

hoja del mar

NUMERO 99 •

AÑO X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • ENERO 1974



DON CARLOS
ARIAS NAVARRO,
PRESIDENTE
DEL
GOBIERNO



TODA ESPAÑA LLORÓ LA MUERTE
DEL ALMIRANTE CARRERO



CORY HERMANOS, S.A.

SERVICIOS DE REMOLQUES Y SALVAMENTOS

Apartado 12
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Teléfonos 26 08 50 (6 líneas)
Telegramas: "CORY LAS PALMAS"
Telex número 53 - MIDAT LP E

SUCURSAL EN TENERIFE
Apartado 79
Marina, 45 - SANTA CRUZ
Telegramas: CORY
Teléfono 24 48 80



NAUTICAL

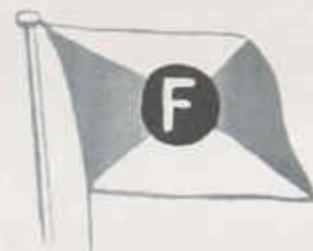
Luis Arbulu, s. l.

INSTRUMENTOS NAUTICOS Y
APARATOS DE NAVEGACION

Presidente Alvear, 49 y 52
Teléfonos 26 18 24-26 84 16-26 95 16

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

VIGO



FRUCASA

CONSIGNATARIOS
AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES
ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o
Apartado 327
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65
Telegramas: FRUCASA
Telex: 92035 FRUCA E
SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

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

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

Teléfonos 259 43 61-457 65 71
Telegramas: FRUCASA
Telex: 23114 FRUCA E
MADRID-16

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto Social
de la Marina

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

REDACCION

Corresponsales

En España: Alicante: Antonio Díez Martínez. Almería: José Eguizábal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. San Carlos de la Rápida: Luis Millán Roca. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

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

Redacción central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Ángel Sánchez Harguindegay.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou

Secretarias de Redacción: Juana Morillo González y Carmen Llorca Jiménez

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

DOLOR, SERENIDAD Y EQUILIBRIO

HAZ que subrayar unas constantes positivas que se han producido a raíz de la trágica muerte del almirante don Luis Carrero Blanco, presidente del Gobierno.

● La primera de ellas ha sido la consternación y el dolor. La desaparición del presidente asesinado produjo la reacción contraria a la que quizás buscaron los terroristas. El almirante Carrero fue un hombre de Estado querido y admirado. Su vida, dedicada por entero al servicio de la nación, su lealtad al Jefe del Estado, son altas virtudes que el pueblo ha sabido calibrar en su justa medida.

Ahora es también un mártir.

La historia de España tendrá que dedicar un capítulo importante y extenso a la figura del almirante Carrero, que trabajó calladamente, también incansablemente, en la ejecución de las directrices del Caudillo por una Patria mejor.

Su obra ha corrido líneas coincidentes con su norma de conducta. No se perdió en las ampulosas aureolas de lo abstracto, sino que quedó plasmada en lo concreto. Ha sido una obra de treinta años —casi exactamente toda la vida de la mayor parte de los españoles coetáneos de la tragedia—. Una obra marcada por el signo de la laboriosidad y la eficacia, sin pausas, desarrollada día a día.

El Jefe del Estado glosaba así su figura, en el tradicional mensaje de fin de año: "No quiero daros expresión más elocuente de su gran figura que los treinta y dos años de directa y generosa colaboración, durante los cuales demostró su permanente fidelidad a los principios del Movimiento Nacional y su lealtad acrisolada hacia la Patria. Su muerte ha sido, como fue toda su vida y su obra, un acto más de entrega a España".

● "El dolor no turba nuestra serenidad". La noche del criminal atentado, el presidente del Gobierno en funciones, don Torcuato Fernández Miranda, se dirigía al país en un mensaje radiado y televisado para dar cuenta de la muerte del almirante Carrero, e hizo expresión de la serenidad y la fortaleza del Gobierno en aquellos momentos difíciles.

Esta es, seguramente, la segunda constante positiva que se produjo a raíz del triste acontecimiento. "Todo el país está en orden".

Efectivamente: pese a la brutal conmoción que en todas partes causó la noticia del incalificable atentado, España entera vivió con absoluta serenidad las intensas jornadas en las que fueron sometidas a tensión máxima las instituciones. El dolor no turbaba la serenidad. La reacción de los españoles fue admirable. La Ley Orgánica no alteró en absoluto el funcionamiento de sus engranajes por la imprevista situación planteada. El ritmo del país siguió su marcha sin necesidad de acudir a medidas de excepción.

La madurez política de los españoles resistió esta prueba de fuego. Fue la más rotunda

respuesta a los agoreros de la acción extrema a ultranza.

● Los diez días constitucionales se siguieron con expectación inusitada. Quizá la historia contemporánea de España no ha vivido unas jornadas tan intensas —quizás tampoco tan fecundas— como las que se sucedieron durante los diez días constitucionales. La cuestión se centraba en el nombramiento del nuevo presidente del Gobierno. Circularon listas. La comidilla del país tenía terreno más que abonado para barajar nombres y posibilidades, y, ciertamente, los nombres que se barajaban respondían a una lógica y tenían una coherencia de cara al futuro. En el tablero político español se planteó una apasionante partida de ajedrez de resultados imprevisibles.

El Consejo del Reino, reunido durante horas, propuso una terna y el Jefe del Estado designó exactamente a quien mejor convenía para desempeñar el cargo de presidente del Gobierno: don Carlos Arias Navarro.

Lo curioso es que el nombre del señor Arias no había circulado entre las muy numerosas listas de presidenciables. Pero quizás sea precisamente éste uno de los múltiples factores que aconsejaban su designación: los grupos y las tendencias no le habían tenido en cuenta porque no está ideológicamente adscrito a ningún grupo y a ninguna tendencia.

El presidente Arias es, por tanto, esencialmente el equilibrio. La tercera constante positiva será, pues, la genial decisión política adoptada por Franco: el nombramiento del sucesor del almirante Carrero en la persona de Arias Navarro.

Don Carlos Arias es, como lo fue Carrero, un hombre trabajador y eficaz, que une a sus muchas virtudes la de la fidelidad. Tiene una larga experiencia política, ha desempeñado cargos de acentuada responsabilidad; es, además, tremendamente popular.

En un tiempo de continuas y profundas tensiones económicas y sociales a nivel mundial, de las que nuestro país no podía sustraerse, hubiera sido un lujo imperdonable sustituir el trabajo por el discurso y el pragmatismo por la disquisición. Hubiera sido un error arbitrar cualquier solución de gobierno que estuviera al margen de la profunda preparación política y administrativa, de la serena energía y de la eficacia.

Y estas son características consustanciales a don Carlos Arias.

España emprende ahora una nueva marcha. No debe entenderse como cambio de rumbo ni como un echar a andar tras una pausa, sino como una aceleración en el ritmo constante de la nación. Lo que se hace preciso es la colaboración de todos. Con orden, trabajo y alteza de miras, cada uno contribuyendo en la medida de su responsabilidad y de sus fuerzas, España continuará "a toda máquina" con la proa puesta, como desde el 18 de julio, hacia los más felices tiempos que ha conocido en toda su historia.

NOMBRAMIENTO DE PRESIDENTE DEL GOBIERNO

MADRID, 31.—S. E. el Jefe del Estado designó presidente del Gobierno a don Carlos Arias Navarro. El texto del Decreto correspondiente, publicado en el "Boletín Oficial del Estado" de 31 de diciembre de 1973, decía así:

"De conformidad con lo establecido en el artículo catorce de la Ley Orgánica del Estado, y previa presentación de terna por el Consejo del Reino, vengo en nombrar presidente del Gobierno a don Carlos Arias Navarro.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y tres. *Francisco Franco*. El presidente del Consejo del Reino, *Alejandro Rodríguez de Valcárcel y Nebreda*".

Don Carlos Arias con el fallecido don Camilo Alonso Vega. La foto fue tomada durante la inauguración del Parque de Atracciones de Madrid, el 15 de mayo de 1969. Don Carlos Arias era entonces alcalde de la capital de España.

En el palacio de El Pardo, en ceremonia presidida por Su Excelencia el Jefe del Estado, y con asistencia de los miembros del Consejo del Reino, prestó juramento el nuevo presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro. Le tomó juramento el presidente del Consejo, don Alejandro Rodríguez de Valcárcel.

UN HOMBRE POPULAR Y EFICAZ

DON CARLOS ARIAS



El pasado día 2 de enero, y ante el Jefe del Estado y el Consejo del Reino, prestó juramento y tomó posesión de su cargo el nuevo presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro. Es el segundo presidente nombrado por Franco de acuerdo con la Ley Orgánica del Estado y el primero no militar que se hace cargo de la Presidencia del Gobierno desde 1936.

Don Carlos Arias Navarro, cuyo nombramiento fue acogido en un principio con sorpresa, aunque nunca con extrañeza (su nombre no había aparecido en las numerosísimas listas de "presidenciables" circuladas en los días anteriores al nombramiento) ofrece una biografía de completa lealtad a Franco y a su obra política y una biografía repleta de muy considerables servicios al país. Su nombramiento ha sido aco-

gido con evidente agrado en los niveles políticos y con clara simpatía a nivel del hombre de la calle, entre el que el señor Arias Navarro goza de gran popularidad.

El nuevo presidente tiene ahora sesenta y cinco años de edad. Nació en Madrid, en la calle del Huilladero, en 11 de diciembre de 1908. Estudió la licenciatura y el doctorado de Derecho en la Universidad Central. Sus primeras oposi-





Esta instantánea corresponde al año 1968, cuando era alcalde de Madrid el actual presidente del Gobierno. Se refiere al bautizo de la niña "tres millones", que apadrinó el señor Arias Navarro.

NAVARRO

siciones al Cuerpo Técnico del Ministerio de Justicia las ganó, con el número uno, en 1929. En 1933 ganó, también por oposición, la fiscalía, siendo destinado a Málaga. Liberada esta ciudad, se incorporó al Ejército y se le destinó, con el empleo de capitán, a la Fiscalía del Ejército. Ingresó más tarde, también con el número uno, en el Cuerpo Jurídico del Aire. En 1942 ganó las oposiciones a notarías.

Su carrera política se inicia en 1944, al ser nombrado gobernador civil de León. Ejerció este mismo cargo en Navarra y en Santa Cruz de Tenerife. En León conoció a doña Luz del Valle Menéndez, sacerdotisa, con quien contraería matrimonio en Madrid, años más

tarde. En 1957 fue designado director general de Seguridad, cargo que abandonó al ser nombrado por el Jefe del Estado alcalde de Madrid, en febrero de 1965. En junio de 1973 fue nombrado ministro de la Gobernación.

A través de estos breves apuntes biográficos se puede comprobar cómo la vida del nuevo presidente del Gobierno está llena de fecundos servicios al país. Es un hombre trabajador, energético y eficaz, cualidades bien probadas en todos sus cargos. Desde el punto de vista personal, es un hombre hogareño, amante de los perros, de la caza y de la pesca, y aficionado a la lectura de libros sobre Madrid, y también a los toros. Su carácter es afable y los

madrileños tienen buena prueba de su simpatía y de su poco apego a los usos protocolarios.

Es precisamente al frente del Ayuntamiento madrileño donde el señor Arias Navarro ha demostrado con mayor claridad su capacidad de trabajo, su sentido de la eficacia y sus dotes de gestión. A lo largo de ocho años al frente de la Alcaldía, Madrid ha experimentado una profunda transformación, de tal orden que se dice de don Carlos Arias que ha sido el mejor alcalde que ha tenido Madrid en toda su historia: asfaltó las calles, construyó parques, jardines y zonas deportivas; escolarizó niños y luchó contra los inconvenientes de la cada día mayor motorización de la ciudad, construyendo pasos elevados y subterráneos, aparcamientos, etcétera. Durante su mandato como alcalde, resaltó la importancia de la prensa, y no dudó en mantener contactos frecuentes y periódicos con los informadores municipales, a

quienes tenía en gran estima y escuchaba con respeto.

Políticamente, el señor Arias Navarro se ha definido a sí mismo diciendo: "Estoy conmigo mismo y con el Caudillo". No pertenece, pues (al igual que su predecesor, el presidente Carrero), a ninguna de la "familias políticas" del Régimen. Es un pragmático, como lo prueban algunas de sus declaraciones: "Si el político no es un hombre de realidades, es mejor que coja su sombrero y se vaya. Entre ideas y realidades, prefiero lo segundo".

Los comentaristas de los periódicos nacionales y extranjeros, que han calificado unánimemente el nombramiento de don Carlos Arias como "muy acertado", "lógico" y "sinónimo de continuidad", destacan la amplia biografía de servicios a España del nuevo presidente, sus características de energía y eficacia y su absoluta lealtad al Jefe del Estado, a quien, además, le une una larga amistad personal.



DON LICINIO DE LA FUENTE Y DE LA FUENTE VICEPRESIDENTE TERCERO Y MINISTRO DE TRABAJO

Con gran satisfacción destacamos el nombramiento de don Licinio de la Fuente y de la Fuente, ministro de Trabajo, como vicepresidente tercero del Gobierno.

El señor De la Fuente es ministro de Trabajo desde la crisis ministerial de 1969 y desde el primer momento se ha mostrado como un defensor a ultranza del mundo del trabajo; ha llevado a cabo una política social inteligente y eficaz, profundamente humanizada, y por lo que al hombre de la mar se refiere, ha prestado atención especialísima al sector con realizaciones importantes, de las cuales hemos venido dejando puntual constancia en esta revista.

Ahora, con el nuevo Gobierno que preside don Carlos Arias Navarro, se subraya la importancia del ámbito laboral, al elevar al ministro de Trabajo a la categoría de vicepresidente. Este simple hecho podría equivaler a una declaración programática en el sentido de que el Gobierno, efectivamente, va a dedicar al mundo del trabajo una atención preferente.

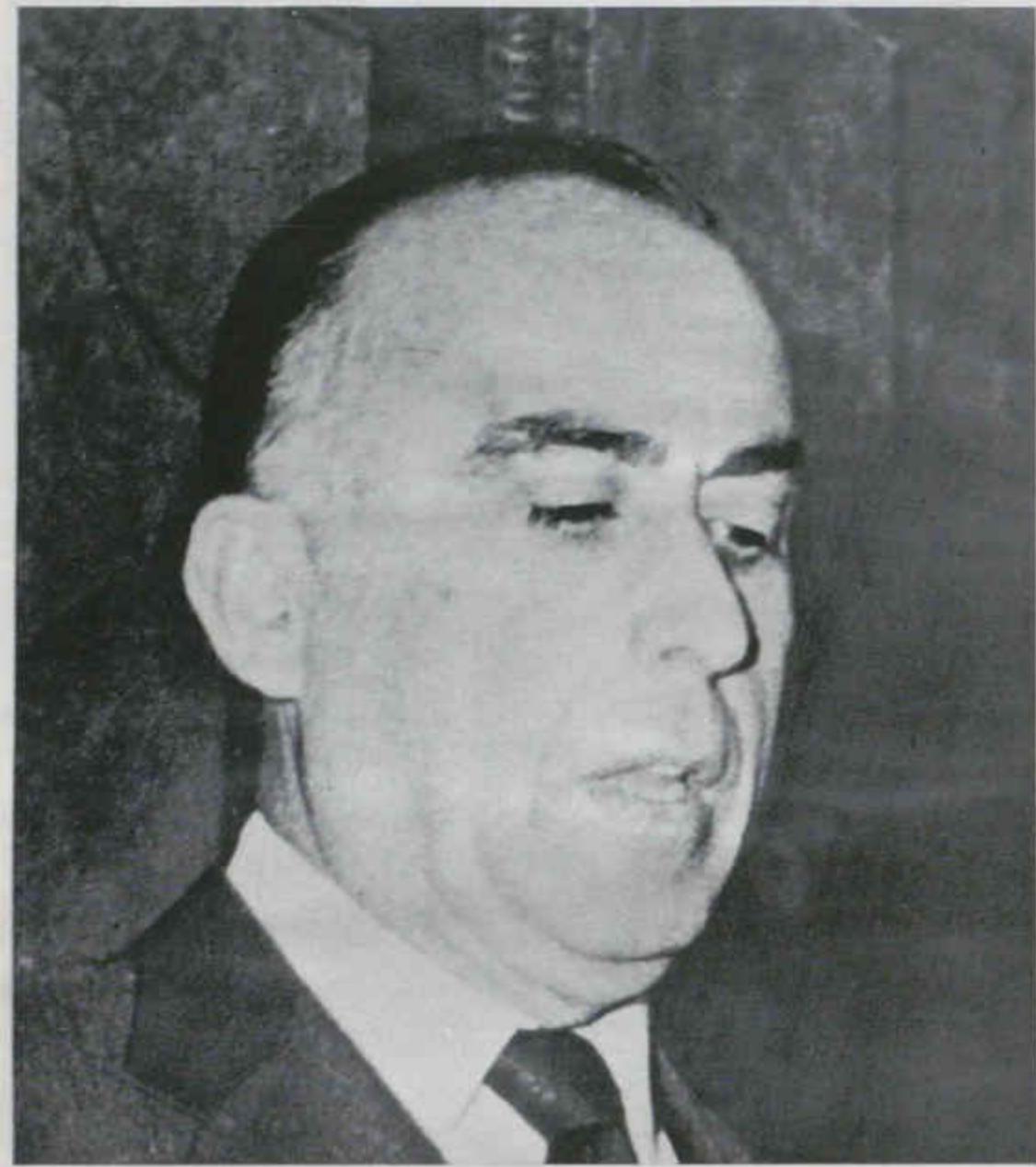
Con la constancia de nuestra satisfacción, y la expresión de nuestra permanente lealtad al ministro de Trabajo y, por supuesto, al Gobierno y al Jefe del Estado, incluimos a continuación un resumen de los datos biográficos de don Licinio de la Fuente, de la misma manera que hacemos con los restantes vicepresidentes. A todos los miembros del Gabinete, nuestros mejores deseos de éxito en su gestión por una Patria mejor.

Don Licinio de la Fuente y de la Fuente, nuevo vicepresidente tercero del Gobierno, nació en Noez (Toledo) el 7 de agosto de 1923, en el seno de una familia de pequeños agricultores. Terminados sus estudios de Bachillerato, se matriculó en la Universidad de Madrid, donde se licenció en Derecho, como becario del SEU y del Gobierno Civil de Toledo. Destacando por su inteligencia y capacidad de estudio, participó en la oposición para el Cuerpo de Abogados del Estado, en el que ingresó en 1949. De 1950 a 1956 trabajó como abogado del Estado en Ciudad Real y en

Segovia. De 1963 a 1965 pasó, como abogado del Estado, al Tribunal Supremo. Ha sido también gobernador civil de Cáceres (de 1956 a 1960) y durante tres años delegado general del Instituto Nacional de Previsión, siendo ministro de Trabajo don Fermín Sanz Orrio.

Ha sido vocal de los consejos de administración de las empresas nacionales Iberia y Calvo Sotelo, consejero nacional del Movimiento y procurador en Cortes por Toledo. Ha desempeñado los cargos de secretario del Consejo Nacional del Movimiento. Ha sido también director

EL NUEVO



DON JOSE GARCIA HERNANDEZ VICEPRESIDENTE PRIMERO Y MINISTRO DE LA GOBERNACION

Nació en Guadalajara en 1915. En 1931 ingresó en la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid y terminó la carrera a los diecinueve años. Desde 1941 es abogado del Estado. Ese mismo año fue nombrado presidente de la Diputación de su provincia natal. En 1946 fue elegido procurador en Cortes en representación de la Corporación provincial que presidía.

En 1947 era nombrado gobernador civil de la provincia de Lugo, y un año después pasaba a desempeñar el mismo cargo en Las Palmas. Posteriormente se le encargó la Dirección General de Administración Local, cargo en el que llevó a cabo una intensa labor, desde la publicación de todos los Reglamentos correspondientes a

la Ley de Régimen Local y la reforma de las Haciendas Locales hasta la preparación de la Ley del Suelo.

Consejero nacional del Movimiento por Guadalajara, no ha dejado de ser procurador en Cortes desde su designación y preside desde hace años la Comisión de Presupuestos.

Fue presidente del Consejo de Administración de la Empresa Butano, S. A., y en la actualidad es consejero delegado del Banco Exterior de España. Es también consejero del Instituto Nacional de Previsión, vocal del Instituto de Estudios Fiscales y de la Comisión de Administración Pública del Instituto de Estudios Políticos.

general del Servicio Nacional de Cereales desde 1965 a 1968, presidente del FORPPA ese mismo año y nombrado ministro de Trabajo en octubre de 1969.

En declaraciones, don Licinio de la Fuente y de la Fuente ha dicho: "Soy falangista, leal al pensamiento joseantoniano y leal a la obra de Franco, que puso ese pensamiento como piedra angular de su Movimiento Nacional".

Está en posesión de la grandes cruces de la Orden del Mérito Civil, Mérito Político y Mérito Agrícola y medalla de oro de la provincia de Cáceres.

Don Licinio de la Fuente y de la Fuente está casado y tiene seis hijos.

En sus años de ministro ha prestado especial atención a los problemas del mundo del trabajo y a la Seguridad Social. Asimismo se preocupa constantemente por los problemas de los jubilados y pensionistas, habiendo sido elevadas las pensiones en varias ocasiones durante los últimos años. Ha colaborado estrechamente también con las actividades de la Organización Sindical. Ha viajado constantemente por la mayoría de las provincias españolas para conocer de cerca los problemas de los trabajadores.

GOBIERNO



DON ANTONIO BARRERA DE IRIMO

Vicepresidente segundo y ministro de Hacienda

Don Antonio Barrera de Irímo nació en Ribadeo (Lugo), en 1929.

Cursó los estudios de las licenciaturas de Derecho y Economía en la Universidad de Deusto, obteniendo en ambas el premio extraordinario. Ha sido profesor de Hacienda Pública en el mencionado centro universitario y en la facultad de Derecho de Madrid.

