del premio y entregando en la delegación provincial del Instituto Social de la Marina 50 ejemplares gratuitos (si se trata de libro o folleto) o tres ejemplares (si se trata de periódico o revista).

9. Los cuentos no premiados podrán ser retirados por los interesados en el plazo de dos meses.

10. La presentación de trabajos supone la plena conformidad de sus autores con las presentes bases.

CUENTOS DE LA RIA Y MAS ALLA

PATXI, EMIGRANTE

Patxi quiere ahorrar dinero, quiere casarse.

Las costeras de la anchoa y del bonito han venido algo flojas y decide embarcarse, durante los meses de invierno, en un barco extranjero.

Quiere ganar mucho dinero y no le importa que el barco sea griego, libanés o panameño, le importa un pito que sea un barco de esos llamados piratas, él quiere sólo el dinero y el resto le trae sin cuidado.

Pasó el invierno... Navegó, trabajó duro, pasó temporales y fatigas, pero volvió con sus buenos dineros en el bolsillo.

Ahora... desde su casa levantada sobre un acan-

tilado del mar Cantábrico, reflexiona y piensa en el contraste que significa la vida de un marino.

No comprende por qué los marineros españoles marchan a navegar a barcos extranjeros cuando nuestros barcos necesitan de hombres expertos.

Y no comprende tampoco por qué en los barcos españoles no pagan los mismos sueldos que en los barcos de pabellón extranjero.

Parece un absurdo, pero en el fondo de todo cree adivinar ese fácil señuelo que significa el dinero, a cambio del cual damos lo mejor de nuestra vida y, en ocasiones, la vida misma.

Recuerda a aquel amigo suyo que, por el afán del dinero, dejó viuda y tres hijos sin ningún amparo... y recuerda también aquel amigo de su padre que, después de navegar toda la vida en un barco de bandera nacional, medio vive y mendiga con la pequeña pensión que cobra.

¡Gracias a Dios! los tiempos cambian y, en un caso, las pensiones se han dignificado sensiblemente y, en otro, los Seguros empiezan a proteger la vida de nuestros marinos emigrantes. Pero, ¿por qué todo debe hacerse a costa de tanto sacrificio y sangre?

Patxi piensa que la vida

es un contrasentido. Si quieres dinero, te falta seguridad, y si quieres seguridad, te falta dinero. ¿No vamos a ser capaces de conjugar ambas necesidades?

Lo mejor es que Patxi se vaya a pescar anchoas y besugos.

Estos problemas económicos tan complicados cree que deben ser resueltos por esos grandes navieros y esos capitanes imponentes por los que siente gran respeto y le producen profunda impresión, pero a los que él, en ocasiones, no les comprende.

Bilbao, 28 de septiembre de 1974. ■ LAZARO ROSA JORDAN.

¡MARINO MERCANTE ESPAÑOL!

Infórmate en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de tus derechos con relación a la Seguridad Social española, si estás navegando o vas a navegar en buques de bandera extranjera.

Es importante. No lo dejes para otra oportunidad.

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

SOLUCION AL «DAMERO MARINERO» PUBLICADO EN EL NUMERO 108

"Bajo las olas pensativas, el gran navio de la infancia está durmiendo.

En el abismo es su dulzura, como un violín abandonado en el desierto".

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: F. L. BERNARDEZ-«EL MAR».)

1 !	Y	2	T	3	J	4	K	5	B	6	V		7	X	8	F	9	CH	10	D		11	R	12	X		13	N	14	F	15	G	16	Y		17	B	18	S		19	E						
20	Z	21	T	22	X			23	N	24	J	25	K	26	V	27	B	28	N	29	L		30	C	31	R		32	N	33	G	34	K	35	L	36	T	37	B	38	F	39	E	40	T			
41	G	42	F	43	N			44	K	45	L	46	B			47	E	48	J	49	S		50	CH	51	Y	52	T	53	U	54	M			55	J	56	P	57	R	58	F		59	H			
60	Y	61	R	62	F	63	CH	64	X	65	G	66	V			67	B	68	S	69	CH	70	M			71	N	72	D	73	N	74	J	75	O	76	X	77	L			78	B	79	S	80	D	
81	N	82	K	83	U			84	P	85	J	86	R	87	B	88	S	89	E			90	O	91	F	92	X	93	U			94	G	95	J	96	V	97	N	98	Q			99	L	100	D	
		101	Z	102	U			103	N	104	C	105	O	106	A	107	T	108	S	109	W	110	D			111	Y	112	N	113	A	114	K	115	O	116	!			117	G	118	F	119	W	120	Z	
121	Y	122	H	123	N	124	C	125	Q			126	!	127	U	128	P			129	Z	130	D	131	A			132	T	133	N	134	C	135	Q	136	!	137	M			138	S	139	W			
140	V	141	Z	142	X	143	M	144	U	145	Q			146	H	147	B			148	P	149	CH	150	D	151	E	152	X	153	M	154	K	155	L			156	V	157	J	158	P	159	CH	160	A	
161	R	162	G			163	N	164	O	165	L			166	!	167	F	168	P	169	W	170	A	171	J	172	H																					