Con el número uno ingresó en 1954 en el cuerpo de Inspectores Técnicos del Timbre. Fue nombrado director del Instituto de Estudios Fiscales en 1960 y, en 1962, secretario general técnico del Ministerio de Hacienda.

El 27 de octubre de 1960 fue nombrado presidente-consejero delegado de la Compañía Telefónica Nacional de España. A lo largo de más de doce años de continuada labor ha desarrollado una eficacísima y dilatada tarea que ha modernizado y ampliado extensamente los servicios telefónicos en toda España.

En el mes de junio del pasado año fue nombrado ministro de Hacienda.

Otros cargos desempeñados por el señor Barrera de Irímo han sido los de presidente de la ponencia de Financiación del Plan de Desarrollo Económico y Social y miembro de la Comisión de Rentas. En representación.

LA MUERTE DEL ALMIRANTE CARRERO (Y LOS RECENTES ACONTECIMIENTOS POLITICOS)

Como complemento al bloque de información política que publicamos en este número, el lector podrá encontrar en páginas 32, 33 y 34 un reportaje sobre el criminal atentado en el que perdió la vida el presidente del Gobierno, capitán general de la Armada don Luis Carrero Blanco.

"Hoja del Mar", cuyo cometido se centra en la información marítima, entiende que cumple un servicio primordial al ofrecer a sus lectores específicos la noticia y el comentario de los acontecimientos de vital importancia que se producen en el país, cuales son los que ocupan parte importante de la presente edición.

Hemos de advertir que la noticia de nombramiento de presidente del Gobierno y la del nuevo gabinete ministerial nos han llegado en las fechas fijadas para el cierre, de tal manera que nos hemos visto precisados a alterar todo el orden de paginación e informaciones previsto para este número de enero. Asimismo la portada, que es el primer material que se entrega a imprenta, con muchos días de antelación, por imperativos técnicos, ha sido transformada a última hora.

Todo ello ha obligado, lógicamente, a desplazar materiales informativos, que se publicarán en el número de febrero, en tanto en cuanto no hayan perdido actualidad, y el trabajo apresurado y urgente habrá producido deficiencias, por las que pedimos excusas a nuestros lectores.

NOMBRE Y CARGO	NATURALEZA	EDAD	PROFESION
Carlos Arias Navarro Presidente del Gobierno	Madrid	65	Fiscal y notario
José Gareta Hernández Vicepresidente primero y ministro de la Gobernación	Guadalajara	59	Abogado del Estado
Antonio Barrera de Irímo Vicepresidente segundo y ministro de Hacienda	Ribadeo (Lugo)	44	Abogado y economista
Licínio de la Fuente y de la Fuente Vicepresidente tercero y ministro de Trabajo	Nozal (Toledo)	50	Abogado del Estado
Pedro Cortina Mauri Ministro de Asuntos Exteriores	Lérida	65	Diplomático
Francisco Ruiz-Jarabo Baquero Ministro de Justicia	Garcinarro (Cuenca)	71	Magistrado
Francisco Coloma Gallegos Ministro del Ejército	San Esteban de Pravia (Oviedo)	61	Militar
Mariano Cuadra Medina Ministro del Aire	Madrid	62	Militar
Gabriel Pita da Veiga y Sanz Ministro de Marina	El Ferrol del Caudillo	64	Marino
Joaquín Gutiérrez Cano Ministro de Planificación del Desarrollo	Madrid	53	Diplomático
Cruz Martínez Esteruelas Ministro de Educación	Hospitalet de Llobregat (Barcelona)	41	Abogado del Estado
Alejandro Fernández Sordo Ministro de Relaciones Sindicales	Oviedo	52	Abogado
Pío Cabanillas Gallas Ministro de Información y Turismo	Pontevedra	50	Registrador y notario
José Utrera Molina Ministro-secretario general del Movimiento	Málaga	47	Abogado y graduado social
Antonio Valdés González-Roldán Ministro de Obras Públicas	Madrid	47	Ingeniero de Caminos
Tomás Allende y García-Báxter Ministro de Agricultura	Madrid	53	Abogado
Luiz Rodríguez de Miguel Ministro de la Vivienda	Zamora	63	Fiscal
Alfredo Santos Blanco Ministro de Industria	Madrid	49	Economista
Nemesio Fernández-Cuesta e Illana Ministro de Comercio	Madrid	45	Abogado y economista
Antonio Carro Martínez Ministro de la Presidencia	Lugo	50	Abogado y economista

PRESIDIDOS POR EL JEFE DEL ESTADO

CEREMONIA DEL JURAMENTO Y PRIMER CONSEJO DE MINISTROS

MADRID.—A las once de la mañana del día 4 de enero, ante Su Excelencia el Jefe del Estado, se celebró en el palacio de El Pardo, con el ceremonial de costumbre, el solemne acto de la jura de los ministros del Gobierno español.

En primer lugar lo hizo el ministro de Justicia, don Francisco Ruiz-Jarabo, a quien tomó el juramento el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro. A continuación, el ministro de Justicia, como notario mayor del Reino, fue tomando juramento a los ministros por el siguiente orden, pronunciando al final las palabras de ritual: vicepresidente primero y ministro de la Gobernación, don José García Hernández; vicepresidente segundo y ministro de Hacienda, don Antonio Barrera de Irímo; vicepresidente tercero y ministro de Trabajo, don Licínio de la Fuente y de la Fuente; ministro de Asuntos Exteriores, don Pedro Cortina Mauri; ministro del Ejército, don Francisco Coloma Gallegos; ministro de Marina, don Gabriel Pita da Veiga; ministro de Obras Públicas, don Antonio Valdés y González-Roldán; ministro de Educación y Ciencia, don Cruz Martínez Esteruelas; ministro de Industria, don Alfredo Santos Blanco; ministro de Agricultura, don Tomás Allende y García Báxter; ministro secretario general del

Movimiento, don José Utrera Molina; ministro del Aire, don Mariano Cuadra Medina; ministro de Comercio, don Nemesio Fernández-Cuesta Illana; ministro de Información y Turismo, don Pío Cabanillas Gallas; ministro de la Presidencia, don Antonio Carro Martínez; ministro de la Vivienda, don Luis Rodríguez de Miguel; ministro de Relaciones Sindicales, don Alejandro Fernández Sordo, y ministro de Planificación del Desarrollo, don Joaquín Gutiérrez Cano.

Durante el acto, Su Excelencia el Jefe del Estado estuvo acompañado por los jefes de sus Casas Civil y Militar y ayudantes de Campo.

Al término de la ceremonia de la jura, el presidente del Gobierno y sus ministros celebraron una primera reunión bajo la presidencia de Su Excelencia el Jefe del Estado. Esta reunión se inició con palabras del señor Arias Navarro, dedicadas a exaltar el recuerdo, servicio y sacrificio del capitán general de la Armada don Luis Carrero Blanco.

Posteriormente, el Gobierno en pleno se trasladó al palacio de la Zarzuela, para cumplimentar a Su Alteza Real el Príncipe de España.

(Continúa)



DON PEDRO CORTINA MAURI
Ministro de Asuntos Exteriores



DON GABRIEL PITÁ DA VEIGA
Ministro de Marina



DON PÍO CABANILLAS GALLAS
Ministro de Información y Turismo



DON LUIS RODRÍGUEZ DE MIGUEL
Ministro de la Vivienda



DON FRANCISCO RUIZ JARABO
Ministro de Justicia



DON JOAQUÍN GUTIÉRREZ CANO
Ministro de Planificación del Desarrollo



DON JOSÉ UTRERA MOLINA
Ministro secretario general del Movimiento



DON ALFREDO SANTOS BLANCO
Ministro de Industria



DON FRANCISCO COLOMA GALLEGOS
Ministro del Ejército



DON CRUZ MARTÍNEZ ESTERUELAS
Ministro de Educación y Ciencia



DON ANTONIO VALDÉS Y GONZÁLEZ-ROLDÁN
Ministro de Obras Públicas



DON NEMESIO FERNÁNDEZ-CUESTA
Ministro de Comercio



DON MARIANO CUADRA MEDINA
Ministro del Aire



DON ALEJANDRO FERNÁNDEZ SORDO
Ministro de Relaciones Sindicales



DON TOMÁS ALLENDE Y GARCÍA-BAXTER
Ministro de Agricultura



DON ANTONIO CARRO MARTÍNEZ
Ministro de la Presidencia

MARRUECOS SANCIONARA CON MAS DUREZA A LOS PESQUEROS ESPAÑOLES

HUELVA, 13.—El comandante militar de Marina ha hecho pública una nota de aviso a todos los armadores y personas relacionadas con la pesca de fresco de la provincia en la que se anuncia que desde el pasado lunes dia 10 han entrado en vigor en Marruecos nuevas normas sobre infracciones de los límites de pesca por barcos extranjeros. Estas incluyen multas de hasta 40.000

dirhams (unas 440.000 pesetas), penas de prisión para patrones y tripulación, confiscación de artes y pescado apresado y hasta de los propios barcos, al parecer.

La noticia, como es lógico, viene a agravar la ya de por si grave situación del sector pesquero y marisquero del Sur de España.

Ante las nuevas disposiciones marroquíes en materia de pesca

INDEMNIZACION AL ARMADOR QUE ABANDONE Y ACUERDO DIPLOMATICO

SON SOLUCIONES QUE PROPONE EL PRESIDENTE DE LA AGRUPACION DE GRANDES ARRASTREROS.

"LA PARALIZACION DE LA FLOTA SAR DINERA DE ISLA CRISTINA ES LOGICA".

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Al conocer la noticia de la celebración de una reunión del grupo de grandes arrastreros de esta capital, el día 17 de diciembre, en relación con la postura a tomar ante las últimas disposiciones marroquíes en materia de infracciones a la pesca y sus correspondientes sanciones a las embarcaciones que sean apresadas en el ámbito de 70 millas, nos hemos puesto en contacto con el presidente de dicha agrupación, don Domingo Rodríguez, para que nos facilitara lo acordado en dicha reunión, quien recibiéndonos con mucha amabilidad, expresó que por imperativos estatutarios se acordó por la Junta Rectora la celebración de una asamblea general, con carácter urgente y grave, el día 2 de enero, para tratar la repercusión de las últimas disposiciones marroquíes sobre este sector, seriamente afectado. Nos expresó el deseo de que con carácter urgente se tome en este lapso de tiempo por las autoridades competentes cuantas medidas sean necesarias para aliviar la crisis planteada.

El señor Rodríguez apuntó las siguientes soluciones al problema:

- Indemnización económica a aquel armador que a causa de los escasos rendimientos quiera abandonar sus funciones y desguazar la embarcación.
- Arbitrar una solución a nivel diplomático, que previo mutuo

entendimiento facilite la reanudación de la pesca dentro de estas 70 millas. Personalmente —dijo— creo que lo ideal sería la existencia de una licencia de pesca que otorgara el Estado marroquí y que en parte, y según su cuantía, fuera subvencionada por el Estado español.

—¿Qué opina de las sociedades mixtas?

—Entrañan una serie de problemas de todo orden que, a mi entender, obstaculizan su desarrollo.

—¿Reconversión?

—Es una solución en parte. Desde luego estimo que se puede acometer, pero no obstante, dejando en pie siempre esa indemnización de que antes hablaba. La reconversión, además, no se debe orientar sólo hacia los congeladores, pues sin duda el hacerlo así no dejaría de producir los consiguientes efectos de disminución en la rentabilidad a no muy largo plazo. Creo que con los nuevos congeladores que se están

construyendo habremos llegado a tener el número suficiente de éstos en el momento actual.

Nuestros astilleros, cumplidos los contratos en vigor de nuevas embarcaciones, deberían enfocar su producción más de cara al mercado extranjero que al nacional. Se debe explotar el fresco de nuestro banco del Sahara, y para esto es necesario construir nuevas embarcaciones, dotadas de más autonomía, más potencia y consiguientemente con mayor rapidez, que permitan rebajar en dos días las jornadas de viaje, para que de esta manera llegue el pescado en mejores condiciones. Esta pesca del fresco hay que cuidarla, pues tiene porvenir máximo al compararla con el gasto de explotación de un congelador y sus otros muchos inconvenientes.

—Pero, ¿no escasean las especies en nuestro litoral?

—Efectivamente, nuestras costas están casi muertas, urge tomar una medida, un plan biológico de todo nuestro litoral que facilitara el que

en tres o cuatro años volviéramos a contar con una fauna rica en nuestras costas. Al tiempo que con esa modernización en nuestras naves podamos pescar en el Sahara.

—¿Pesca de arrastre pelágica?

—Es una salida. Creo que se están realizando experiencias en diversos países extranjeros. Podría realizarse por especies y condiciones biológicas, pero creo que sobre esto aún no se ha comenzado a realizar nada en España. Lo que no hay duda es que este tipo de pesca implicaría un cambio de especies, con las dificultades de mercado que ello acarrea.

—¿Qué le ha parecido la paralización de la flota sardinera de Isla Cristina?

—La medida es lógica. Aquí el problema es de navegabilidad y de derecho internacional puramente, problema agravado con estas últimas medidas donde patrón y tripulación se pueden ver en la cárcel. Junto al problema económico, surge entonces el social: me temo que las tripulaciones se lo piensen mucho antes de embarcar ante esa posibilidad citada.

—¿Se prevé cuál será el acuerdo que se tome en la asamblea general en el grupo de grandes arrastreros el día dos de enero?

—Es prematuro aventurar nada en concreto, dependiendo sin duda del desarrollo de los acontecimientos hasta esa fecha. ■ JUAN CARLOS CHILLIDA HERRERO.

AMARRO LA FLOTA SARDINERA DE ISLA CRISTINA

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Ante la entrada en vigor el día 10 de diciembre pasado del nuevo reglamento marroquí sobre pesca marítima, con el establecimiento de medidas tales como multas de hasta cuatrocientas mil pesetas, penas de prisión a armadores, patrones y tripulación, e inclusive confiscación de las embarcaciones infractoras y de sus artes de pesca, se ha producido la consiguiente alarma en todo el litoral de la provincia. Pronto han surgido las primeras medidas por parte de las entidades perjudicadas, y así, en la noche del día 13, y por el grupo de armadores de la flota sardinera de Isla Cristina, se acordó el amarre de todas las embarcaciones, que dentro de este tipo de cerco son quince, contando con una tripulación que se acerca a los quinientos hombres, pero que afecta a más de mil trabajadores, incluyendo el personal de tierra y de la industria conservera.

Lo singular de este problema que sufre la flota de Isla Cristina es que se ve afectada no en cuanto a la pesca, ya que faena en los bancos del Sahara español, sino en cuanto a la navegación, pues sus barcos inexorablemente tienen que navegar dentro de las setenta millas, especialmente a la vuelta, cuando el peso de sus bodegas se deja sentir y las características de las embarcaciones, que a más distancia del litoral no reúnen las condiciones mínimas de seguridad necesarias para la navegación. Hacemos hincapié en que el problema de esta flota radica en que sus barcos son

EL RIESGO EVIDENTE DE QUE LOS MARROQUIES CAPTUREN SUS BARCOS EN PLENA NAVEGACIÓN, CUANDO REGRESAN DE FAENAR EN EL SAHARA ESPAÑOL, HA FORZADO ESTA MEDIDA, QUE AFECTA DIRECTA O INDIRECTAMENTE A MAS DE MIL TRABAJADORES

capturados cuando navegan de vuelta a su base. Tenemos el ejemplo de la embarcación "Hermanos Vitorique", que el día 2 de diciembre fue capturada cuando iba costeando el litoral marroquí a causa de una avería; el que un barco que haga o no agua sea asaltado en plena navegación, no se puede calificar de otra manera sino como una afrenta a todas las bases de principio que a lo largo de los siglos han formado el derecho marítimo internacional, uno de cuyos pilares es precisamente el de la libertad de los mares y el implícito de libre circulación por los mismos.

Si a la infracción de estos principios reconocidos por la comunidad de naciones unimos la discrecionalidad con que se siguen los procedimientos de captura de nues-

tras embarcaciones, obteniendo declaraciones a la fuerza y escritas únicamente en signos árabigos, comprenderemos que el problema de la flota de Isla Cristina se individualiza del resto, pues lo único que le afecta es la violación del derecho de navegación de sus embarcaciones. No se entra en este caso para nada en discutir la prohibición de la pesca dentro del límite de las setenta millas, sino sólo se espera con fe que por las autoridades competentes se estudie la manera y se arbitren las medidas para que esta flota pueda seguir realizando faenas en los bancos saharauis, con la garantía de que al regreso les espera el hogar y no una celda en algún lugar de Marruecos.

Por la Cofradía de Pescadores de Isla Cristina, el grupo de armadores y la Unión de Trabajadores se han cursado telegramas en los que se expone la situación o la grave crisis económica social que representa, y con la petición de que se arbitren soluciones para el restablecimiento de la normalidad y garantía suficiente de la navegabilidad, a los

Situación crítica en Algeciras: LOS BARCOS DE PESCA, ATRACADOS

ALGECLRAS (Cádiz).—Unos cien barcos que componen la flota pesquera con base en Algeciras, permanecen hoy atracados en el puerto, en tanto que alrededor de dos mil hombres, integrantes de las tripulaciones respectivas, han sido despedidos.

Según se ha informado, estas medidas han sido adoptadas por los armadores de estos buques, que generalmente solían faenar en el Atlántico, ante la imposibilidad que encuentran para desarrollar sus faenas con normalidad, y aun para navegar simplemente, a menos de setenta millas de las costas de Marruecos.

La situación planteada es crítica, ya que los dos mil trabajadores despedidos no pueden acogerse al seguro de desempleo, dado que éste no ampara al personal de los barcos pesqueros.

Por otra parte, se nota cierto pesimismo en los medios allegados a las industrias conserveras, saladeros y, en general, en todas las empresas que giran en torno a los productos del mar, ya que, al permanecer atracados los barcos en el puerto, se verá lógicamente reducido el volumen de la pesca, por lo que a su vez tendrán que optar por los despidos de su personal o, al menos, a introducir importantes reducciones en las plantillas.

siguentes órganos de la Administración:

Ministros de Relaciones Sindicales, Trabajo, Comercio, Asuntos Exteriores, Marina y subsecretario de la Marina Mercante, director general de Pesca Marítima y presidente del Sindicato Nacional de la Pesca. ■ JUAN CARLOS CHILLIDA.

EL PARO DE LOS PESCADORES ALGECLREÑOS PUEDE PROVOCAR EL DE LOS RESTANTES DE LA COSTA DEL SUR

MALAGA.—Círculos pesqueros de Málaga afirman que el paro de los 2.000 pescadores del puerto de Algeciras, a causa de las restricciones marroquíes, puede provocar el paro en cadena de las embarcaciones pesqueras de las costas sudatlánticas y sudmediterránea española.

El paro en Algeciras se produjo después del anuncio marroquí de que, en adelante, los pesqueros que violaran el límite de las 70 millas podrían ser confiscados a perpetuidad y sus patrones sometidos a penas de cárcel.

En Málaga, los pescadores que pueden quedar en paro son 1.600. Según las mismas fuentes de información, es posible que la crisis se produzca durante los días de Navidad, fechas en que todas las embarcaciones regresan a puerto. A los pescadores en paro se sumarían los operarios de las fábricas de conservas, los de transformación y manipulación del pescado y los comerciantes de este producto.

"SITUACION INSOSTENIBLE" (patrón mayor de la Cofradía de Málaga)

MALAGA.—"La situación es insostenible", ha manifestado al corresponsal de Cifra, comentando las nuevas medidas marroquíes en materia de pesca el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca y patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Málaga, don Manuel Villalta Ortiz. "Hemos cursado —añadió— varios telegramas a numerosas autoridades relacionadas con este asunto."

"Ya no se trata de pescar o no pescar en aguas marroquíes

—agregó—, puesto que hace tiempo que los barcos no faenan por allí. Se trata de poder navegar, puesto que se dedican a apresar a los barcos que han faenado en otras aguas y regresan a sus bases".

También ha dicho el señor Villalta Ortiz que "si no se adopta una solución, muchas industrias ligadas a la pesca tendrán que cerrar sus puertas, con lo que centenares de familias quedarán sin trabajo". —Cifra.

PUNTO MUERTO EN LAS CONVERSACIONES IMAPEC-PESCADORES LANZAROTEÑOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Han quedado en punto muerto las conversaciones que llevan a cabo altos cargos de la empresa Imapec y miembros de la Cofradía de Pescadores de San Ginés sobre política de precios de pescados.

La citada industria, establecida en la capital mauritana, ofrece a los armadores lanzaroteños unos precios por compra de diversas especies que no se consideran rentables. Después de las tres reuniones celebradas en Lanzarote, la Imapec está dispuesta a elevar los precios de compra de pescado, pero los armadores lanzaroteños los consideran insuficientes todavía.

De no llegar a ningún acuerdo se recurriría a exponer la cuestión ante los poderes públicos centrales, ya que el colapso económico y social que ocasionaría el amarre de los sesenta barcos que faenan actualmente en aguas mauritanas sería muy grave.

Desde Alicante, crónica de fin de año

SIGUE LA PREOCUPACION POR EL PROBLEMA DE MARRUECOS

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—La larga nómina de pesqueros alicantinos —junto con otros del litoral mediterráneo— apresados por lanchas de vigilancia marroquíes, en el transcurso de los doce meses que pasarán a ser historia en la próxima noche de San Silvestre, ha ido creciendo y nos tememos que continúe incrementándose todavía más. No podemos entrar en el fondo de la cuestión ni tampoco establecer si las causas son del todo ajena a nuestra realidad pesquera; la decisión unilateral de ampliar a setenta las millas jurisdiccionales está ahí, aunque a la gente del mar le cueste trabajo y esfuerzo comprender su sinrazón. Pero la inseguridad de la navegación por aguas conflictivas es un hecho evidente que alarma y preocupa a las tripulaciones, en riesgo de apresamiento, de confiscaciones, de multas y de despojos de unas capturas no siempre obtenidas en los límites prohibidos por el dahir de nuestros vecinos, y por otro lado amigos, los árabes norteafricanos.