A. Oficio que había en los barcos mercantes y cuyas funciones eran las de estibarlos. El que lo ejercía ocupaba plaza inmediatamente después del patrón y era responsable de cualquier avería que resultase por defecto en la estiba.

113 106 160 170 131

B. Cabo o cable que sirve para mantener horizontal o en un ángulo determinado a las vergas, botavaras y otras perchas.

147 37 78 87 5 46 17 67 27

C. Nombre por el que también se conoce al tiburón-ballena.

30 134 104 124

CH. Riesgo o peligro de varar o abordarse con otro buque.

159 63 50 149 9 69

D. Pallette o tejido que se pone en las jaretas y montones para evitar el roce.

72 100 150 130 80 110 10

E. Fondo del mar o de un lago.

39 89 47 19 151

F. En las naves romanas, adorno de madera de la popa, figurando plumas de aves.

58 38 14 91 118 42 62 8

G. Reparó los destrozos causados en las redes.

41 162 15 117 94 65 33

H. Parte más baja del interior de un buque.

122 59 146 172

I. Al revés, bolso o compartimiento en el que se concentra la pesca capturada por cualquier arte de pesca que no sea de enmalle.

136 166 116 126

J. Expresión muy corriente en los buques mercantes y pesqueros para llamar al contramaestre.

157 95 24 74 171 85 3 55 48

K. Navegante troyano, al que se le atribuyeron largas y dificultosas travesías marítimas. Se decía que Antenor fue el que fundó la ciudad italiana de Padua.

44 4 82 154 34 114 25

L. Ventarrón del Este.

165 99 45 35 29 155 77

M. Movimientos alternativos de elevación y depresión que se observan en la superficie de los mares, ríos o lagos.

143 70 153 54 137

N. Círculo de madera de la rueda del timón, en el que terminan los radios de la misma y van encajadas firmemente las cabillas.

71 112 133 97 123 13

N. Redes que constituyen las paredes de la boca en la almadra de buche.

81 73 163 103 32 23 43 28

O. Al revés, lo que se ha extraído del mar cuando ya está a bordo o en tierra y puede ser mercantilizado.

75 90 115 164 105

P. Embarcación de transporte por el Nilo. Tiene unos diez metros de eslora y está aparejada con una vela latina.

128 56 84 158 168 148

Q. Da al timón el ángulo conveniente para que el buque disminuya el que forma su proa con el viento.

145 125 135 98

R. Rey de Feras, muy estimado de Apolo, según la mitología griega, y que participó en la célebre expedición de los argonautas.

86 57 11 31 161 61

S. Dícese del estado de la mar con olas de gran longitud y que no rompen.

79 68 49 88 108 138 18

T. Ventana o escotilla para dar paso a la luz y ventilar las partes interiores del buque.

167 2 52 132 107 36 21 40

U. Aproximación de dos astros lo bastante para que sin llegar a eclipsarse se vean a un tiempo en el campo del telescopio.

83 53 102 93 144 127

V. Al revés, tiempo en que sopla el viento favorable para navegar.

96 66 156 140 6 26

W. Conjunto de útiles de un determinado arte de pesca convenientemente armado.

119 139 169 109

X. Denominación que se da modernamente al mar formado por las aguas que se extienden al Este del meridiano de cabo Farewell y al Sur del estrecho de Dinamarca hasta la loma submarina de Wyville Thomson.

64 7 142 92 152 76 12 22

Y. Estacha o cabo grueso que se da por la popa o aleta de un buque a otro buque, cadena, boya, ancla o cual-

quier otro punto, con el fin de atravesarlo o mantenerlo abierto de un muelle, o en una posición determinada.