La incertidumbre, el nerviosismo y la desesperanza han calado ya en las personas afectadas. Aun con la confianza depositada en quienes han de reglar las actuales situaciones, pasan meses sin atisbar solución satisfactoria; antes bien, temiendo la lenta desaparición de gran parte de la flota pesquera de nuestros puertos más próximos, y con ella un pavoroso porvenir de desempleo y de movimientos migratorios hacia otras actividades que ofrecen una mayor seguridad y unos rendimientos salariales más acordes con el esfuerzo realizado.

Faltaban las poco halagüeñas perspectivas que, con la escasez energética, nos brinda nues-

tra economía. Claro que los españoles nos crecemos en el infortunio, es característica nuestra la capacidad de improvisación, y el sentido fatalista heredado de nuestros antepasados árabes nos permite aceptar con estoicismo cuanto la vida nos depare. Y, sobre todo, la pericia del timonel es garantía de la corrección del rumbo.

NUESTRA LABOR FORMATIVA

Continuamos en la misión de formar profesional y humanamente a nuestros pescadores, como instrumento de promoción social de los trabajadores del mar. Nuestras Escuelas filiales de Altea, Villajoyosa y Torrevieja siguen preparando patrones de pesca local, de litoral de segunda, motoristas navales y radiotelefonistas navales restringidos. Magnífico plantel de pescadores el que llena nuestras aulas, tras el diario faenar, con vocación y entusiasmo. Lógicos resultados los que se ponen de manifiesto en la entrega de los títulos a casi la totalidad de cuantos aprovecharon los cursos.

Y la tímida experiencia realizada en Guardamar del Segura nos anima a fomentar la promoción social de la mujer mediante enseñanzas de corte y confección, de hogar, de motivos navales, con los que las esposas e hijas de nuestros trabajadores del mar enriquecen sus conocimientos para hacer más grata la convivencia familiar.

Por otra parte, la distribución de las maletas-biblioteca, que ya viajan a bordo de embarcaciones alicantinas, ha sido muy bien acogida, y esperamos que con ello contribuiremos en cierto modo a la cultura y al bienestar del marino.

COMO FINAL, ESPERANZA

Aspectos negativos y positivos del año que se nos ha ido. Al hacer arqueo de los doce meses con los que ya no podemos contar, solamente nos queda la esperanza. Confianza en Dios y en los hombres. Con esa fe entramos en 1974, que a mis lectores deseo próspero y feliz. Sobre todo, en paz. ■ ANTONIO DÍEZ MARTÍNEZ.

NO SE REVISARAN LOS ACUERDOS FRANCO-ESPAÑOLES DE PESCA

BAYONA (Francia).—El ministro de Transportes y de la Marina Mercante, Yves Guena, ha manifestado a los pescadores vasco-franceses que estima inoportuna la petición de revisar los Acuerdos franco-españoles de pesca firmados en 1967.

Los pescadores de San Juan de Luz expresaron su descontento al ministro por los acuerdos que permiten a los pesqueros españoles pescar en aguas francesas hasta seis millas de distancia de la costa.

El Acuerdo de 1967 entre Francia y España es una adaptación de un Acuerdo internacional más amplio establecido anteriormente en Londres. Por el mismo, los españoles están autorizados a pescar en la zona entre las seis y doce millas frente a la costa francesa.

HOTEL SUBMARINO

Esta es una de las maquetas del hotel submarino que una sociedad piensa construir para los deportistas buceadores en aguas de Almería, a unos diez metros de profundidad. Quienes allí se alojen podrán pasar todo el día dedicados a las actividades subacuáticas.

Condepols, S.A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTAS.



REDES, CUERDAS, TEJIDOS INDUSTRIALES

DE LA CALIDAD DE NUESTROS PRODUCTOS DAN FE LAS EXPORTACIONES REALIZADAS A LOS CINCO CONTINENTES



OFICINA CENTRAL:
AVDA. DE MADRID, 1
TELEFONOS
2738 58 - 27 28 62 - 2738 66
GRANADA

FABRICA:
CARRETERA MONTEFRIO
TELEFONO 329
ALCALA LA REAL

DEPARTAMENTO EXPORTACION:
MAUDES, 51-4.^o
EDIFICIO MINISTER
TELEFONOS 234 28 43 - 234 32 22
MADRID-3

AYAMONTE

CURSO DE PATRONES DE PESCA DE LITORAL

HUELVA (De nuestro corresponsal).—El pasado 17 de diciembre fue inaugurado el curso de patrones de pesca de litoral (segunda clase) en la localidad de Ayamonte. El acto fue presidido por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva, don Manuel Illade, estando presentes el ayudante de

CRUZ DE LA ORDEN AL MERITO CIVIL DE ALFONSO X EL SABIO, A DON BENITO FLORES MILLAN

CON motivo del Día del Maestro, le ha sido concedida por el ministro de Educación y Ciencia la Orden al Mérito Civil de Alfonso X el Sabio, a don Benito Flores Millán, maestro de la Escuela de Orientación Marítima de Tarifa (Cádiz). Asimismo, el señor Flores Millán es secretario de la Cofradía de Pescadores y delegado local —en la citada localidad gaditana— y consejero nacional del Consejo General del Instituto Social de la Marina.

Don Benito Flores fue nombrado maestro interino de la Escuela del entonces Pósito de Pescadores, el 11 de enero de 1931, siendo nombrado maestro nacional propietario de la misma escuela el 22 de junio de 1944, que pasó a denominarse Escuela de Orientación Marítimo-Pesquera, puesto en el que continúa en la actualidad. En noviembre de 1946 fue designado por el delegado provincial de Sindicatos para crear y organizar el Sindicato Comarcal de la Pesca en Tarifa, siendo jefe del mismo hasta el 11 de noviembre de 1957.

RELACIONES CON LA PESCA

Por el comisario del Instituto Social de la



Marina, señor Paniagua; representantes de la Cofradía de Pescadores y funcionarios de la Delegación.

El señor Paniagua hizo una breve exposición de la utilidad de las enseñanzas que iban a recibir los alumnos durante el curso y de la necesidad en la localidad de contar con mayor número de patrones. Les hizo notar que aquello debería ser sólo el principio del camino a seguir para la obtención de una mayor titulación, que con vocación (factor esencial) y estudio no dudaba que alcanzarian. Manifestó que además les sería de gran utilidad, considerando las circunstancias actuales por las que atraviesa nuestro litoral, en el que se impone adentrarse en el mar y buscar nuevos lugares de captura. Terminó sus palabras afirmando la imperiosa necesidad de penetrar en el mundo de la técnica a través de una formación más completa, que gradualmente les vaya habilitando para el desempeño de mejores puestos de trabajo.

Seguidamente hizo uso de la palabra el señor Illade, quien tras invitar a los alumnos a seguir el camino comenzado con este curso y resaltar la juventud de los presentes, les exaltó al máximo aprovechamiento de las enseñanzas que van a recibir, haciéndoles ver que, en un futuro no muy lejano, Europa, y con ella España, aportarán en la pesca el personal técnico, quedando la mano de obra para otros países de distintas latitudes.

Expuso que por el hecho de ser hombres cuentan con derechos y deberes, y que estos factores son inseparables a todos los niveles de la vida humana que no deben olvidarse en ningún momento, haciéndoles notar, junto a la importancia de la formación técnica, la de la formación humana, pilar de todas las demás. ■ CHILLIDA.



Marina fue nombrado delegado local de este organismo en Tarifa el 13 de febrero de 1935, y en enero de 1946, secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores, cargos en los que continúa en la actualidad. En noviembre de 1946 fue designado por el delegado provincial de Sindicatos para crear y organizar el Sindicato Comarcal de la Pesca en Tarifa, siendo jefe del mismo hasta el 11 de noviembre de 1957.

Es el decano de los secretarios de Cofradías de Pescadores y de los delegados locales del Instituto Social de la Marina de la provincia de Cádiz.

¡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 SUPREMO DECLARA IMPROCEDENTE EL DESPIDO DE UN JEFE DE MAQUINAS

MADRID.—La sala sexta del Supremo ha confirmado una sentencia de la Magistratura de Trabajo número 1 de las de Guipúzcoa que condenó a la empresa Romicomar, S.A., a readmitir al jefe de máquinas del barco "Puerto de Fontegria", don Jesús Comesáña Collazo, o a indemnizarle, a elección de él, además de pagarle los salarios dejados de percibir durante la tramitación del pleito.

En el barco donde trabaja el señor Comesáña surgieron sucesivas averías, y el 10 de agosto de 1972 tuvo que entrar en el puerto de San Juan (Terranova) para que fuese reparado su motor. La empresa comunicó por carta al señor Comesáña que quedaba despedido por no ser la persona idónea para ocupar el cargo de jefe de máquinas, y el trabajador demandó a la empresa.

Recurrió la empresa contra la sentencia de la Magistratura y su abogado mantuvo que el señor Comesáña no había sido despe-

dido, sino destituido en un cargo de confianza, como es el de jefe de máquinas, por lo que debería volver a su empleo de mecánico mayor, para el que había sido contratado, y que tal destitución era potestativa de las empresas en la Reglamentación Nacional de la Pesca del Bacalao.

A los argumentos del abogado de la empresa se opuso, en nombre del trabajador, don José Robles Miguel, abogado de los Servicios Jurídicos Sindicales, quien dijo que la carta de la empresa a su patrocinado era de despido, conforme podía leerse claramente en el documento, que constaba en autos, y que tal documento no se refería en absoluto a destitución, ni tampoco a que tuviera que volver a su empleo de mecánico mayor.

Y la sala sexta del Supremo ha desestimado el recurso de la empresa, condenando a ésta a que abone sus honorarios al abogado del trabajador.

DOS PESCADORES, CONDENADOS EN CONSEJO DE GUERRA POR INTRUSISMO

EL FERROL DEL CAUDILLO, 12.—Un consejo de guerra celebrado esta mañana en la sala de justicia de la zona marítima del Cantábrico ha ordenado a don Manuel Jesús García Martínez a la pena de seis meses y un día de prisión por un delito de intrusismo, y a don Isolino López Márquez, a tres meses de arresto mayor por el mismo delito.

El primero de ellos ejercía como patrón de costa, sin poseer dicho título, en la embarcación pesquera "Traviata", de 13,5 toneladas de registro bruto y con base en Cudillero (Asturias). Como tal patrón de costa figuraba el señor López Márquez, el cual estaba dado de baja en la Seguridad

Social como patrón de costa y dado de alta en una empresa de la construcción. Ante el ayudante de Marina de San Esteban de Pravia, el señor García Martínez se hizo pasar por Isolino López Márquez.

PRIMER PUERTO DE ESPAÑA

El puerto de Tarragona es el primero de España en movimiento de cereales. Actualmente se efectúan en él obras de ampliación en el tramo del faro, estas que vemos en la foto, para facilitar el intenso movimiento de carga y descarga. (FOTOFIEL).

VIAJE DEL PRESIDENTE DEL I.S.M. A SANTIAGO Y LA CORUÑA

LA CORUÑA (corresponsal).—Visitó Santiago de Compostela el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé, al que acompañaba el vicesecretario general del mismo organismo, don Gerardo Harguindegay Banet. El motivo del viaje era ver un solar en el que podría edificarse una polyclínica de sector donde atender a trabajadores del mar. A continuación se trasladaron a La Coruña, donde en compañía del jefe del Servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro, y del arquitecto jefe del organismo, don Manuel Bastarreche y Lerdo de Tejada, asistieron al acto de constitución de la mesa de contratación del concurso-subasta para la construcción de 448 viviendas en el Polígono de Elviña (La Coruña).



BARCELONA

CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA DEL COMITE DE COORDINACION DE PUERTOS DEL MEDITERRANEO NOROCCIDENTAL

En Barcelona, y durante los días 10 al 12 de diciembre, se celebró la III Asamblea General del Comité de Coordinación de los Puertos del Mediterráneo Noroccidental, con asistencia de representantes de Italia, Francia y España.

A continuación recogemos las conclusiones adoptadas al término de las reuniones:

- Constitución de comisiones locales en cada puerto para estudiar las relaciones entre los puertos y las conferencias, con el cometido de promover iniciativas útiles para la defensa del desarrollo de los servicios marítimos que gravitan en el área mediterránea.
- Confiar al grupo de trabajo italiano la coordinación de las actuaciones de las comisiones locales y, eventualmente, de operar como comisión o núcleo central para los problemas de orden general. El grupo de trabajo italiano pasará al Consejo de Presidencia del Comité, si se diera el caso, las propuestas de actuar como mediador de conjunto en los casos generales.
- Continuar en el desarrollo del estudio expuesto en la ponencia y en el desarrollo del cabotaje mediterráneo.
- Fomentar la reunión de armadores de los tres países miembros del Comité para una más estrecha colaboración entre ellos y el Comité, a través del grupo de trabajo.
- Estudiar la creación de una comisión entre armadores mediterráneos y el Comité como órgano operativo en el desarrollo de las mutuas relaciones y para el estudio conjunto de los problemas que afecten a las dos partes.
- Se tratará de que se unifiquen las definiciones y clasificación de mercancías peligrosas en lo que respecta al transporte marítimo, adaptándose en lo posible al Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas.
- Los fabricantes de las mercancías que hayan de ser transportadas por mar, así como los embaladores, transportistas, etc., deberán atenerse, en todo lo relativo a la terminología, embalaje y etiquetado, a todo lo establecido en dicho código.
- Debe completarse la unificación que se pretende establecer en las dos conclusiones anteriores, con la oportuna igualdad de normas para la manipulación, almacenaje y circulación de vehículos en las zonas portuarias en todo lo que concierne a la carga y descarga de mercancías peligrosas; a este efecto se procurará constituir en cada puerto una comisión de estudio, a la que se integrará una adecuada representación de los usuarios y cuyos resultados serán dados a conocer oportunamente.

1. TEMA DE PROMOCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA DE LOS PUERTOS

- Consideración de la grave situación que en el Mediterráneo ha creado el cierre del canal de Suez y necesidad de impulsar las peticiones de su reapertura y, correlativamente, examen del conflicto que originaría tal reapertura sin haber procedido a la indispensable adecuación de nuestros puertos al gran incremento de tráfico que generaría la renovada vía marítima.
- Se propone, pues, la inmediata formación de una comisión de estudio para este último fin.
- Incrementar los contactos con los principales armadores, tanto mediterráneos como no mediterráneos, para conocer sus opiniones sobre nuestro frente.
- Para colaborar también en los planes de la expansión portuaria, aumentar el conocimiento de las nuevas tendencias de tráfico y acomodar a ellas las posibilidades de los puertos.
- Examinar y conocer las características de las empresas usuarias en estructura y dimensión, para la eventual orientación deseable como óptima.
- Ampliar nuestra acción publicitaria, tanto en medios como en objetivos, apuntando también a los armadores y grandes empresas industriales principalmente, sin olvidar, a otra escala, el comercio en general y el sector público por los resultados que reportarán, sin duda, a más largo plazo.

2. TEMA DE CRITERIOS SOBRE LA GESTION Y EXPANSION PORTUARIAS

- Insistir en la necesidad de celebrar reuniones periódicas entre técnicos de los puertos que forman parte del Comité, para intercambiar información respecto a las técnicas y métodos empleados en la gestión de las operaciones portuarias.
- Necesidad de implantar en cada puerto un sistema de información estadística para la gestión y la planificación, introduciendo el mayor número posible de elementos que faciliten las comparaciones y el intercambio de información entre los distintos puertos.
- Asimismo deberían tenerse en cuenta las necesidades de información de otros organismos o instituciones interesados y afectados por las operaciones portuarias.
- Necesidad de impulsar una colaboración recíproca y multilateral entre los organismos portuarios y los encargados del planteamiento urbano y regional y de la ordenación del territorio que constituye la "hinterland" de los puertos.



DON JUAN CARLOS I OCEANOGRÁFICO

PALMA DE MALLORCA (Especial para "Hoja del Mar").—En los últimos días de noviembre y primeros de diciembre visitaron Baleares los Príncipes de España. Era su primera visita oficial a estas islas y su primer contacto directo con el pueblo balear. La recepción que se les dispensó no pudo ser más acogedora, destacando sobre todo la manifestación de fervor popular con que sus presencias fueron acogidas en todos los actos en que tomaron parte y en las calles que recorrieron.

INAUGURACION DEL LABORATORIO OCEANOGRÁFICO

A las cuatro y media de la tarde del mismo día de su llegada, SS. AA. RR. llegaron al edificio del Laboratorio Oceanográfico, donde fueron recibidos por las primeras autoridades provinciales y locales, subsecretario de la Marina Mercante, almirante Pascual Pery; director general del Instituto Español de Oceanografía, don José María Turnay; subdirector, don Miguel Oliver; director del laboratorio, don Miguel Durán; biólogos y resto personal del laboratorio.

El almirante Pascual Pery les dio la bienvenida y ofreció el acto con las siguientes palabras:

DISCURSO DEL SUBSECRETARIO

"Altezas Reales, excelentísimas autoridades, señoras, señores: Como subsecretario de la Marina Mercante, de quien depende el Instituto Español de Oceanografía, de cuya red de laboratorios costeros forma parte éste que hoy inaugura solemnemente sus nuevas instalaciones, me cabe el honor de pronunciar unas breves palabras de salutación y agradecimiento.

"Agradecimiento, en primer lugar, en nombre de todo el personal de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y de forma especial del que labora en el Instituto Español de Oceanografía, a V. A. por el honor que nos dispensáis al dignaros inaugurar este nuevo centro científico. Todos los españoles conocemos vuestro interés por cuantos temas se relacionan con la mar, y hemos tenido ocasión, en fechas bien recientes, de comprobar la atención que dedicasteis al gran laboratorio oceanográfico de Brest, en vuestra visita oficial al país vecino. En más modesta escala material, pero no con menor entusiasmo, realizará este laboratorio funcio-

MADRID, SEDE DE LA COMISION INTERNACIONAL DE PESQUERIAS DEL ATLANTICO SUDORIENTAL

MADRID.—Ha sido firmado un acuerdo de sede entre el Gobierno español y la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental. Por parte española firmó el ministro de Asuntos Exteriores, señor López Rodó, y por la Comisión firmó su presidente, señor Marcíllach Guezo.

El acuerdo firmado establece la sede de la organización en Madrid, con lo cual ya son dos las comisiones internacionales de pesquerías que tienen su sede en España; contiene también la reglamentación de los privilegios e inmunidades de jurisdicción y fiscales que, en lo sucesivo corresponderán a la sede de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental, así como a los funcionarios extranjeros en ella destacados.

En el acuerdo se regula asimismo el "status" especial que debe corresponder a los funcionarios españoles que presten sus servicios en esta comisión internacional.



A BALEARES DE LOS PRINCIPIOS DE ESPAÑA

OS INAUGURO EL LABORATORIO CO DE PALMA DE MALLORCA

• ES EL TERCERO DE LOS CONSTRUIDOS EN LA ISLA EN LO QUE VA DE SIGLO Y ESTA DOTADO CON EL MAS MODERNO MATERIAL CIENTIFICO.

nnes análogas: el completo estudio científico del medio marino en sus aspectos físico, químico, geológico y biológico, estudio del que podrán desprenderse innumerables consecuencias de índole práctica o tecnológica en orden a una explotación más racional de sus riquezas.

Gratitud a cuantos dentro de la Administración prestaron decisivo apoyo a los proyectos de modernización de nuestras instalaciones, valorando la importancia de la investigación oceanográfica no sólo para la economía nacional, sino como contribución inexcusable de España a los programas mundiales de exploración de los mares.

No es ciertamente de hoy —siguió diciendo— esta contribución balear a las ciencias del océano. Sin remontarnos a los albores de la Edad Moderna, cuando la Escuela Mallorquina de Cartografía representó el más avanzado bastión de esta ciencia (el nombre de su más ilustre representante: Jafuda Cresques, figura en la popa del buque oceanográfico adscrito a este laboratorio); sin buscar, repito, precedentes remotos, basta citar el hecho de que este laboratorio es (después de los de Porto Pi y S'Aigo Dolca) el tercero —siempre en grado ascendente de superación técnica— de los que Mallorca ha ofrecido a la oceanografía en lo que va de siglo. Y, lo que es más importante, no limita su contribución a lo material, sino que nos brinda lo más preciado —sus hijos—, representados en este y en otros laboratorios por un selecto plantel de científicos, y con certeza visión del porvenir contribuye con sus becas a la formación del personal que ha de mantener la continuidad de nuestras tareas.

Termino, Alteza, evocando, las palabras que vuestro augusto abuelo, S. M. el Rey don Alfonso XIII, pronunció en 1919 con motivo de la primera conferencia de la Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mediterráneo,

organización que hoy subsiste y de la que España continúa siendo miembro destacado: La nación española, a quien la Providencia impartió en el pasado la alta misión de completar los límites de nuestro planeta con el descubrimiento de nuevas tierras y nuevos mares que la intrepidez y experiencia de sus navegantes incorporó a la civilización universal, quiere, igualmente, distinguirse en el porvenir por el entusiasmo y la eficacia de sus estudios científicos marinos, y sobre todo en el Mediterráneo, que ofrece en su historia una fuente de poesía y encierra en sus profundidades un tesoro de enseñanzas”.

VISITA A LAS INSTALACIONES

Seguidamente, don Juan Carlos descubrió una placa conmemorativa de la inauguración, firmando, juntamente con doña Sofía, en el Libro de Honor del establecimiento.

A continuación visitaron SS. AA. RR. detenidamente las dependencias del laboratorio, interesándose en el detalle científico, y en especial en el uso y servicio del bien dotado material electrónico modernísimo con que cuenta el citado laboratorio para el mejor desarrollo de su función.

Por parte de su director y de los biólogos señores Masuti, Oliver, Dicenta y demás personal, les fue mostrado con detalle la efectividad del material técnico instalado, las diversas dependencias, acuario, peceras, etcétera, etcétera, que complacieron en su información a los Príncipes, en especial el tecnicismo y modernidad del conjunto, modelo hoy de laboratorio oceanográfico a escala europea.