1 51 60 121 111 16

Z. Sur o mediodía en la antigua rosa de los vientos griega.

141 101 129 120 20

ASTILLEROS DE TARRAGONA DE JUAN BTA. GARCIA

PROYECTO,
CONSTRUCCION
Y REPARACION
DE BUQUES

VARADEROS

Carro para buques
hasta 900 Tms. de peso

RIO FRANCOLI, S/N

TARRAGONA (PUERTO)

TELEFONOS 21 23 47 - 21 23 48

TELEX: 56479 GMAR

ATENAS, UNA CIUDAD TENDIDA AL SOL

S IEMPRE que en Atenas surge el sol, en el cielo más antiguo del mundo, tras un día nublado, a los atenienses se les alborotan los pájaros del sentimiento. Durante las grisáceas jornadas, con el aire levemente húmedo por la brisa salada de El Pireo mezclada con la sorda amenaza de la lluvia, los habitantes de la ciudad de Pericles andan cabizbajos, silenciosos, con los ojos entornados y las manos ocultas en los bolsillos. Pero cuando el sol aparece, haciendo huir hacia Italia o Turquía las nubes que entoldaban la ciudad, los griegos resurgen de la propia ceniza de su abatimiento y con sus gritos, sus increpaciones de acera a acera y su modo de reír a flor de diente, cambian

súbitamente la fisonomía de la ciudad.

Entonces, Atenas es más mediterránea que nunca. Entonces, los griegos sacuden de golpe la taciturna melancolía que los siglos de dominación turca dejaron sobre sus hombros y se dan la mano con más firmeza que nunca con sus hermanos de mar, los italianos y los españoles. Uno puede mezclarse con ellos y notar que pese a la diferente música de su idioma, los griegos están al alcance de nuestro latino corazón.

Atenas no es sólo su pasado glorioso de cuna de la filosofía y del teatro, del que apenas pueden percibirse sus recuerdos en una Acrópolis perturbada por el guirigay políglota de centenares de turistas. Ate-

nas, cara al mundo, mirando a los «tour operators», ha querido hacernos creer que sus atractivos son la arqueología, el pasado, la nostalgia. Pero Atenas es, por encima de todo eso, los griegos en un día de sol. Los griegos en las ruinas del ágora, nuevos filósofos sin saberlo, paseando despacio e intercambiando monedas de alegría en cada mirada. En los parques, en el estadio olímpico, en las plazas. Los atenienses, hospitalarios, con la tristeza olvidada a golpes de rayo de sol.

Atenas es como una ciudad que se tendiera al sol a olvidar muchas cosas. Y su postura no es la del lagarto que se medio duerme en lentas digestiones de apatía y «nonchalance». La ciudad hierve al sol, bullente



de risa y grito. Y uno, que ha corrido sus calles en los días nublados envuelto en la pesada tristeza de sus habitantes, siente deseos de cogerse de la mano de estos nuevos y diferentes atenienses de risa y grito, para girar con ellos en un sirtaki de alegre hermandad.

Esta soleada alegría se mantiene todavía por la noche, cuando el sol ya ha desaparecido y las ruinas de la Acrópolis se iluminan con el haz lechoso de los reflectores y focos eléctricos. La ciudad conserva como un calorillo vivificador, que se extiende desde el ruidoso y musical barrio de Plaka hasta la elevada terraza del hotel Hilton. Entonces, Atenas vierte en las venas del forastero, filtrado por el mágico aire que parece danzar en las calles, un extraño embrujo, parejo y diferente al mismo tiempo, del embrujo de ciudades como Sevilla o Acapulco. Ate-

nas es, entonces, una ciudad para la confianza, para la charla íntima, para el paseo lento, para dejarse llevar por amores inevitables. Para perderse por cualquiera de sus calles y no encontrar el camino del hotel hasta el amanecer.

Porque Atenas, vista con ojos de fría urbanística, es simplemente una extensa ciudad, de calles rectas, de largas avenidas, de plazas geométricas y de generosas zonas verdes. Con las gafas de historiador, es la ciudad de Pericles, la concentración de todo un pasado de reflexión, armonía, buen gusto y sereno vivir. Pero si la miramos con ojos de viajero cansado, ansioso de encontrar un apoyo para la andariego soledad, Atenas es una ciudad que se tiende al sol para levantarse a la noche cantando y pidiendo casi a gritos un vaso de alegría. ■ LUIS MARTINEZ MORCILLO.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS • AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES • ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.º

Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA

Apartado 2053

Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C. CALVO SOTELO, 1

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16

Teléfono 81 07 16

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)