Finalizada la visita, y tras unos momentos de diálogo y felicitaciones, SS. AA. RR. abandonaron entre aclamaciones el edificio del laboratorio.

VISITA A LAS ISLAS HERMANAS

En días sucesivos, los Príncipes se trasladaron a la isla de Menorca, donde también, como era de esperar, tuvieron un recibimiento apoteósico, con la expresión de alegría de las autoridades y pueblo, que no dejaron en testimoniar su adhesión y afecto a Sus Altezas. Muy apretada y laboriosa resultó esta jornada, llena de fervor y dedicación a los Príncipes en cuantas inauguraciones, realizaciones y visitas, que no fueron pocas, llevaron a efecto. Al día siguiente, Sus Altezas visitaron Ibiza. ■ LUIS VENTURA GONZALEZ

JUNTA GENERAL DE TRABAJADORES Y TECNICOS DE LA MARINA MERCANTE

MADRID, 22.—La revisión de las Ordenanzas Laborales ha sido el punto principal de los tratados en la Junta General de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante, efectuada hoy en el salón de actos de la Casa Sindical, con asistencia del secretario general de la Organización Sindical, don Alejandro Fernández Sordo.

Previamente, en la sede del Sindicato Nacional se habían reunido las agrupaciones de personal de flota, oficiales, titulados, trabajadores del mar, empleados de empresas navieras, personal de agencias marítimas o consignatarias de buques, estibadores portuarios, tráfico interior de puertos y trabajadores de las Juntas de Puerto, que sirvieron de preparación a la Junta General.

En esta última, que presidió su titular, don Antonio Maqueda Noé, se manifestó la preocupación existente por la repercusión del alza de los precios en los salarios y el deseo de la jornada semanal de 44 horas de trabajo y se pidió que sea estudiada la desgravación fiscal, pues se consideran excesivos los impuestos para las economías de los trabajadores de la Marina Mercante.

El señor Fernández Sordo, que fue informado de las actividades, programas y problemas de cada una de las agrupaciones, prometió apoyar sus justas peticiones, entre las que destaca la referente a la Ordenanza de Trabajo de Juntas de Puerto.

ACUERDO INTERNACIONAL PARA COMBATIR LA CONTAMINACION MARITIMA

La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO), dependiente de la ONU, ha adoptado una nueva convención internacional encaminada a prevenir la contaminación marina procedente de los barcos. El convenio, resultado de una conferencia de cuatro semanas de duración recién finalizada en Londres, prescribe nuevos niveles de construcción y descarga con referencia a petroleros, y requiere que se constituyan enormes barcos-cisterna provistos de lastre separado. La misma convención impone nuevos controles sobre la descarga de peligrosas sustancias líquidas, respecto a aguas residuales y otros desperdicios procedentes de los barcos. En virtud de lo prescripto en la convención, los buques petroleros de más de 70.000 toneladas de peso muerto encargados después de diciembre de 1975 deben incorporar tanques de lastre separados, de tal modo que el lastre de agua no esté nunca en un tanque oleaginoso de petróleo. Con esta medida de precaución se evitará una gran fuente de contaminación. El Mediterráneo, el mar Negro, el Báltico, el mar Rojo y el Golfo Pérsico se mencionan expresamente como zonas en las que estará prohibida toda descarga de petróleo. Los Estados miembros de la IMCO ribereños de tales zonas marítimas podrán recibir descargas de tal tipo en 1977 y posteriormente.

TODO EL MUNDO MARITIMO, BAJO EL S

CRONICA
DE
BELGICA

SE DUPLICARON LAS ENTRADAS DE PETROLEROS EN AMBERES

PERO MUCHOS ARMADORES NO ACEPTAN CARGA EN SUS BUQUES SI NO SE LES GARANTIZA EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA LA NAVEGACION

AMBERES (Crónica de nuestro corresponsal).—A pesar de que las restricciones de petróleo ya se han hecho sentir para los automovilistas, que no pueden circular desde el sábado por la noche hasta el domingo a las veinte horas, y también para las oficinas del Gobierno, que deberán controlar la calefacción, en el puerto de Amberes, aunque la entrega de petróleo para los buques es limitada, según las primeras cifras provisionales, el número de petroleros que han arribado en el mes de noviembre ha sido el doble que en el mes anterior.

En noviembre, 21 petroleros portadores de petróleo bruto llegaron a Amberes y descargaron 900.000 toneladas, contra 12 y 425.000 toneladas en el mes de octubre. Podemos añadir que antes de la crisis la media mensual era entre 600.000 y 700.000 toneladas.

En el Parlamento belga se piensa que si las cosas continúan como están, el déficit belga en materia de aprovisionamiento de petróleo será del 25 por 100. Como dato curioso: la prohibición de circular los fines de semana ha reducido el gasto de gasolina en un 10 por 100, y en productos petrolíferos que eran utilizados por la industria, en un 7 por 100.

Se habla de tomar medidas en las zonas portuarias de Bélgica. En el puerto de Amberes se empieza a notar un crecimiento del tráfico

marítimo de carbón, siendo su origen Estados Unidos, África del Sur, Australia y Polonia. Conviene señalar, según los medios especializados de Amberes, que el aumento del carbón en dicho puerto podrá ascender al 50 por 100 sobre las previsiones que existían para este año.

El Ministerio de Asuntos Económicos deberá intervenir para asegurar el combustible a los barcos belgas. En las circunstancias actuales, el pesimismo toma carta de naturaleza y se hace sentir en el puerto de Amberes. Existe el problema del acaparamiento y mercado negro del petróleo.

Los expertos estiman en una penuria creciente en el aprovisionamiento de carburante para los buques, lo cual hace que se acapare más petróleo que el necesario, así como favorece un aumento vertiginoso del precio.

Muchos armadores no están aceptando carga si no se les facilita combustible al mismo tiempo. Esto supone una grave amenaza para la economía belga, no sólo marítima, y también perjudica a la industria, que depende de gran parte de sus importaciones de materias primas.

Si hay dificultades para conseguir carburante, es evidente que los buques desertarán de este puerto para acudir a otros donde haya más facilidades. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.

CRONICA
DE
ESTADOS UNIDOS

FLETES Y PESCA SE HAN ENCARECIDO A CAUSA DE LA CRISIS

● PARECE SER QUE LA ESCASEZ DE COMBUSTIBLE PERJUDICARA PRINCIPALMENTE A LOS BUQUES DE BANDERAS DE CONVENIENCIA, QUE PERDERAN ASI SUS VENTAJAS ECONOMICAS

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).—Los Estados Unidos están mejor preparados que la inmensa mayoría de los países occidentales para resistir la presente crisis del petróleo; pero ello no quiere decir, ni mucho menos, que sean inmunes a ella. Es más: cada vez cala más la conciencia de que nadie sabe las dimensiones exactas de esa crisis, de la que estamos sólo en los comienzos. "En los primeros meses de 1974 —dicen los expertos— estaremos en mejores condiciones de estimar lo que va a pasar". En teoría, los Estados Unidos no reciben más que un 6 por 100 de su petróleo del Oriente Medio, por lo que el boicot total que los árabes han decreto contra ellos no debería afectarles demasiado. Pero en la práctica, a través de los canales internacionales por los que el petróleo se mueve, reciben el 18 y aun el 20 por 100, y eso se nota.

La entera flota —pesquera, mercante y de guerra— de los Estados Unidos no es indiferente a esta tormenta del petróleo, que a fin de cuentas es quien la mueve. Hay ya edificios y centrales que han empezado a reconvertirse del petróleo al carbón, después de haber dado el paso contrario hace años. De barcos no sabemos que haya ocurrido algo parecido, pero de seguir deteriorándose la situación, todo es posible.

Hoy por hoy, en esta primera etapa, pesqueros y mercantes estadounidenses notan sólo la crisis del petróleo en los precios, que han dado un salto entre el 20 y el 30 por 100, y el encarecimiento va a más, prediciendo algunos que llegarán a doblarse los precios de la antecrisis. Las consecuencias de ello son claras: más altos precios de los fletes y de la pesca, cosas de un tiempo a esta parte inevitables.

Racionamiento todavía no ha habido, aunque no se hace otra cosa que hablar de él. En cualquier caso, el director de la Agencia Estatal de Energía ha dicho que hasta marzo no podrá estar montada la maquinaria necesaria para poner en marcha un racionamiento de combustibles.

Si vista desde una perspectiva puramente nacional, la crisis tiene aspectos sombríos, desde el internacional resulta aún más amenazadora. El "Wall Street Journal" traía días pasados un largo análisis sobre las consecuencias que la escasez de combustible podían tener para el tráfico marítimo si se acentúan las tendencias ya en marcha de favorecer con el suministro a

los buques bajo el pabellón nacional. La alarma ha sido lanzada por los noruegos y a éstos han seguido panameños y liberianos: en determinados puertos no se reposta a buques de otras nacionalidades o se les pospone a los allí matriculados. La cosa, por una parte, es lógica, ya que todos los Gobiernos tienden a servir primero a sus ciudadanos que a los extranjeros, y si hay escasez quienes no recibirán serán estos últimos. Pero, por otra parte, esto representa una competencia desleal y una intervención extraña en el mercado de fletes. De imponerse la norma, quienes más van a sufrir son los buques de pabellón más o menos exótico, al que se habían acogido por ventajas de impuestos o condiciones de navegación, que ahora se vuelven desventajas. Según algunos rumores, ya muchos de estos barcos no encuentran flete por tal circunstancia.

Y lo malo es que no se ve solución, como no sea el resolver la crisis del petróleo, que va para largo, o establecer una legislación internacional sobre el caso, que va para más largo todavía. ■ CARRASCAL.

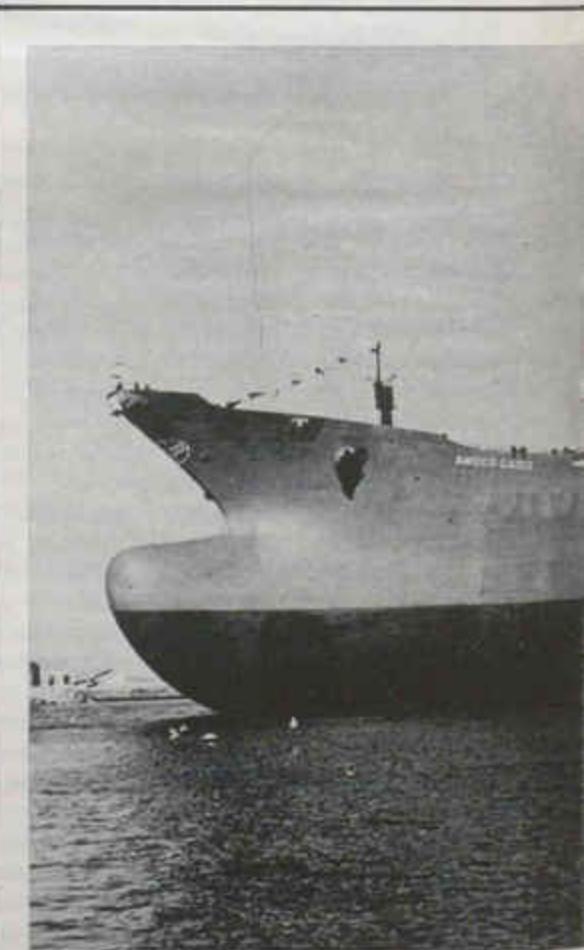
CRONICA
DE
SUDAFRICA

LOS CONGELADORES ESPAÑOLES DISPONEN DE COMBUSTIBLE EN WALVIS BAY

WALVIS BAY (De nuestro corresponsal).—Por ahora, y a pesar de las restricciones, el problema del petróleo para los barcos españoles no es alarmante en el puerto de Walvis Bay. Los barcos españoles están recibiendo un 60 por 100 del petróleo que normalmente necesitarían. Esto supone más entradas en puerto y, por lo tanto, más gastos para los barcos.

Si ha sucedido, en cambio, que en el puerto de Ciudad del Cabo, a varios pesqueros españoles no les han dado petróleo y han tenido que navegar hasta Walvis Bay y conseguirlo aquí.

Hay noticias de que ya ha salido de España un petrolero español con combustible para los barcos españoles en Dakar, Luanda y Walvis Bay. Este petrolero llegaría a Walvis Bay hacia primeros de año. Para esas fechas, los pesqueros congeladores de la merluza que necesiten combustible tendrán que entrar en puerto o en bahía para repostar. ■ URBANO VELAZ.



EL «AMOCO CADIZ»

IGNO DE LA CARESTIA DEL PETROLEO

UNA PREOCUPACION MUNDIAL QUE AFECTA A LA FLOTA ESPAÑOLA

CON un progresivo encarecimiento de los precios y crecientes dificultades de abastecimientos, la crisis del petróleo ha influido directamente sobre las actividades de la flota pesquera y la Marina Mercante nacionales. El transporte marítimo está al borde del colapso, se decía en los ambientes internacionales en los primeros días de diciembre, y nos consta que algún mercante salió hacia su lejano destino con los tanques de combustible a tope y la esperanza de que con una buena administración y tiempo favorable se puede llegar al puerto de destino. Es una situación insostenible para las tripulaciones y las empresas.

Para confirmar la gravedad de la situación, la International Chamber of Shipping, de la que es miembro nuestro país y que representa más de la mitad del tonelaje de la Marina Mercante mundial, hacia público un comunicado en que se reconocía el progresivo empeoramiento del panorama internacional para las flotas de todo el mundo. El presidente de la citada Cámara, señor Dennis Martin Jenkins, señaló que las compañías navieras habían introducido medidas rigurosas para economizar combustible, pero los drásticos cortes de suministros que las compañías internacionales se han visto forzadas a realizar determinan que, aun con estas economías, no será posible transportar las mercancías que son esenciales para el bienestar económico y la vida de todas las naciones. Los Gobiernos deben enfrentarse con el hecho de que, a menos que todos los pabellones dispongan de suministros adecuados y esenciales, la industria naviera internacional no será capaz de transportar los productos manufacturados de exportación a su destino, ni transportar productos alimenticios, materias primas o energía.

Esta situación repercutirá indudablemente en los "standards" de vida, la industria y el empleo de muchos trabajadores de todo el mundo. Hay que recordar que, cada año, la flota mercante mundial transporta 2.600 millones de toneladas de mercan-

cias, y este movimiento está en peligro a menos que los buques dispongan de combustible.

INSOLIDARIDAD INTERNACIONAL

Las propuestas de la Cámara se dirigían a que cada Gobierno cuidase de mantener una parte de su producción petrolífera —en cuanto a productos de refinería— destinada a los combustibles para la Marina. Se insistió en la necesidad de que todos los países recomendaran a sus flotas el máximo ahorro de energía, incluyendo la reducción de la velocidad de marcha cuando fuese posible.

La escasez se planteó en un momento ya difícil por la situación del mercado de estos combustibles. Los costes de bunkers ya habían aumentado en un 100 por cien entre el 1 de abril de 1972 y el 1 de noviembre de 1973. La crisis del petróleo en función del conflicto de Oriente Medio vino a agravar aún más una situación que ya parecía insostenible. El alza de los fletes fue espectacular.

Esta multiplicación de los precios y la escasez de suministros se agrava ante la situación de insolidaridad internacional que la crisis del petróleo está descubriendo. En España, con medidas reciprocas al resto de los países —necesarias, por otra parte, ya que de lo contrario nuestros puertos se habrían convertido en un punto de carga mundial para todos los buques, con el consiguiente perjuicio para las necesidades de la flota nacional—, se mantiene la prohibición en el caso de Canarias, para los suministros a buques de pabellón extranjero.

RECOMENDACIONES DE LA O. C. D. E.

Este aspecto de la insolidaridad internacional se puso más de manifiesto tras la recomendación hecha por el Comité del Petróleo de la O. C. D. E. del pasado 15 de diciembre. Pedia este organismo internacional que se suspendiesen las discriminaciones de bandera a todo tipo de buques. Ese mismo día, el Consejo de Ministros de Francia adoptaba el acuerdo de prohibir los abastecimientos en puerto francés a todos los buques extranjeros cuyas escalas técnicas no estuviesen programadas y comunicadas con anterioridad al 1 de noviembre.

La aviación y hasta las estaciones de servicio ya conocían medidas similares prácticamente en todo el mundo. El fantasma de la escasez recluía la acción de los países, en la búsqueda de asegurar los propios suministros y dificultaba aún más el movimiento internacional. Inmediatamente, otros países decretaban sus medidas de represalia, todo ello con la amenaza latente de cortes de suministros de crudo para aquellos que suministrasen productos o desviases cargamentos de petróleo a países embargados por los Estados productores árabes.

PROBLEMAS PARA LA FLOTA NACIONAL

En este ambiente de inseguridad e insolidaridad, la flota española encontró sus mayores dificultades en los puertos de Angola, África del Sur y Estados Unidos. Las dificultades para abastecerse que encontraron algunos buques congeladores que operaban en puntos distantes en las aguas de Angola les aconsejaron utilizar el poco fuel-oil de que disponían para regresar a puertos españoles. Los buques del área estadounidense de Boston pasaron por situaciones similares.

La flota que navega por el Atlántico estableció su base de aprovisionamiento en el puerto de La Coruña; claro que estos largos e innecesarios desplazamientos encarecen el mercado y hacen aumentar también los consumos. Entre las medidas adoptadas para solucionar las dificultades figuran algunos acuerdos que permitirán, por ejemplo, que los buques que están en las costas de África Ecuatorial se abastecan en el puerto de Dakar.

Otros pesqueros que faenan en aguas de África del Sur fueron suministrados en alta mar por un petrolero de Campsa. Los veintiún buques españoles que se encuentran en Mozambique reciben suministros en virtud de los contactos con la compañía Shell.

Hace unos días, el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Pery Junquera, señalaba que se estaban buscando soluciones para el problema de los suministros.

CONSUMOS ESPAÑOLES

El segundo aspecto de toda esta incierta situación es el de los precios. El alza ha sido espectacular y los últimos acontecimientos permiten prever que continuará. Antes de la declaración de los países del golfo Árabe, miembros de la O. P. E. P. (Organización de Países Exportadores de Petróleo), en Teherán, la víspera de Nochebuena, por la que se duplica el precio de mercado del petróleo, ya la situación era grave.

Para España, los suministros de gas-oil a la flota pesquera fueron de 529.943 toneladas en 1972 (un 6,60 por 100 más que en el año 1971), y para la Marina Mercante, de 269.267 toneladas (un 7,93 por ciento sobre el año anterior). En cuanto a fuel-oil, las cifras variaron también en relación a 1971. Para pesca se suministraron 80.382 toneladas (un 18,69 por 100 inferior a las 98.855 toneladas del año 1971), y para Marina Mercante, 339.174 toneladas (superior en un 6,52 por 100 a las 318.402 toneladas suministradas en 1971).

Por otra parte, el suministro a buques extranjeros durante el citado año fue de 60.331 toneladas de gas-oil y 175.614 toneladas de fuel-oil.

Todo este volumen de suministros y consumos tiene una incidencia importante en el contexto de los precios.

PERSPECTIVAS DE PRECIOS

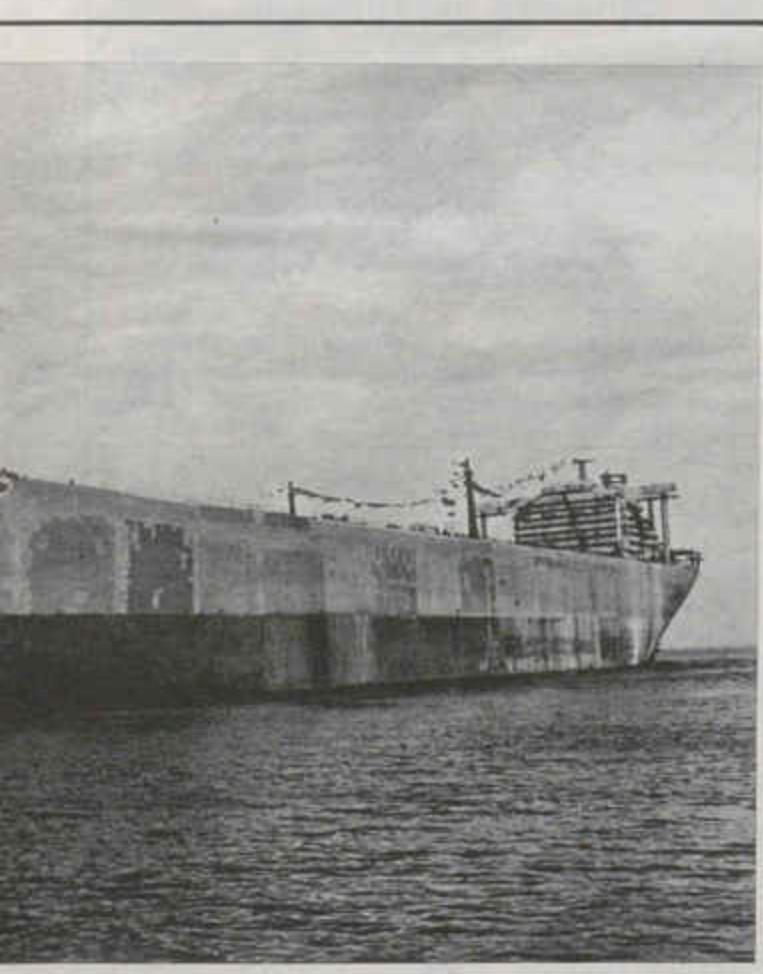
La situación —con las variaciones que puedan surgir en cualquier momento desde la inestabilidad internacional del mercado petrolífero y sin contar con las repercusiones que habrá de tener el reciente acuerdo de Teherán, que duplica el precio del crudo y lo sitúa, como promedio, en los siete dólares/barril— ofrecía, antes de terminar el año, la siguiente perspectiva:

Los precios actuales del gas-oil para pesca, servido por tubería, es de 1,90 pesetas/litro, y de 2,25 para el servido por aparato surtidor o cisterna. El precio del fuel-oil para pesca, por tubería, es de 1.000 pesetas/tonelada, y el de Marina Mercante, por tubería, de 1.150 pesetas/tonelada; por gabarra, 1.250 pesetas/tonelada, y por cisterna, 1.190 pesetas/tonelada.

La elevación de precios acordada por el Gobierno el pasado 26 de octubre, en vigor a partir del 1 de enero de 1974, fija un aumento de 0,50 pesetas/litro para el gas-oil y de 200 pesetas/tonelada para el fuel-oil. Y es muy probable que estos precios se revisen de inmediato, dados los recientes aumentos del crudo. Los datos y las cifras son suficientemente expresivos, sobre todo teniendo en cuenta, además, que el consumo en el año que acaba de terminar ha sido superior al de 1972 y que en 1974 se mantendrá la demanda de estos productos. ■ JOSE VICENTE DE JUAN.

ALEMANIA

En las páginas 24-25 encontrará el lector las crónicas de nuestro corresponsal en Alemania, en las que también se hace mención de determinadas consecuencias que la crisis del petróleo ha producido en la actividad marítima de aquel país.



Ha sido botado en las factorías gaditanas de Astilleros Españoles el petrolero de 230.000 toneladas "Amoco Cádiz", destinado a la empresa norteamericana Amoco Tankers Co. Actuó como madrina en la ceremonia Mrs. Lee C. Adams, esposa del vicepresidente de la Amoco International Oil Co. ■ FOTOFIEL

FINALIZO LA FASE PREPARATORIA DE LA CONFERENCIA DEL MAR

TANTAS POSTURAS COMO PAISES

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Sin que nos releve de un análisis más amplio, en crónica posterior, les doy, como información de última hora, los resultados de las sesiones previas de la Conferencia del Mar, que durante dos semanas tuvieron lugar en Nueva York, con motivo de la recién clausurada Asamblea General de las Naciones Unidas. Lo que había sobre el tapete eran, como la convocatoria ya indicaba, cuestiones de procedimiento, no de fondo. Pero el debate fue tan tenso que puede predecirse todo para cuando empiecen a discutirse los temas reales, en Caracas, el próximo 21 de junio. Incluso en algún momento se temió que no pudiera llevarse adelante esta fase preparatoria, sobre todo cuando una formidable coalición trató de impedir que los Estados Unidos participaran en el Comité de Redacción.

Pero paso ya a los puntos claves acorda-

dos, o al menos abocetados:

1. A grandes rasgos se perfiló un forzoso entre las grandes potencias y países industrializados, por un lado, y el Tercer Mundo, por otro. Mientras los primeros proponían la mayor libertad posible en los mares, tanto en pesca como en investigación y en utilización de los recursos de los fondos marinos, los segundos, muy especialmente los países costeros, tratan de asegurarse la mayor jurisdicción posible sobre las aguas y fondos que les rodean, a fin de servirse de ellos para su desarrollo.

2. Mientras los países "ricos" querían ceñir la conferencia a unos pocos temas concretos —pesca, jurisdicción, estrechos—, los "pobres" insistieron en que la conferencia abordase cuantos al mar afectan, y en este sentido consiguieron un éxito al incluir en el programa de debate temas como la contami-

AUNQUE SE PERFILAN DOS BLOQUES, A UN LADO LAS POTENCIAS Y A OTRO EL TERCER MUNDO, AQUELLOS PROPUGNANDO MAR LIBRE Y ESTOS, DEFENDIENDO LA TERRITORIALIDAD QUE LES SIRVE PARA SU DESARROLLO

nación e investigación oceanicas.

3. Respecto a la explotación de los recursos en los fondos marinos, auténtico caballo de batalla dado que cada vez escasean más las materias primas y habrá que ir allí a buscarlas, la cosa no está ni mucho menos dilucidada, habiendo tesis que proponen fijar dichos derechos para los Estados ribereños en cien millas a partir de la costa o bien a 500 metros de profundidad,

y los que quieren que cubran específicamente la plataforma continental, para acabar allí donde empieza la sima oceanica. Naturalmente, según la extensión de aquella, los Estados ribereños están de acuerdo o no.

4. Lo de la pesca está más confuso todavía, ya que se mezclan la jurisdicción nacional, que ya algunos países han establecido en 200 millas. Las grandes potencias parecen dispuestas a conceder una zona de plenos derechos de 12 millas, con la posibilidad de prolongarla para ciertos derechos. O sea: el Estado ribereño tendría absoluta jurisdicción sobre esa primera docena de millas y derechos preferentes de pesca en ciertas zonas más adelante, cuya utilización podría negociar con otros países.

5. España ha sido nombrada para el importante Comité de Redacción, integrado por 23 miembros correspondientes a los distintos grupos regionales.

Como ven, casi puede decirse que hay tantas posturas como países. En la Conferencia del Mar no va a haber ni Este ni Oeste, ni África ni Europa, ni comunistas ni capitalistas. Cada cual va a ir a lo suyo, y uno se echa a temblar pensando cómo van a armonizar tantos intereses encontrados.

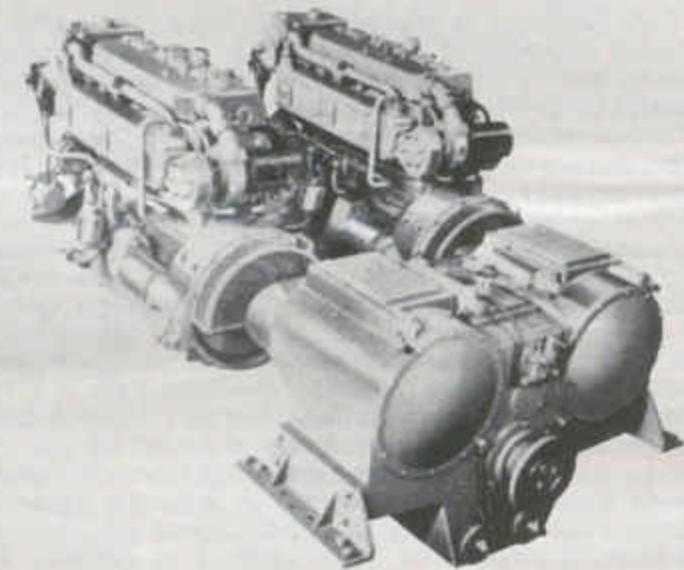
■ JOSE MARIA CARRASCAL.

**FABRICA DE HIELO
SANTA MARIA DEL MAR
DE LA
COFRADIA SINDICAL DE ARMADORES
DE
ALMERIA**
Puerto pesquero
TELEFONOS
OFICINAS: 21 59 27 - 21 47 73 - 21 25 62 • FABRICA: 21 25 62

MOTOR MARINO

PEGASO-CAFRAN

FORMADO POR DOS MOTORES PEGASO Y UN REDUCTOR HIDRAULICO CAFRAN-500' POTENCIAS DESDE 270-320-390 HP. Y MAS CON REDUCCION 1/4.5.



TENEMOS UNIDADES FUNCIONANDO.
PIDANNOS REFERENCIAS.

IMPORTANTE

El presente grupo es una novedad, que se ofrece al hombre del mar, que le garantiza la seguridad de su pesca y la vuelta a puerto, ya que puede utilizarse un motor solo, bien por convenir o por avería de uno de ellos.

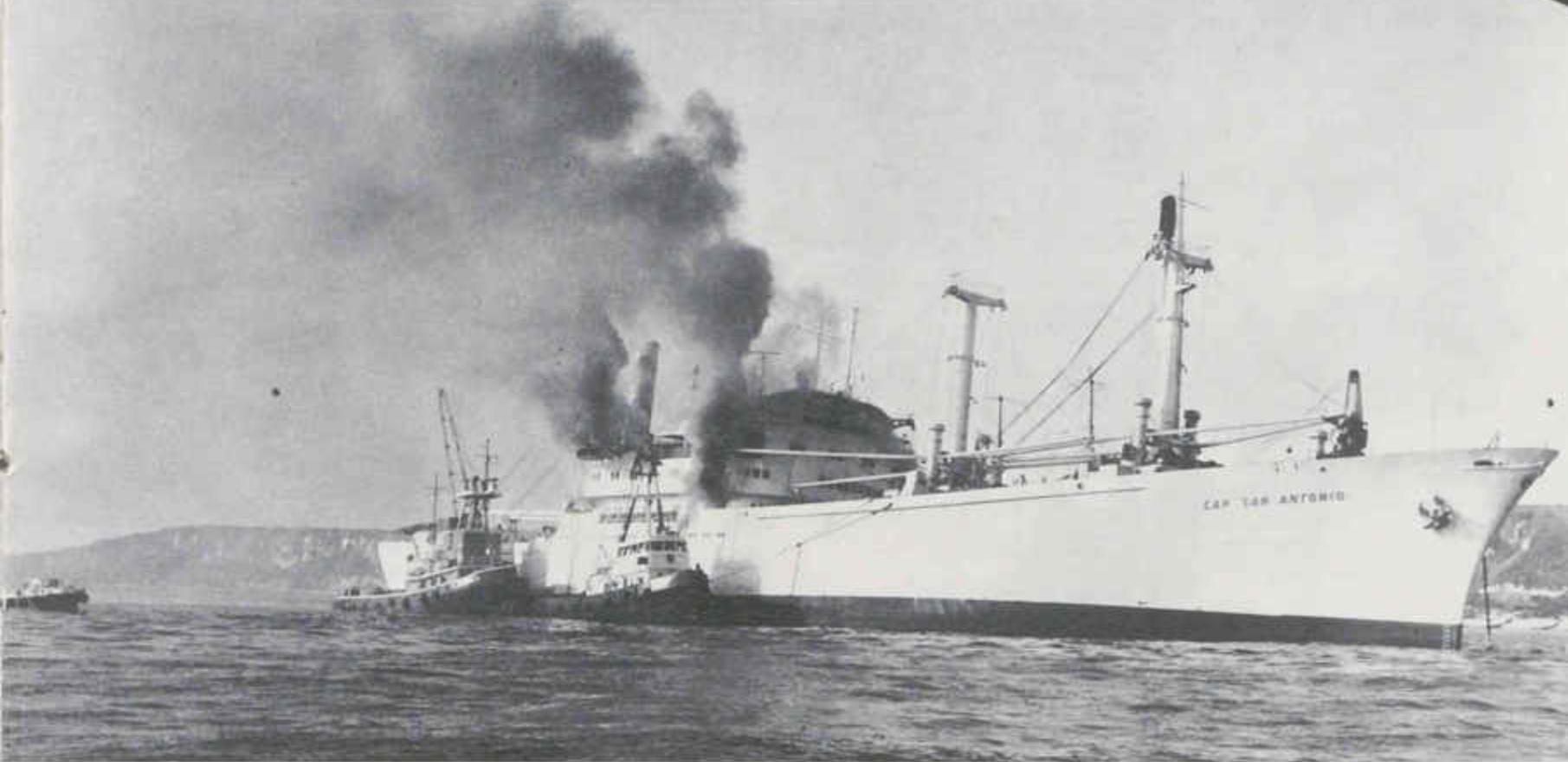
Con el REDUCTOR inversor CAFRAN-500 puede arrancar un motor a otro, lleva «ruedas libres», que le permite en caso de parada brusca de un motor, no afectar al reductor ni al resto de las partes móviles.

Es un producto totalmente NACIONAL, y sus repuestos son económicos y los tiene en cada puerto de España.

AGENTE OFICIAL DE VENTAS para la zona comprendida entre CARBONERAS (Almería) a SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona).

«CASA FRANCO», FRANCISCO FRANCO MUÑOZ. Floridablanca, 6-18. Tels. 41 10 00 - 41 10 04. AGUILAS (Murcia).

Venta para el resto de ESPAÑA:
Queda cubierto por la red de ventas de GUASCOR, S. A. Gran Vía, 61, 1.º BILBAO-11.



CERCA DE DOVER

En las costas de Dover, el carguero alemán "Cap San Antonio" se incendió.

Afortunadamente, el fuego pudo reducirse con relativa prontitud y no se produjeron desgracias personales. El "Cap San Antonio" es un barco de diez mil toneladas, matrícula de Hamburgo, dedicado al transporte de productos químicos y minerales.



PERDIA LAS VACAS (CON UVE)

DERBY (Australia).—Un mercante partió de Pantijan con 60 cabezas de ganado vacuno, rumbo a este puerto, donde debían ser desembarcadas. Pero durante el trayecto se rompió una cadena de sujeción y cuatro reses cayeron al agua. Tres de ellas pudieron ser rescatadas, pero la cuarta huyó a nado y acabó desapareciendo.

LOS CHINOS RECOPEN ALGAS

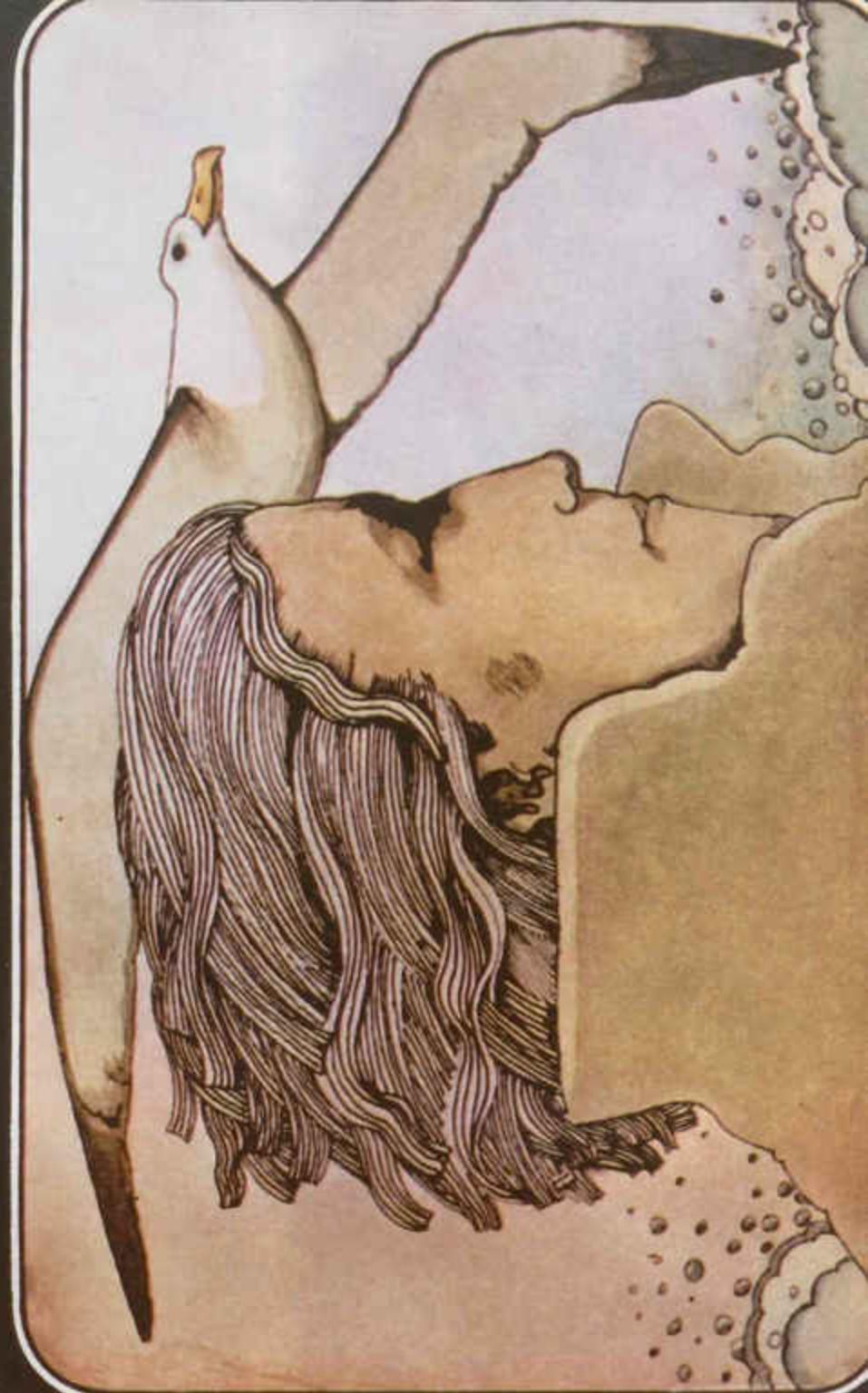
Una flota importante dedica China a la recogida de algas en una de las llamadas "granjas marítimas", de las que se obtienen importantes cosechas para su elaborado y exportación.

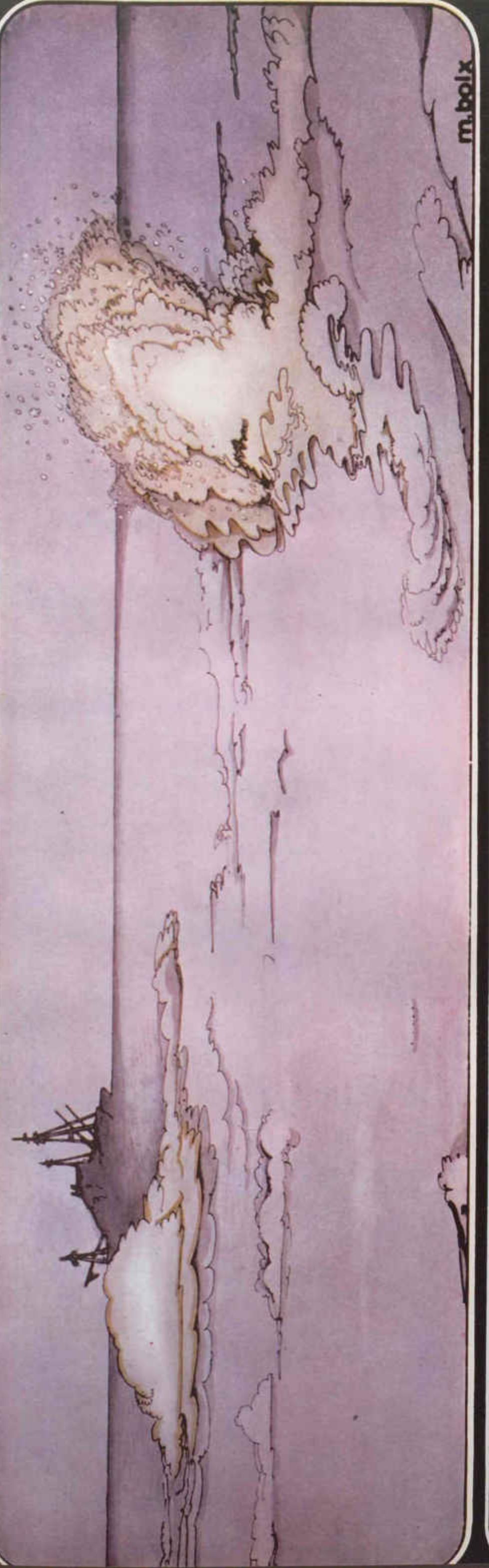


hoja del mar

AÑO - 1974

DOBLAR POR LA LINEA DE PUNTOS. PEGAR A FIN DE REFORZAR LA PARTE SUPERIOR DEL CALENDARIO.







LLEGA HASTA EL MAS RECONDITO PUERTO

(SI NECESITA TRIPULACION, SI BUSCA EMPLEO, SI DESEA COMPRAR O VENDER, ESCRIBANOS. «HOJA DEL MAR» LLEVARA SU MENSAJE ALLI DONDE DEBE SER LEIDO).



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



**NAVIDERA
BILBAINA, S. A.**

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

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

FLOTA CARGA SECA

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

ACTIVIDAD MARITIMA INTERNACIONAL (y III)

EUGENIO SANCHEZ GUZMAN

EXPUERTA en nuestros anteriores artículos la labor realizada en la última década por la OIT y la ONU en el campo marítimo-pesquero, pasamos ahora a desarrollar la actividad que en dicha materia han llevado a cabo otros órganos internacionales.

LA ORGANIZACION INTERGUBERNAMENTAL CONSULTIVA DE LA NAVEGACION MARITIMA (I. M. C. O.)

En los años anteriores a la segunda guerra mundial, todos los problemas relacionados con el transporte marítimo eran tratados en conferencias reunidas al efecto, en las que se establecían los correspondientes convenios para regular aspectos concretos del transporte marítimo.

La conveniencia de establecer una Comisión Marítima Internacional de carácter permanente se consideró ya en 1889, en una conferencia celebrada en Washington, que se ocupó exclusivamente de temas relacionados con la seguridad de vida y bienes en la mar. Sin embargo, se llegó a la conclusión de "que, por el momento, el establecimiento de una comisión permanente no se consideraba oportuno".

El primer antecedente próximo de la organización que nos ocupa es la United Maritime Consultive Council, que en dos sesiones celebradas, una en Amsterdam, en junio de 1946, y otra en Washington, en octubre de 1946, preparó un proyecto de convenio para el establecimiento de aquélla.

Finalmente, a instancia del Consejo Económico Social de las Naciones Unidas, se convocó en Ginebra en febrero/marzo de 1948 una conferencia de representantes de Gobiernos a escala mundial para considerar la conveniencia de crear una Organización Marítima Gubernamental Permanente, sobre la base del proyecto preparado por la United Maritime Consultive Council. En dicha conferencia se adoptó un convenio por el que se creaba la IMCO, que entró en vigor el 27 de marzo de 1958.

La Organización que comenzaba así su vida era la XII Agencia especializada de las Naciones Unidas, cuyo objetivo es facilitar la cooperación entre Gobiernos en asuntos técnicos de toda clase que afectan al transporte marítimo.

Proporciona asimismo un amplio intercambio de información entre naciones sobre todos los temas marítimos técnicos. Otro objetivo de la IMCO es cortar la práctica ilegal, discriminatoria y restrictiva que pueda afectar a los buques en el comercio internacional, de forma que se promueva la más libre disponibilidad de los servicios marítimos.

La IMCO hoy en día cuenta en su activo con un número relativamente importante de convenios internacionales, entre los que cabe destacar:

- Convenio sobre prevención de la contaminación de las aguas marinas por los hidrocarburos, de 1954, modificado en 1962, 1969 y 1971.
- Convenio sobre la seguridad de la vida humana en la mar, de 1960, modificado en 1966, 1967, 1968 y 1969.
- Convenio sobre las medidas tendentes a facilitar el tráfico marítimo internacional, de 1965.
- Convenio sobre las líneas de carga, de 1966.
- Convenio sobre el arqueo de buques, de 1965.
- Convenio sobre la responsabilidad civil por

los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1969.

- Convenio sobre la intervención en alta mar, en caso de accidentes de los que se deriven o puedan derivarse la contaminación por hidrocarburos, de 1969.
- Convenio sobre el fondo internacional de indemnización por los daños ocasionados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971.
- Convenio sobre las reglas de gobierno para evitar los abordajes, de 1972.

LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y EL DESARROLLO (U. N. C. T. A. D.)

El desarrollo económico de todos los países fue considerado en la Carta de las Naciones Unidas como condición necesaria para la estabilidad de la economía mundial y para el mantenimiento de la paz y seguridad internacional. Con el fin de lograr tal objetivo, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas proponía la celebración de una conferencia internacional sobre el comercio y desarrollo de las naciones, que tuvo lugar en Ginebra del 23 de marzo al 16 de junio de 1964.

Entre los temas tratados en dicha conferencia figuraba el de los transportes marítimos, y dentro de éstos, revistiendo especial importancia, el de los realizados con países en vías de desarrollo, recomendando la conferencia el establecimiento de las medidas intergubernamentales necesarias para garantizar la cooperación en dicho campo, así como la elaboración de estudios e informes sobre los aspectos económicos de los transportes marítimos.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, el 30 de diciembre de 1964, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Conferencia, configuró a ésta como órgano permanente de aquélla, estableciendo en su seno cuatro comisiones principales, una de las cuales estaría especialmente encargada de las cuestiones relativas a los transportes marítimos.

Esta Comisión de Transportes Marítimos fue acogida con gran desconfianza por los países tradicionalmente marítimos, deseosos de mantener el "statu quo" existente, que veían peligrar por el aire de renovación que se desprendía de la actuación de la citada Comisión, ante las reivindicaciones de los países en vías de desarrollo, el "Grupo de los 77", como se les ha venido denominando, ausentes tradicionalmente de los grandes avatares económicos, a pesar de constituir las dos terceras partes de la Humanidad que aspiraban, frente a las grandes potencias, a participar en aquélla.

Es evidente que en la actualidad existen grandes diferencias entre los países desarrollados y los que se encuentran en vías de desarrollo. Los primeros son países "armadores", para los que el principio de libertad de mares es la ley suprema, y que son, por tanto, partidarios de una política marítima liberal. En cambio, las naciones "en vías de desarrollo", carentes de una Marina Mercante adecuada, son, en su mayoría, países "usuarios de buques". Ellos adoptan entonces la posición de "cargadores" preocupados por defender los intereses de los exportadores, lo que les lleva a

adoptar medidas proteccionistas inconciliables con los principios liberales de los países desarrollados.

Sin embargo, la Comisión de Transportes Marítimos constituye el marco adecuado para la resolución de estos antagonismos en aras a buscar el mayor desarrollo económico de las naciones.

La UNCTAD ha realizado distintas conferencias sobre temas relacionados con su objetivo primordial: el comercio y el desarrollo de los países. Entre los más importantes cabe señalar el:

- Convenio sobre el comercio de tránsito de los países sin litoral (1965).
- Convenio sobre un código de actuación de las conferencias marítimas (actualmente en preparación).

EL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL (C. M. I.)

A lo largo del siglo XIX, el desarrollo de las relaciones internacionales ha puesto en evidencia las profundas divergencias que existen entre los sistemas legislativos de los distintos Estados, lo que constituye un obstáculo a la expansión del comercio mundial.

Con el fin de proceder a la unificación del Derecho internacional se creó la International Law Association, y dentro de ella, con el fin de llevar a cabo tal unificación en el ámbito marítimo, se constituyó el Comité Marítimo Internacional en el curso de una Conferencia celebrada en Amberes el 6 de junio de 1897.

El objetivo del CMI es contribuir, "a través de los trabajos y medidas apropiadas, a la unificación del Derecho marítimo y comercial, así como de sus costumbres, usos y prácticas en materia marítima".

Los acuerdos adoptados por dicho Comité desde el año 1960 hasta nuestros días, versan sobre las siguientes materias:

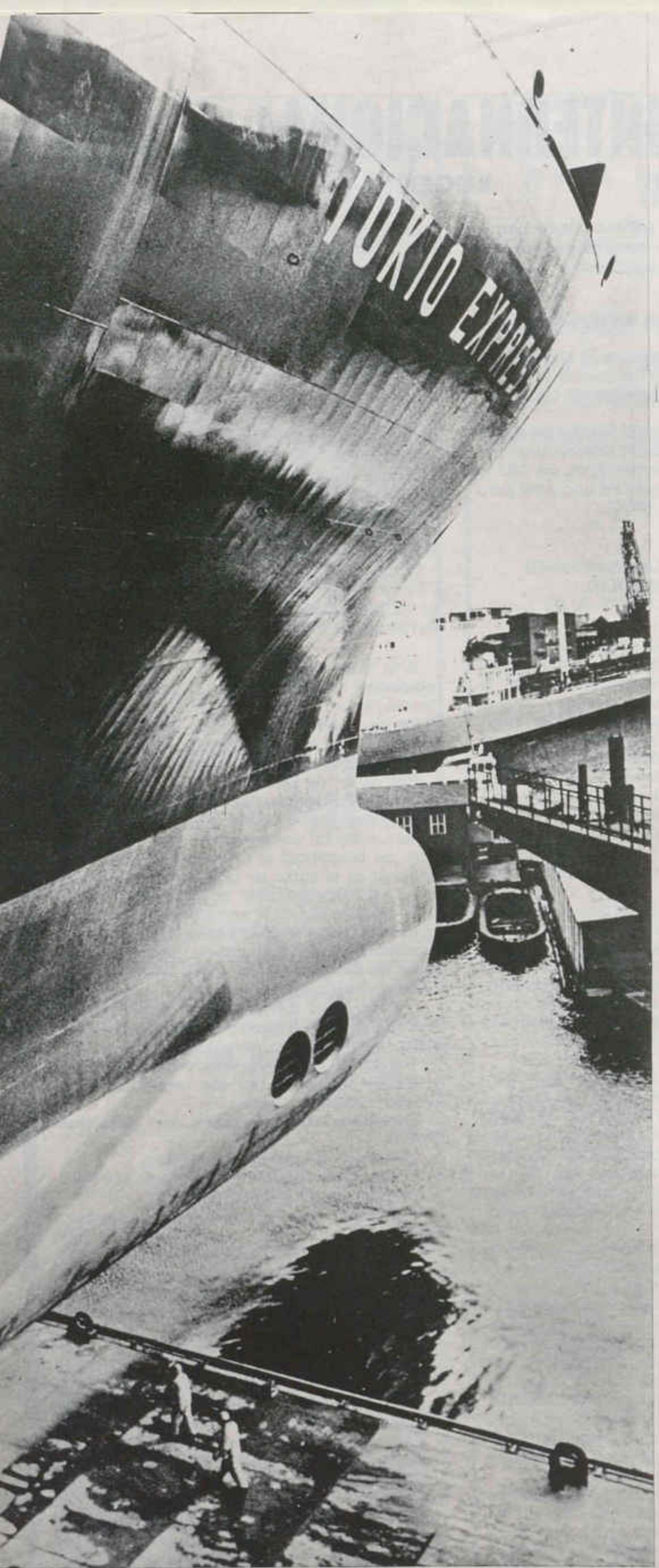
- Transporte de pasajeros por el mar (1961).
- Responsabilidad de los armadores de buques nucleares (1962).
- Transporte de equipajes de pasajeros (1967).
- Asistencia y salvamento (1967).
- Privilegios e hipotecas marítimas (1967).
- Buques en construcción (1967).
- Transporte bajo conocimiento de embarque (1968).

A la vista de cuanto hemos venido exponiendo, se puede apreciar la importante labor que en el marco de la reglamentación marítima se ha venido realizando desde 1960. Cabe preguntarse, sin embargo, cuáles han sido en realidad los resultados prácticos obtenidos.

Poner en funcionamiento una Conferencia después de delicadas y difíciles negociaciones, es indudable que supone un paso adelante en el desarrollo del Derecho internacional. Pero con esto no basta, es preciso que los acuerdos adoptados sean ratificados por un número de Estados determinado en el propio texto de aquéllos, y esto ofrece a veces dificultades insalvables, pues de hecho hay convenios que no llegan a ver la luz por falta de ratificación.

Pero no paran aquí las dificultades; los convenios, una vez ratificados, han de adaptarse a la legislación nacional de los países siguientes, que puede llevarse a cabo con o sin reservas, con los indudables problemas que ello implica.

Como se ve, el camino que conduce a la pretendida unificación del Derecho Internacional Marítimo es lento y difícil, expuesto siempre a desembocar sobre nuevos obstáculos.



¡A LA MAR!

El nuevo buque portacontenedores de la Hapag-Lloyd, el "Tokyo Express", sobrepasa en 40 metros los límites del gran dique de los astilleros hamburgueses de Howaldtswerke. El codaste se yergue, alto, contra el cielo primaveral. Ya se ha realizado el viaje de pruebas y sólo faltan algunos toques en los estabilizadores. El buque tiene 58.100 toneladas de registro, 273 metros de eslora, 32,26 de manga y 25 de puntal. La meta del viaje inaugural será el Lejano Oriente.

EL FANTASMA D AMENAZA A TODO

- **A LA CRISIS DE COMBUSTIBLE SE HAN UNIDO LAS MANIOBRAS DE DETERMINADOS ARMADORES PARA CONTRATAR "MANO DE OBRA" BARATA.**

BONN (Crónica de nuestro corresponsal).—Según la oficina de colocación marítima alemana, el día 7 de diciembre de 1973 el seguro de paro tenía acogidos como parados 65 capitanes y 227 miembros de tripulación. La cifra no es estremecedora, toda vez que existen 180 compañías navieras de alto cabotaje, con 800 barcos; 800 barcos de costa y 5.518 barcos de navegación fluvial, con un total de 70.000 empleados.

Estas son cifras oficiales, quizás reales, pero el miedo a la pérdida del puesto es cada vez mayor entre los marineros alemanes, hasta tal punto que se calculan, también oficialmente y sólo en Hamburgo, en más de 10.000 los marineros que se han incorporado a la industria metalúrgica por miedo a quedar cesantes. Motivos: muchos, antes de la crisis del petróleo, que la verdad es que aún no ha llegado a perjudicar a los marineros, aunque sí a las navieras, al tener que reducir la marcha, o sea la velocidad de marcha, para ahorrar combustible, retrasando a treinta y cuatro días un viaje que normalmente duraba treinta días. Hay que tener en cuenta que cada día de estancia en el mar viene costando alrededor de 80.000 marcos alemanes (1.700.000 pesetas).

"BANDERAS EN LA SOMBRA"

Perjuicio a los marineros, ahora doble. En principio ya venía existiendo, y en particular para los marineros alemanes, por la baja contratación de los extranjeros. Gracias a Dios, los españoles, en su inmensa mayoría, han respondido a las exigencias sindicales y han apoyado las reivindicaciones de los colegas alemanes. Ahora bien, en la segunda parte, y aquí creo que está la mala ventaja y el abuso de los navieros, éstos se están saltando por la borda las exigencias sindicales enrolando sus barcos bajo banderas, aquí llamadas "Schatzenflagen" (banderas en la sombra) o banderas baratas de Singapur, Liberia, Somalia, Chipre, Panamá o Austria. En los últimos tres años se calculan en más de 700 los barcos alemanes que navegan bajo esas banderas. En estos barcos navega personal de España —gracias a Dios de nuevo, los menos—, de Pakistán, Malaya, Turquía y Portugal, por bastante menos de 1.000 marcos de sueldo base en las altas categorías.

Pero, en cualquier caso, la situación es grotesca, pues en la historia de la navegación mercante alemana nunca existió tanto contrato de transporte de

mercancías y de tanta calidad y valoración como en estos momentos: importaciones de granos rusos, acero y carbón japoneses, y Chile, Cuba y otros etcéteras.

DESUNIÓN

¿Qué cuál es la situación actual? Muy clara: de los 35.000 marineros, entre los cuales podemos contar 9.500 extranjeros, que aún tienen barco, ninguno de ellos sabe ni se apuesta un "ping" a qué fecha se quedará en tierra a cargo del seguro de paro. Esto se refiere a Hamburgo.

Mi opinión particular es que no es sólo la crisis del combustible la que hace insegura la situación de los marineros, sino la desunión entre los marineros de distintas nacionalidades, en particular de las naciones lejanas, la verdadera entrega en defensa de sus asociados por parte de los sindicatos, quizás entorpecida por la incomprendición de las autoridades gubernamentales, y sobre todo la avaricia e impunidad de los armadores en el juego del cambio de bandera.

IMPRESCINDIBLE: GARANTIAS

No creo que sea momento oportuno para que nuestros marineros se alisten en barcos de compañías alemanas, a no ser que les justifiquen la seguridad de ver la bandera roja, negra y amarilla ondear en todo momento en su barco y saber que el armador está integrado en la agrupación de armadores alemanes, es decir, que respeta las condiciones tarifarias planteadas por el sindicato naviero alemán.

En otra parte de este número seguimos publicando las tarifas de acuerdo con el último convenio. Nuestros marineros deben comprobar si sus nóminas se acomodan a las mismas. Que no se dejen guiar por disculpas de escasez de combustible, ya que compañías serias, como por ejemplo la Japag-Lloyd, con cerca de 70 barcos, prefiere perder retrasando la velocidad del viaje a no cumplir un contrato y no abre la boca para reclamar más horas o más esfuerzos a precio de esclavos a sus tripulaciones.

El racionamiento de combustible, la escasez del mismo, no tiene nada que ver con el aprovechamiento y afán de lucro de los hurones de turno.

No os dejéis engañar ni asustar. Reclamad vuestros sueldos y gratificaciones de acuerdo con las tarifas que publicamos, y si no sois atendidos, no dejéis de dirigiros a nosotros, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

EL DESEMPEÑO S LOS MARINOS SUEDOS TARIFARIOS EN ALEMANIA (II)

BONN (De nuestro corresponsal, Angel Alfonso Fernández).—Tal como prometí en mi anterior trabajo continuo en éste la relación de sueldos y gratificaciones, esta vez referidos al personal de máquinas y cocina, volviendo a repetir mi anterior recomendación sobre comprobaciones en las nóminas y la más interesante, en caso de no estar de acuerdo, de reclamación urgente y por carta certificada de las cantidades a que se tiene derecho y no hayan sido abonadas:

III. MASCHINENPERSONAL (1)

Dienstgrad	Grundheuer	Auslandszulage	Tankerzulage bis 5000 BRT	Tankerzulage über 5000 BRT	Zweiwachenzuschlag	Einzelüberstunde	Nachtarbeits/Sonntagszuschlag pro Stunde
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Lagerhalter/Pumpenmann							
1. bis 2. Jahr	969,-	184,-	48,-	97,-	-	7,56	1,40
3. bis 4. Jahr	1018,-	204,-	51,-	102,-	-	7,94	1,47
5. bis 7. Jahr	1072,-	214,-	54,-	107,-	-	8,37	1,55
ab 8. Jahr	1119,-	224,-	56,-	112,-	-	8,73	1,62
Motoren/Maschinenwärter (Schmierer), Heizer, Hilfskesselwärter							
1. bis 4. Jahr	921,-	184,-	46,-	92,-	138,-	7,19	1,33
ab 5. Jahr (2)	988,-	198,-	49,-	99,-	148,-	7,71	1,43
Motoren/Maschinenhelfer (Reiniger) mit abgeschlossener Lehre in der Metallverarbeitung							
mit weniger als 6 Monaten Fahrtzeit	838,-	168,-	42,-	84,-	-	6,54	1,21
mit mehr als 6 Monaten Fahrtzeit	907,-	181,-	45,-	91,-	-	7,08	1,31
Motoren/Maschinenhelfer (Reiniger) ungelernt							
mit weniger als 6 Monaten Fahrtzeit	568,-	114,-	28,-	57,-	-	4,43	-.82
mit mehr als 6 Monaten Fahrtzeit	627,-	125,-	31,-	63,-	-	4,89	-.91
Messejunge							
im 1. Jahr	173,-	34,-	207,-	35,-	1,35	-.25	
im 2. Jahr	251,-	49,-	300,-	50,-	1,96	-.36	
Oberaufwäscher							
	850,-	166,-	1016,-	170,-	6,63	1,23	
Aufwäscher							
	532,-	104,-	636,-	106,-	4,15	-.77	
c) Küche							
1. Koch oder leitender Koch auf Schiffen ohne Oberkoch							
1. bis 3. Jahr	1109,-	216,-	1325,-	222,-	8,65	1,60	
4. bis 6. Jahr	1207,-	236,-	1443,-	241,-	9,42	1,74	
ab 7. Jahr	1320,-	258,-	1570,-	264,-	10,30	1,90	
2. Koch, 1. Mannschaftskoch, 1. Anrichter							
1. bis 3. Jahr	922,-	180,-	1102,-	184,-	7,19	1,33	
4. bis 6. Jahr	983,-	192,-	1175,-	197,-	7,67	1,42	
ab 7. Jahr	1047,-	204,-	1251,-	209,-	8,17	1,51	
3. Koch, 2. Mannschaftskoch							
	850,-	166,-	1016,-	170,-	6,63	1,23	
3. Koch mit weniger als 12 Monaten Fahrtzeit, Anrichtergehife							
	816,-	159,-	975,-	163,-	6,37	1,18	

TRADUCCION

Lagerhalter/Pumpenmann: Encargado de almacén/bombeador. **Motores y conservadores de máquinas, calefactores, ayudantes de fogones.** **Motoren/Maschinenwärter, Heizer, Hilfskesselwärter.**

Motoren/Maschinenhelfer (Reiniger) mit abgeschlossener Lehre in der Metallverarbeitung. Ayudante de limpieza de motores, ayudante de máquinas, ayudante de motores con aprendizaje en metal.

Ayudantes de motores y de máquinas, incluido limpiadores sin aprendizaje aprobado en metal.

COCINA

Camarero de oficiales: Messejunge. **Jefe de marmulones:** Oberaufwäscher. **Marmulones:** Aufwäscher. **Un cocinero o jefe de cocina en barcos o un**

cocinero de primera: Koch oder leitender Koch auf Schiffen ohne Oberkoch.

Cocinero con un cocinero para tripulación y un pinche: Koch, 1 Mannschaftskoch, 1 Anrichter.

Cocinero con dos cocineros para la tripulación: Koch, 2 Mannschaftskoch.

Cocinero con menos de doce meses de navegación, con un pinche: Koch mit weniger als 12 Monaten Fahrtzeit, Anrichtergehife.

Grundheuer: Sueldo base.

Auslandszulage: Suplemento por navegar fuera de Alemania.

Tankerzulage bis 5000 BRT: Suplemento por petroleros de hasta 5.000 toneladas de registro bruto.

Tankerzulage über 5000 BRT: Suplemento en petroleros de más de 5.000 toneladas de registro bruto.

Einzelüberstunde: Una hora extraordinaria.

Nachtarbeits/Sonntagarbeitszuschlag: Suplemento por hora trabajada en domingo o por la noche. ■

HERR HEIKE EULEN, UN IMPORTANTE ASESOR DE NUESTROS MARINOS

BONN, Alemania (De nuestro corresponsal).—Damos a conocer la opinión de herr Heike Eulen, de quien habíamos oido hablar a nuestros marinos bien y mejor. Sabíamos que era secretario de la Sección de Navegación Marítima en el Sindicato OTV en Hamburg. Sabíamos que hablaba español. Sabíamos de ayudas y más ayudas, de luchas y más luchas en favor de nuestros marinos. Sabíamos de su no querer figurar, prefiriendo "dar la cara", que no es lo mismo y nos gusta más. Sabíamos... Y ahora vamos a saber algo más por él mismo:

Más de dos mil marinos españoles navegan en julio del presente año en barcos de la República Federal. Solamente en la navegación a alta mar, de los tres mil marinos extranjeros, más de la mitad son españoles. Los armadores se preocupan y desvelan en solicitar marinos extranjeros, pero sienten mucha menos preocupación e interés en explicarles sus reivindicaciones de acuerdo con el Derecho y Reglamentación alemanes. En muchos casos llega el desconocimiento de estos marinos de las normas vigentes en esta nación no ya sólo al sueldo tarifario, sino al abono de vacaciones y hasta al abono del sueldo en casos de enfermedad. Cuanto más bajo es el sueldo de nuestros colegas extranjeros, tanto mayor es el beneficio de los armadores —opina sobre esta problemática el señor Eulen.

El señor Eulen se preocupa principalmente de las demandas importantes de los marinos españoles afiliados al Sindicato. Sus amplios conocimientos del idioma español no son fruto de asistencia a la Universidad, sino adquiridos como marinero y más tarde oficial por las rutas entre Bilbao, Huelva y Barcelona. Este corresponsal puede responder que son suficientes para poder ayudar en todo momento a nuestros compatriotas. La pena es que el Sindicato, al igual que todos los sindicatos alemanes, le impide atender oficialmente a aquellos españoles que no se hallan afiliados. En cualquier caso, a nuestra insistencia y con su singular encogimiento de hombros y su sonrisa de "qué le vamos a hacer", si algún español se encontrara en dificultades, que vaya a por consejo cerca de él. Sé que no tiene obligación, pero también sé de su cariño a España, y lo de la afiliación ya se arreglará.

No deja de ser interesante el oírcimiento que el OTV hace a los marinos españoles afiliados de representarles ante las Magistraturas de Trabajo y aun fuera de ellas hacer las correspondientes traducciones de sus demandas.



das. Vuelvo a repetir a instancias suyas que en su despacho serán atendidos siempre los marinos españoles, ya que en su planificación de trabajo figuran fechas y horarios destinados solamente a nuestros compatriotas.

Se encuentra muy orgulloso de que, siguiendo las consignas del OTV, en el último año pasen de 100 los marinos españoles que tras un curso, promovido a su idea, han obtenido la Cartilla de Navegación alemana, que les garantiza un sueldo superior y el paso a la categoría de especialistas. Insiste nuevamente en que el enrolamiento de marinos españoles en barcos alemanes es necesario para la buena marcha de la balanza comercial y además ayuda en mucho a la solidaridad internacional.

Y sobre todo, en este sentido, me alegraría muchísimo que en nuestra lista de afiliados figuraran tantos Garcias y Martínez como Müller o Schulz.

Resalto la figura de herr Eulen por lo que de humanidad "internacional" respira y más aún por reconocimiento a su magnífica labor en favor de los marinos españoles. Y a estos mismos compatriotas les pido que no vean en estas líneas simpatías o antipatías con esta o hacia aquella organización, sino sólo el orgullo de considerarme agradecido a quien tanto ha hecho y estoy seguro que seguirá haciendo por "espabilas" a quienes se duermen en brazos de Morfeos armadores que, por el contrario, siempre permanecen bien despiertos.

Herr Eulen, muchas gracias, y si en algo precisa de nuestros servicios, en beneficio de los marinos españoles, cuente con nosotros en todo momento, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

DECADA EN BA

AS características principales de la pesca en Baleares, si bien no son cuantitativas ni muy variadas en sus especies, sí podemos afirmar rotundamente que son de selección.

Para una provincia cuyos habitantes disfrutan de una renta "per cápita" bastante elevada, con importantísima incidencia turística, la extracción del mar de pescado fresco no es suficiente en su cantidad y variedad de especies. Ha de complementarse el abastecimiento con pescado y marisco congelado, que en grandes cantidades satisfacen las necesidades del mercado.

Diversas causas concurren en no poderse autoabastecer de pescado y marisco fresco la población de estas islas, y de ellas podemos apuntar como las más importantes:

FALTA DE VEDAS, PESCADORES Y VARIEDAD DE ESPECIES

- El esfuerzo de pesca mantenido durante muchos años sobre los mismos posibles caladeros, sin unas vedas temporales que los hagan restablecer, investigando y prospecionando otros nuevos, que lógicamente habrían de estar situados más alejados de la plataforma continental, con lo que habría que modificar sensiblemente las costumbres ancestrales de los pescadores de las islas y sus medios de captura, así como imponer sensiblemente la renovación de gran parte de su flota, con estructuras, artes y motores más de nuestro tiempo.

- La baja que paulatinamente se va produciendo en el censo humano de pescadores, que ven más fáciles medios de vida, pasándose a los numerosos servicios de tierra, que siempre están en demanda de trabajadores no muy calificados, por el impresionante desarrollo turístico en estas costas baleáricas, tan hermosas, tan llenas de luz y color, armonía y paz, con su clima benigno.

- La poca variedad en especies de sus capturas, que han acostumbrado al consumidor nacional e internacional durante siglos a paladejar unas clases exquisitas de pescado y marisco, des-



LA LANGOSTA POR CANTIDAD, CALIDAD Y TAMAÑO ES FUENTE DE RIQUEZA, PESE A QUE SE EXTRAЕ POR MEDIOS ANCESTRALES.

DEPENDENCIA DE LA PESCA BALEARES

preciándose otras inferiores que hacen no interese su captura al pescador isleño y, por tanto, no tiene dedicación ni en artes y redes ni embarcaciones apropiadas para estas clases de pescado, que en otros lugares geográficos resulta muy rentable su extracción. Véase como ejemplo la captura del pez-espada, llamado "emperador", que han de ser los "marrujeros" peninsulares los que vengan a capturarlos por estas islas para venderlos en sus lugares de procedencia.

En múltiples ocasiones, grandes pescadas de especies consideradas inferiores: alatxa (alacha), jerret (caramel), ampayola (sardineta), etcétera, etcétera, han tenido que ser enviadas a la fábrica de piensos para harina de pescado por no resultar rentable su adquisición por los mayoristas o compradores, sabiendo la selección de público consumidor.

Como es natural, no es el pescador el que selecciona previamente sus capturas, sino los compradores e intermediarios los que fijan la demanda de la clase y cantidad absorbible, a lo que, por tanto, se aviene por su interés económico el hombre de mar.

• El que para una parte importante de la flota pesquera no resulta rentable el ejercicio de su profesión por la antigüedad de sus embarcaciones, excesivos hombres a bordo, poca potencia y autonomía de motor y, en fin, muchos gastos, pocos ingresos y demasiados hombres al reparto del "monte mayor".

De ahí la selección apuntada en especies, ya que si el poco volumen de la pesca se conforta o compensa con un buen precio de venta, se equilibra la rentabilidad de la explotación, aunque, como ellos dicen, "sólo para ir tirando", y eso entre los que tienen en la sangre la afición y tradición de pescadores y que, aferrados al oficio de sus mayores, les cuesta abandonar y quedarse en tierra como otros muchos.

"NI SE COME NI SE VENDE"

Resulta curioso leer al archiduque Luis Salvador, que vivió largos años en Mallorca, Valldemosa y costa Norte de la isla, dedicado al estudio y

observación de los naturales y sus costumbres, y en especial de la Naturaleza que le rodeaba y de la que estaba enamorado (y lo comprendemos perfectamente, dada la situación de sus observatorios), en su estudio "La pesca en Baleares", en el que, al hablar de los pescados más comunes en Menorca, cita algunos con la aposición de "no se come, a pesar de ser muy abundante, y sólo raramente se come", para añadir en otras especies: "No se vende ni se come", añadiendo una nota sobre otras clases que tacha de malos, pero dice textualmente: "Los cartilaginosos de esta lista son los más apreciados, aunque sólo se comen por falta de otro pescado o por gusto individual". Lo que evidencia que ya de antaño viene la selección del pescado de consumo.

ALTA CALIDAD

También resulta curioso leer, tanto en el citado archiduque como en otras publicaciones más o menos científicas o ilustrativas, que al hablar de las especies marinas de las costas de Baleares siempre citan las mismas y superiores clases de pescados, moluscos y crustáceos, y con rara unanimidad afirman su existencia, facilidad de pesca y exquisita calidad.

Yo he de añadir a este elogio de ciertas especies y mariscos del litoral y mar que les rodea que estoy completamente de acuerdo con ellos y que no es excesivo. En dos ocasiones he presenciado conversaciones entre extranjeros que con relativa frecuencia realizaban viaje de fin de semana en avión desde sus lejanos países a estas islas, con el principal objeto de comer una sopa marinera, ciertos pescados a la plancha y especialmente la langosta a la brasa, por la que se perecían.

Sea o no excesiva esta predilección, dispensando la gula que esto supone, está claro y es fácilmente demostrable que las especies marinas que más aceptación tienen son siempre las mismas y forman un pequeño grupo dentro de la variedad existente en el Mediterráneo, que con el marchamo de su precio las hace "distinguidas".

Por otra parte, sin entrar o salir en discusión, lo que sí parece confirmado



Un "llaut" regresa a puerto. (Portixol-Palma.)

es que estas especies son, en su sabor, color, constitución de su carne, etcétera, distintas totalmente a las mismas especies de otros mares y aun de otros litorales del propio Mediterráneo. Serán sus fondos rocosos, será la salinidad de sus aguas, será el plancton de su alimentación... ¿Mejor?... ¿peor?... Diferentes, sí.

LAS ESPECIES

Estas especies son:

Cap-roig (cabracho), **rafel** (garneorubio), **dental** (dentón), **enfós** (mero), **jerret** (caramel), **llampuga** (llampuga dorada), **llus** (merluza-pescadilla), **mero** (mero), **moll** (salmonete), **oblade** (oblada), **orada** (dorada), **pajell** (breca), **rap** (rape), **cherne** (cherna). A destacar entre ellos el dental, mero, salmonete, cap-roig, rafel, llus, llampuga y oblada.

Moluscos: Escopinya gravada (Menorca), calamá (calamar) y sepiá.

Crustáceos: Langosta, grimaldo (bogavante), cranque (centolla).

Resumiendo, podemos, sin inconveniente, afirmar y sentar estas conclusiones:

Que la demanda de pescado y marisco es de selección.

Que las clases y especies solicitadas por el público en general no se pescan en cantidades suficientes para

abastecer el mercado, que ha de complementarse con el congelado.

Que tanto por el repetido esfuerzo de pesca sobre las mismas zonas, agravado por la venida de pesqueros de otras provincias en sus fechas de veda y la falta de personal pescador que se traslaza al trabajo en tierra, más cómodo, de servicios, construcción, etcétera, la pesca en general atraviesa malos momentos y es de urgencia tomar medidas para atajar esta decadencia.

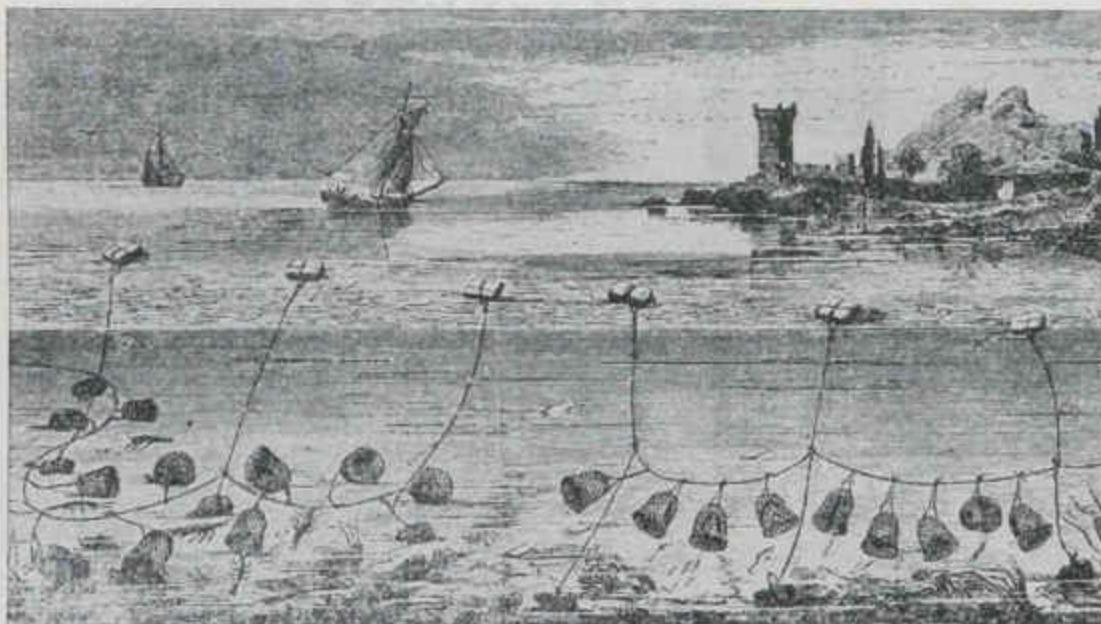
Que la calidad de ciertas especies de pescado y marisco, muy solicitadas, reúne efectivamente una clientela selecta de buenos "gourmets", por su gran calidad y excepcional sabor.

Entre estas clases distinguidas de pescado y marisco destaca de forma sobresaliente el dental, el salmonete, el mero, el calamar, y sobre todos ellos, brillando con luz propia, lo que pudieramos llamar "perla" de la pesca en Baleares: la langosta.

LA LANGOSTA

Su captura es realmente importante en la industria de la pesca de este archipiélago balear por su extraordinaria calidad, por su cantidad en relación a otras costas del propio mar Mediterráneo y especialmente

PESCA EN BALEARES



"Andana de nanses".



"Llaüt", en Portixol-Palma.

por su precio elevado, que compensa al pescador en la corta temporada (1 de marzo a 31 de agosto, el resto del año está vedada) de la mediocre explotación pesquera de otoño e invierno.

Los tamaños, pesos y tallas de la langosta de Baleares tienen una relación directa con las zonas donde se cría o recría, quizás más que con la edad. Así podemos comprobar que las zonas Norte y Nordeste son de mediano tamaño y peso, aumentando éstas a medida que su captura se realiza más al Sur o al Sudoeste. Las preferencias del público no son coincidentes, pero es curioso observar, en cuanto a las provincias españolas a las que se exporta, que cada una la tiene distinta; así, Madrid la prefiere grande y de peso; Valencia y Alicante, mediana; Barcelona y Palma de Mallorca, pequeña.

La fluctuación de sus capturas por temporada son naturales y corresponden perfectamente a la bio-ecología de la especie. Influuye poco la sobre-pesca del arrastre, ya que su puesta, cría y desarrollo se realizan casi siempre amparadas por suelos y zonas muy rocosas y abruptas, profundas muchas veces, donde los arrastreros no intentan llevar sus redes ante el peligro de dejar sus costosas artes.

Además, es curioso observar (en inversiones submarinas, por supuesto)

cómo el instinto de conservación las hace aprovechar cualquier oquedad de las paredes rocosas y sus aristas para agarrarse, dificultando mucho su captura. Se han visto muchas veces en estas paredes o montículos rocosos de inclinación casi vertical formar como verdaderos rosarios de langostas, grandiosos y fascinantes por su cantidad, colorido y simetría.

La pesca de la langosta en estas islas es ancestral y se ha perfeccionado muy poco, si bien, ante los buenos resultados, no consideran sus pescadores la necesidad de evolución.

EL "LLANGOSTER"

De siempre han utilizado y siguen utilizando, con algunas variantes, el arte de red llamado "xercha grossa" o "llangoster", que es un arte consistente en varias piezas de red de una sola tela, de unas 14 brazas de largo cada una por dos de alta y malla estrecha legal. Son de tela fuerte, casi siempre de cordelete de cáñamo (hoy de nylon), usándose entintadas, con corchos en la relinga superior y plomos en la inferior.

Las calaban siempre o casi siempre de noche, hasta posar en fondos de roca. Se dejan toda la noche, levantándolas por la mañana y volviendo a calarlas inmediatamente.



Preparación del trasmallo.

La langosta se enreda por las patas y antenas al querer recoger algunos peces enmallados; los pescadores a veces colocan trapos blancos en la red para llamar la atención del crustáceo.

Uno de los enemigos más grandes con que tienen que enfrentarse los pescadores de langosta, especialmente los del sector Nordeste de estas islas, es el delfín, animal simpático, payaso y equilibrista por excelencia, y dotado de una supersensibilidad tan extraordinaria que, a no dudar, se confunde con la inteligencia. Tiene el delfín tal potencia y empuje en sus mandíbulas, que al lanzarse y arrancar de las redes "llangosteras" cualquier presa fácil de pescado enredado, rompe y desgarra metros y metros de red, con el desencanto y tragedia de los pescadores, que tanto les temen, que en cuanto sospechan o divisan una aleta de delfín, ya no calan y regresan a puerto.

Otro enemigo grande y natural es el de las tempestades o temporales, que aun cuando no suelen darse en su época de pesca o son muy breves, dan con la agitación violenta de las olas tal paliza a las redes, que las langostas enredadas quedan muertas e inservibles, además de arrastrarlas y perderse, ya que obliga el temporal a no poder ir a levantar diariamente las redes al pescador.

También se emplea mucho el arte

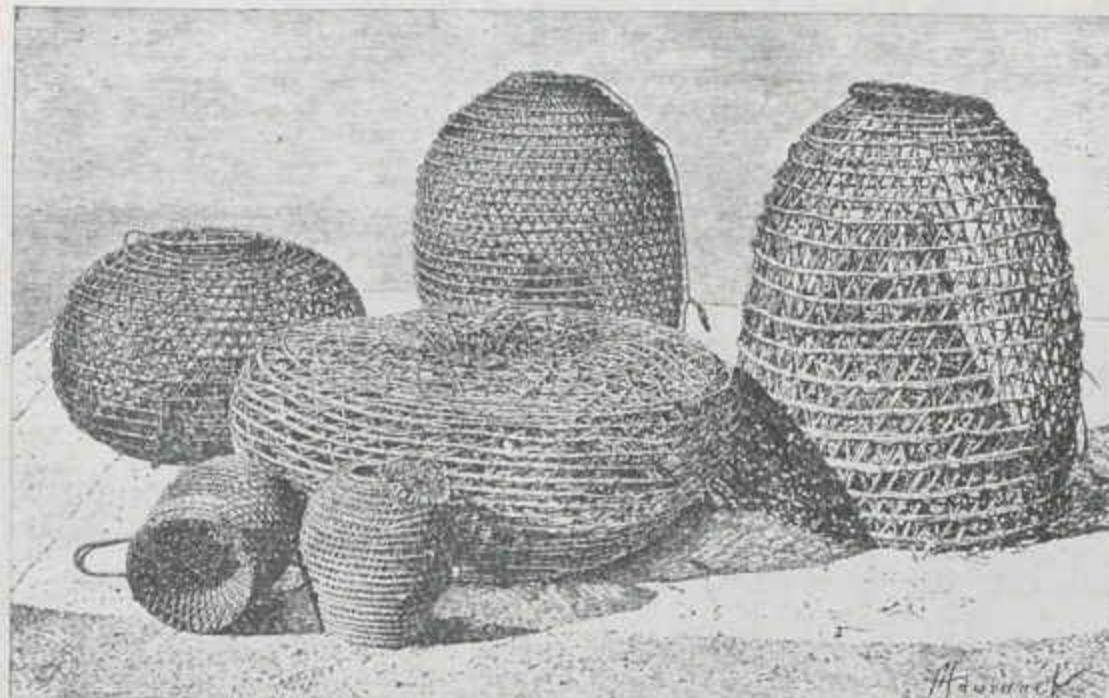
de "nansas" (nasas), y alguna vez el "trasmallo", que viene a ser una "llangostera triple". La "nansa" también tiene, dentro de la característica común a su nombre, diversas formas, y son confeccionadas de materiales diversos, según las costumbres y las zonas en que se utilizan.

EL "LLAUT"

Las embarcaciones que se emplean y dedican con especialidad a la captura de la langosta son pequeñas y ligeras, de 40 a 50 palmos, provistas de motores de 15 a 70 HP. y con una tripulación de patrón, motorista y uno o dos marineros.

Desde muy antiguo y hasta hoy se sigue empleando una embarcación típicamente mallorquina, de línea muy singular y que reúne unas magníficas condiciones para la pesca de bajura: el llamado "llaut" (no está aclarada la verdadera escritura del sonido de esta palabra, ya que se ve escrita de muy diversas formas). Nosotros empleamos ésta por encontrarla más mallorquina). Son barcos graciosos, ágiles y muy marineros, de poca manga, pero muy seguros en el mar. Los de la costa Norte estaban provistos de tres quillas para poderlos sacar a tierra con más agilidad.

Las de la bahía de Palma sola-



Diversas clases de "nansas" y de "gambins".

- **LA DEMANDA DE PESCADOS Y MARISCOS ES DE SELECCION.**
- **PERO LA SOBREPESCA, LAS CAPTURAS POR BARCOS PENINSULARES Y LA FALTA DE TRIPULACIONES HACEN QUE ESTA ACTIVIDAD ATRAVIESE MALOS MOMENTOS.**

mente llevan una quilla. Su aparejo complejo es de tres velas largas y triangulares generalmente, aunque únicamente solían usar la grande y la mediana.

Hoy generalmente van dotadas todas de un motorcito de 15 a 60 HP.

Es costumbre que en estas embarcaciones dedicadas a la pesca, solamente en Baleares, las dotan de un tanque adosado a la embarcación, en comunicación con el mar, que le dota de su agua, como vivero para conservar viva la langosta y otros peces hasta su llegada a puerto.

"BONALLEVADA"

Es curioso observar que antaño la explotación de cada "llaut" era exclusivamente familiar, y la patronía de la embarcación la llevaba el más viejo o patriarca, siendo heredado el cargo por el hijo mayor, y así ha seguido casi hasta nuestros días.

Nota mística de gran tradición, muy humana y de alto valor espiritual y sensitivo de esta hermosa y fuerte raza de pescadores baleáricos, es la de que al salir y contemplar el sol los tripulantes o "llangosteros" del "llaut" dejaban el trabajo, y el patrón o el más "vey" (viejo) de la tripulación decía las siguientes palabras: "Deu te bona llevada i a naltros bona jornada" ("Dios

te dé buen amanecer y a nosotros un buen día"); a continuación se rezaba un Padrenuestro.

Son tan buenos especialistas los "llangosteros" de Baleares, que hace años, de una gran empresa de pesca de Chile, vinieron a contratar pescadores de esta especialidad en Baleares para llevarlos allá e iniciar con sus enseñanzas a los pescadores de aquellas costas.

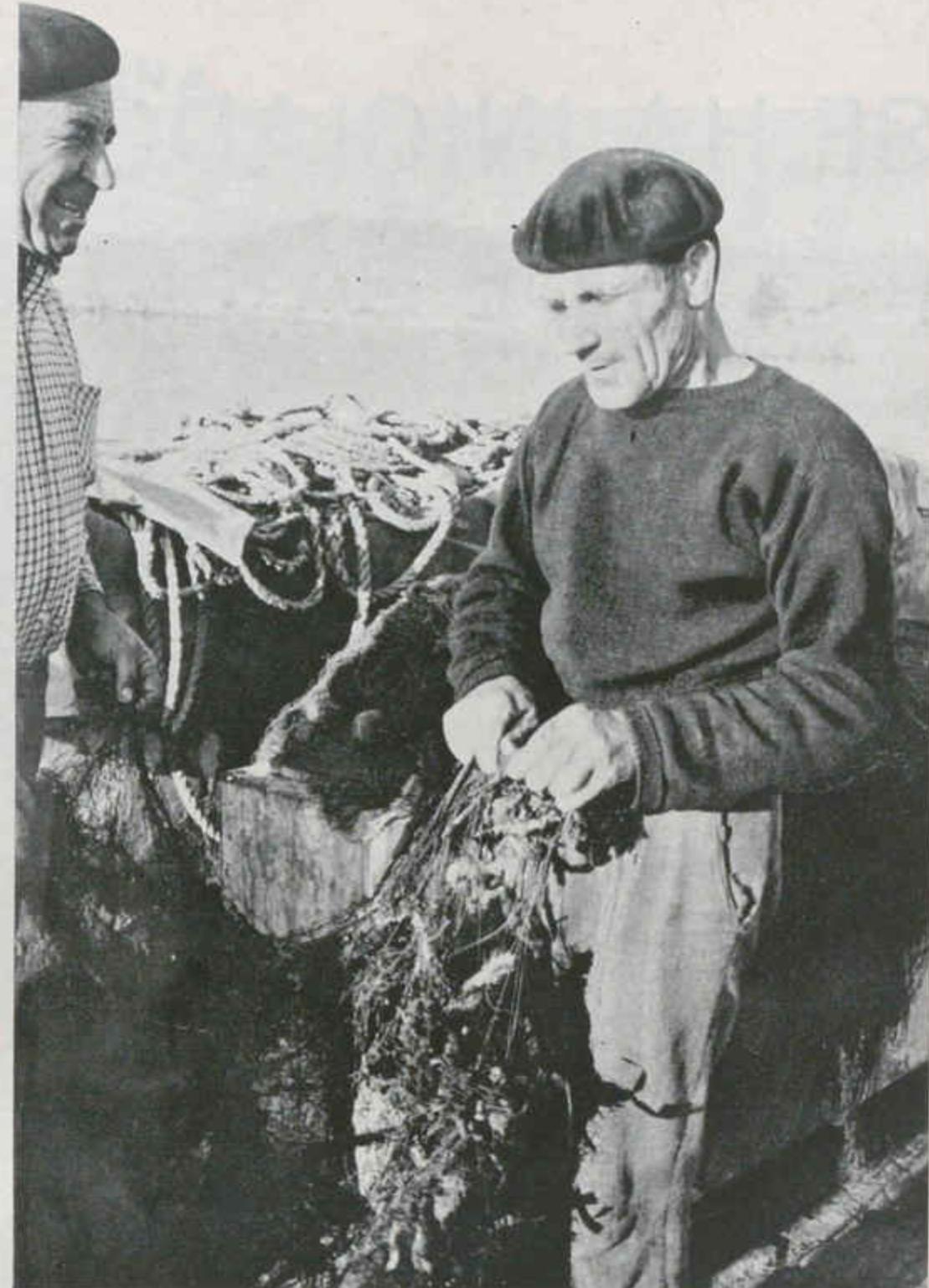
Los más antiguos pescadores dedicados a esta especialidad parece que fueron los del pueblo montañés de Valldemosa (valldemosenos).

Como hemos dicho anteriormente, la mayor riqueza o caladeros de langosta de las islas Baleares está en sus costas Norte, Nordeste y Noroeste, aun cuando en toda la plataforma rocosa del archipiélago se pesque dicho crustáceo.

La calidad, ya hemos insistido en ello, es extraordinaria y de primerísima calidad, y la demanda para su exportación es continua.

Su precio (¡\$\$\$!) y, por tanto, su explotación son un venero de riqueza que compensa al pescador de las fatigas poco productivas del resto del año.

Si sus caladeros fueran más numerosos y, por tanto, sus capturas mayores, podríamos afirmar sin lugar a dudas que la industria de la pesca en Baleares sería muy rentable.



Un pescador quita la basura del "llangoster".

PUERTOS LANGOSTEROS

Los puertos en cuyo ámbito los pescadores tienen una mayor dedicación a la extracción de langosta por tener mejores fondos y caladeros y cuyas Cofradías de Pescadores se ocupan de esta especialidad son los siguientes, escalafonados en importancia de capturas (según datos obtenidos e impresiones personales, que, por supuesto, no legalizan ninguna situación formal, siendo apreciaciones puramente personales):

Con especial dedicación a esta pesca:

1. Ciudadela (Menorca).
2. Puerto de Alcudia (Mallorca).
3. Fornells (Menorca).
4. Puerto de Pollensa.
5. Cala Ratjada.
6. Ibiza (algunos grupos en "calas").
7. Puerto de Sóller.

Sin dedicación especial:

8. Porto Cristo (Mallorca).
9. Puerto de Andraitx (Mallorca).
10. Palma de Mallorca.
11. Mahón (Menorca).
12. Santanyí (Mallorca).
13. Colonia de San Jorge (Menorca).
14. Porto Colom (Mallorca).

Es importante destacar las cifras obtenidas en esta última temporada, campaña de 1973, que no ha sido ni peor ni mejor que otros años en algunos puertos de que se tienen noticia y datos "no oficiales", para que se pueda apreciar la bondad y riqueza de la pesca de este marisco.

1. Ciudadela (Menorca): 13 toneladas. De 7 a 8 millones de pesetas.

2. Alcudia (Mallorca): 9 toneladas. De 5 a 6 millones de pesetas.

3. Fornells (Menorca): 6 toneladas. De 3 a 4 millones de pesetas.

4. Puerto de Pollensa (Mallorca): 4 toneladas. De 2 a 3 millones de pesetas.

5. Cala Ratjada (Mallorca): 4 toneladas. De 2 a 3 millones de pesetas.

6. Puerto de Sóller (Mallorca): 3 toneladas. De 1 a 2 millones de pesetas.

Efectiva y comparativamente, en rendimientos para la industria de la pesca, en precios por su altísima cotización, por su exquisitez como manjar, por su colorido, brillo, fortaleza de su caparazón y de su carne sabrosa, por los suelos limpios y rocosos donde habita y, en fin, por múltiples razones, podemos afirmar sin temor a dudas que la langosta es la perla de la pesca en Baleares. ■ LUIS VENTURA.

SE HA INICIADO LA INVESTIGACION (PLANCTOLOGICA Y AMBIENTAL) DE LAS COSTAS ASTURIANAS

GIJON (Crónica de nuestro correspondiente).—Al mismo tiempo prácticamente que el comienzo del pasado curso académico 1972-1973, se puso en marcha el programado plan de investigación planctológico y ambiental de nuestras aguas costeras mediante la colaboración establecida entre la Facultad de Ciencias de la Universidad de Oviedo, a través del Departamento de Zoología y sus secciones de Planctología y Ecología, y el Instituto Social de la Marina, por medio de su Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón.

El equipo investigador y de estudio está dirigido por la doctora doña Isabel Moreno Castillo, que, con profesores adjuntos y alumnos de aquella Facultad, en turnos, se hace a la mar periódicamente en embarcación tripulada por alumnos y técnicos de pesca de la citada Escuela Náutico-Pesquera.

Este trabajo tiene tres vertientes: la puramente ambiental, la biológica y la aplicada, que se condensan en dos etapas: una, recogida de datos ambientales físicos y químicos, y muestras de plancton, estudio del plancton recogido e identificación de las especies, y la otra, relación de todos estos datos entre sí y su posible repercusión en la pesca de la zona.

VARIACIÓN DE LOS FACTORES FÍSICO-QUÍMICOS

En la expresión del jefe del equipo investigador, la comprensión de los

• LA REALIZAN, EN COLABORACION, LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA UNIVERSIDAD DE OVIEDO Y LA ESCUELA DE F. P. NAUTICO-PESQUERA DEL I. S. M. EN GIJON.

problemas pesqueros no requieren únicamente la evaluación y el estudio de la pesca, sino que es necesario también el conocimiento de las variaciones de los factores físico-químicos de las zonas de pesca, así como el estudio de numerosos organismos marinos que, sin ser susceptibles de aprovechamiento directo, influyen en la producción pesquera. Son, por ejemplo, los pequeños organismos que forman el plancton (fitoplancton y zooplantón), que por estar en la base de las cadenas tróficas que terminan en los organismos marinos dan lugar a las especies de aprovechamiento humano en la variedad de peces, crustáceos y moluscos comestibles, que constituyen la base de la actividad y producción pesquera. La distribución del plancton depende en gran medida de las variaciones de los factores ambientales físico-químicos; de ahí la necesidad de conocer en lo posible todo el conjunto de factores para la comprensión global de las especies marinas, que es lo que anima a este equipo de investigación conjunta.

RECOGIDA DE MUESTRAS

La recogida de muestras y datos se realiza a bordo de la embarcación, proporcionada y comandada por técnicos de pesca (capitán y patrón de pesca de altura) de la Escuela, pertrechada con artes especiales e instrumentos aportados también en conjunto por aquella Escuela, la Facultad de Ciencias y el laboratorio costero de Santander, del Instituto Español de Oceanografía.

Se han fijado, como principio de este trabajo, unas estaciones o zonas, donde periódicamente, dependiendo del estado de la mar su regularidad, se recogen muestras de agua y del fondo marino y se realizan tomas de plancton con diferentes tipos de mangas, en vertical y horizontal, y a diferentes medidas o brazas de agua, para recoger el microplancton, más pequeño, y el mesoplancton, de talla un poco mayor. Se toman los datos de las características físicas y químicas, es decir: temperaturas, luminosidad, salinidad, etcétera, unas en el momento de la recogida, en la propia embarcación, y otras en el laboratorio.

NO BASTA LA INTUICION

Resalta, aparte el interés puramente científico, cuanto este trabajo puede significar para establecer con rigor el enfoque del problema, o problemas, que deparan la escasez de especies básicas, y otras, en las aguas de nuestra región. Actualmente, y para siempre ya, la actividad pesquera no puede estar basada en conocimientos más o menos intuitivos estimulados o nacidos de un aprendizaje por años de práctica en su dedicación. La planificación a desarrollar, si se hace, debe estar basada en el conocimiento científico de la ecología marina para mantener el debido equilibrio que exige la necesidad y la razón de la Naturaleza. En base a este principio fundamental, la explotación racional de los recursos de la mar requiere los conocimientos para saber en cada momento las normas de aplicación más convenientes para sostener aquel equilibrio, así como una permanente investigación sobre las posibles contaminaciones por productos residuales, amenaza esta que es lamentable realidad ya en algunas áreas de nuestro mar.

Mediante esta colaboración asidua, cuyo programa contará con más medios en un futuro próximo para su extensión a todo el litoral asturiano, nuestros futuros patrones y capitanes de pesca tienen la magnífica oportunidad de participar en él y asimilar las enseñanzas y conocimientos científicos de este trabajo de investigación conjunta de la Facultad de Ciencias y la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón, del ISM. ■

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO INAUGURO EN VALENCIA UN AMBULATORIO PARA PORTUARIOS

VALENCIA.—El subsecretario de Trabajo, don Vicente Toro Ortí, inauguró en Valencia el ambulatorio del Seguro de Enfermedad y Accidentes de los trabajadores portuarios, situado en la calle Juan Bautista Llovera, 1.

Acompañaban al señor Toro Ortí en este acto el gobernador civil de la provincia, don Enrique Oltra Moltó; el presidente de la Diputación, don José Antonio Perelló Morales, y otras personalidades.

Antes de la inauguración del referido ambulatorio, el subsecretario de Trabajo recorrió la sección de Trabajos Portuarios y sus dependencias.

El señor Toro Ortí giró también una visita a los terrenos de la Zona del Saler, cedidos por el Ayuntamiento para que en ellos se levante una Escuela Nacional de Estibadores Portuarios.

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

ACUERDO PESQUERO HISPANO-MARROQUI

AL cerrar la edición recibimos el despacho de la agencia Cifra cuyo texto íntegro reproducimos. El lector habrá observado en estas páginas (9 y 10) que se dedica un espacio importante al problema pesquero en aguas marroquíes, a raíz del anuncio de nuevas medidas, por parte de aquel país, de tal naturaleza que harían imposible no solo la pesca, sino la navegación de nuestros buques por sus aguas jurisdiccionales.

Cerrado el número —que, por otra parte, ha aplazado para otra edición buena cantidad de material informativo a causa de las noticias de mayor importancia producidas en los últimos días de diciembre y primeros de enero— nos llega este giro inesperado, y a su vez reconfortante, de las negociaciones entre España y Marruecos.

Sin tiempo ni espacio material para un mejor tratamiento de la noticia, junto al despacho de Cifra incluimos las impresiones inmediatas que se produjeron en algunos de los puertos españoles más afectados por las cuestiones de la pesca en aguas de Marruecos, las cuales han sido recogidas por la agencia Logos.

MADRID, 2. (Cifra).—La Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores comunica que el pasado día 31 de diciembre se ha llegado a un acuerdo en materia de pesca entre España y Marruecos.

Dicho acuerdo se ha materializado mediante el intercambio en Rabat de documentos firmados; del lado español, por los directores generales de Relaciones Económicas Internacionales y de Pesca Marítima, y del lado marroquí, por el director general de Pesca.

En virtud de este acuerdo, 200 barcos de pesca españoles podrán faenar en las aguas próximas a Marruecos dentro del marco de la cooperación hispano-marroquí y a través de la sociedad mixta Maroc Pêche, cuyo capital es 50 por ciento español y 50 por ciento marroquí. Esta sociedad podrá servir de precedente para la creación de otras sociedades similares en el sector pesquero.

SATISFACCION POR EL ACUERDO HISPANO-MARROQUI EN ALGECIRAS

ALGECIRAS, 2. (Logos).—El acuerdo hispano-marroquí sobre la pesca ha

sido acogido en los centros pesqueros con gran satisfacción. Hasta el momento la flota atracada en los muelles está a la espera de las soluciones acordadas.

La Cofradía Sindical de Pescadores

● DOSCIENTOS BARCOS DE PESCA ESPAÑOLES PODRAN FAENAR EN AGUAS PROXIMAS A MARRUECOS

de Algeciras se ha reunido esta tarde para dar a conocer a los cofrades la firma del acuerdo, pero sin dar más detalles.

Se espera que este acuerdo, solucione el problema y que los buques españoles puedan incluso ya no sólo navegar, sino faenar en las costas marroquíes.

La noticia ha levantado los ánimos y reina el optimismo, ya que se espera que las soluciones aclaren y resuelvan los problemas.

ACTITUD EXPECTANTE EN MÁLAGA

MÁLAGA, 2. (Logos).—La noticia sobre el acuerdo pesquero hispano-marroquí, que ha sido difundida este mediodía por TVE, ha sido acogida en principio de una forma expectante en los medios pesqueros de esta ciudad. Se recuerda a tal efecto que hace unos cinco años hubo una propuesta similar, que no fue del agrado de los pescadores. Por ello, los elementos responsables de Málaga no quieren pronunciarse ahora de una forma clara hasta tanto no se publique el articulado de dicho acuerdo.

Todo es esperar, por tanto, hasta que se tenga un más amplio conocimiento de dicho acuerdo, en el deseo de que sea beneficioso.

SIN GRANDES ESPERANZAS ENTRE LOS PESCADORES ALICANTINOS

ALICANTE, 2. (Logos).—Los acuerdos suscritos entre los Gobiernos de Rabat y Madrid sobre la pesca, de los que ha dado nota la Oficina de Información Diplomática, no han levantado grandes esperanzas entre los pescadores alicantinos afectados por el "dahir" marroquí de ampliación de aguas jurisdiccionales.

Según las impresiones recogidas entre los afectados, no parece que ninguna de estas embarcaciones pasen a integrarse en el cupo de las doscientas que con la sociedad mixta Maroc Pêche, en la que participa el I. N. I. español, podrán faenar dentro de las 70 millas que Marruecos estima como suyas.

Al parecer, a los pescadores alicantinos no les interesa esa solución, por cuanto estiman que tendrían que llevar tripulantes marroquíes, faenar bajo el estricto control de las autoridades de aquel país y sin conocer hasta el momento en qué condiciones se efectuaría la comercialización de capturas. Los pescadores consultados opinan que el mayor interés de los afectados radica en una prima al cese de actividades que les permitiría a muchos orientar su actividad profesional por otros derroteros distintos a la de la pesca en el mar.

Aprobado en el Consejo de Ministros del 14 de diciembre

CREDITOS PARA LA CONSTRUCCION Y RENOVACION DE LA FLOTA PESQUERA

MADRID, 14.—"Las medidas adoptadas por el Gobierno español en relación con la flota pesquera de la región sudatlántica han sido motivadas exclusivamente por la escasez de pescado en la zona" —ha manifestado el ministro de Información y Turismo, don Fernando Liñán y Zofío, en la rueda de prensa posterior a la entrega de la referencia del Consejo de Ministros.

"Como recordarán —dijo el ministro—, ya el 9 de septiembre de 1969 el Gobierno acordó constituir una comisión para estudiar la problemática pesquera en la citada zona. Más adelante, se estimó que el problema, sobre todo a medio y largo plazo, no coincidía únicamente en un punto tan localizado, y por ello era necesario cambiar la estructura de la flota pesquera en todo el litoral."

"Esta misma comisión, de acuerdo con aquellas normas, ha remitido una serie de sugerencias sobre el problema que la Presidencia del Gobierno ha concretado en un Decreto sobre la reconversión de nuestra flota para adecuarla a las necesidades actuales".

TEXTO DE LA ORDEN PUBLICADA EN EL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO" DE 18 DE DICIEMBRE

ORDEN de 12 de diciembre de 1973 por la que se amplia la de 21 de julio de 1972 sobre financiación del crédito para la construcción y renovación de la flota pesquera.

Excelentísimos señores:

La Orden de la Presidencia del Gobierno de 15 de julio de 1970 ("Boletín Oficial del Estado" número 169) preveía 15.000 TRB de construcción de buques factorías, para subproductos exclusivamente, durante el bienio 1970-71. Las previsiones crediticias calculadas para esta clase de construcciones fueron utilizadas solamente en parte, ya que los créditos solicitados y concedidos para la construcción de buques factorías alcanzó un tonelaje global de 5.000 TRB, sin duda debido al riesgo que implicaba la iniciación de una nueva actividad pesquera, hasta entonces inexistente en nuestro país.

Ello motivó que en las Ordenes ministeriales de 18 de febrero y 31 de julio, ambas de 1972, no se contemplara ninguna ayuda crediticia para esta interesante nueva modalidad de pesca.

Sin embargo, la experiencia ya adquirida por los buques factorías en servicio y el interés despertado en el sector ante los inicialmente buenos resultados que se vienen observando en su producción, aconsejan la conveniencia de estimular de nuevo estas construcciones, hasta completar la cifra global de 15.000 TRB, que había sido anteriormente prevista, al objeto de suministrar al país harina de pescado para atender la creciente demanda de este producto en nuestro mercado interior.

En su virtud, a propuestas de los Ministerios de

Hacienda, de Industria y de Comercio y de conformidad con lo informado por el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima,

Esta Presidencia del Gobierno dispone:

Primero.—Se modifica el punto 4.^a de la Orden de 31 de julio de 1972, ampliando las cifras de construcción establecidas, en el siguiente concepto:

"Buques factorías, 10.000 TRB."

Segundo.—El punto 5.^a del apartado a) de la propia Orden se amplia en el siguiente concepto:

Clases de buques	Porcentajes de crédito	Primas a la construcción — Porcentajes	Plazos de amortización — Años	Porcentajes mínimos de baja
a5. Buques factorías para subproductos exclusivamente	80	100	10	—

LA TRAGICA MUERTE DE

El dia 20 de diciembre de 1973 —fecha ya histórica en la vida de España— amaneció plomizo, gris. Madrid, todo el país, se preparaba para las inmediatas fiestas de Navidad, cuyo preludio era el sorteo de la lotería del dia 22. En las Redacciones de los diarios, los periodistas se encaraban, como todas las mañanas, a las noticias que ofrece el mundo. Aquella jornada, sin embargo, iba a resultar especialmente llena de acontecimientos anormales.

La noticia llegó a los periódicos poco después de las nueve y media de la mañana: "Explosión de gas en Claudio Coello; parece que ha habido víctimas". Madrid produce, desgraciadamente, numerosos hechos de este tipo. Los redactores enviados al lugar de la explosión tienen la certeza de que van a informar sobre "el suceso del dia", sin imaginarse hasta qué dramático punto va a confirmarse esa creencia. Los primeros rumores, al filo de las diez, ya dan cuenta de la verdadera magnitud de la catástrofe: el presidente del Gobierno está gravísimo herido, o quizás muerto.

Los hechos se han sucedido así:

LA PREPARACION

A primeros de noviembre, dos jóvenes que se hicieron pasar por escultor y electricista, respectivamente, alquilaron un semisótano en la finca número 104 de la calle de Claudio Coello, de no muy grandes dimensiones. Presentaron para la operación de alquiler documentos falsos. Estos jóvenes, españoles, con un plan previamente establecido, comenzaron la tarea de excavar un túnel desde el interior del sótano hacia el centro de la calle, a metro y medio de profundidad. Por la abertura, según se ha visto después, apenas podía arrastrarse una persona delgada con dificultad. Aunque se produjeron algunas quejas entre los vecinos, la condición supuesta de escultor de uno de los habitantes del sótano justificaba, en principio, los ruidos producidos para perforar la pared.



El Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, presidió el entierro del almirante Carrero. Hubo una impresionante manifestación de duelo. Centenares de miles de madrileños se sumaron al cortejo fúnebre para rendir su postre homenaje al presidente asesinado.

El túnel estuvo dispuesto alrededor del día 19, y también sobre esas fechas se supone que los terroristas colocaron la potente carga explosiva (al parecer robada en Suecia), bajo el pavimento. Los cuarenta kilos de explosivos, conectados a un cable, estaban dispuestos para su mortal tarea. Durante la tarde del día 19, dos jóvenes, vestidos con un mono azul y provistos de una escalera, tendieron con aparente tranquilidad los cables conectados al explosivo a lo largo de la fachada de la pared de la calle de Claudio Coello, hacia Diego de León, en una longitud de cuarenta metros. Todo estaba dispuesto.

EL ATENTADO

El presidente del Gobierno, don Luis Carrero Blanco, venía

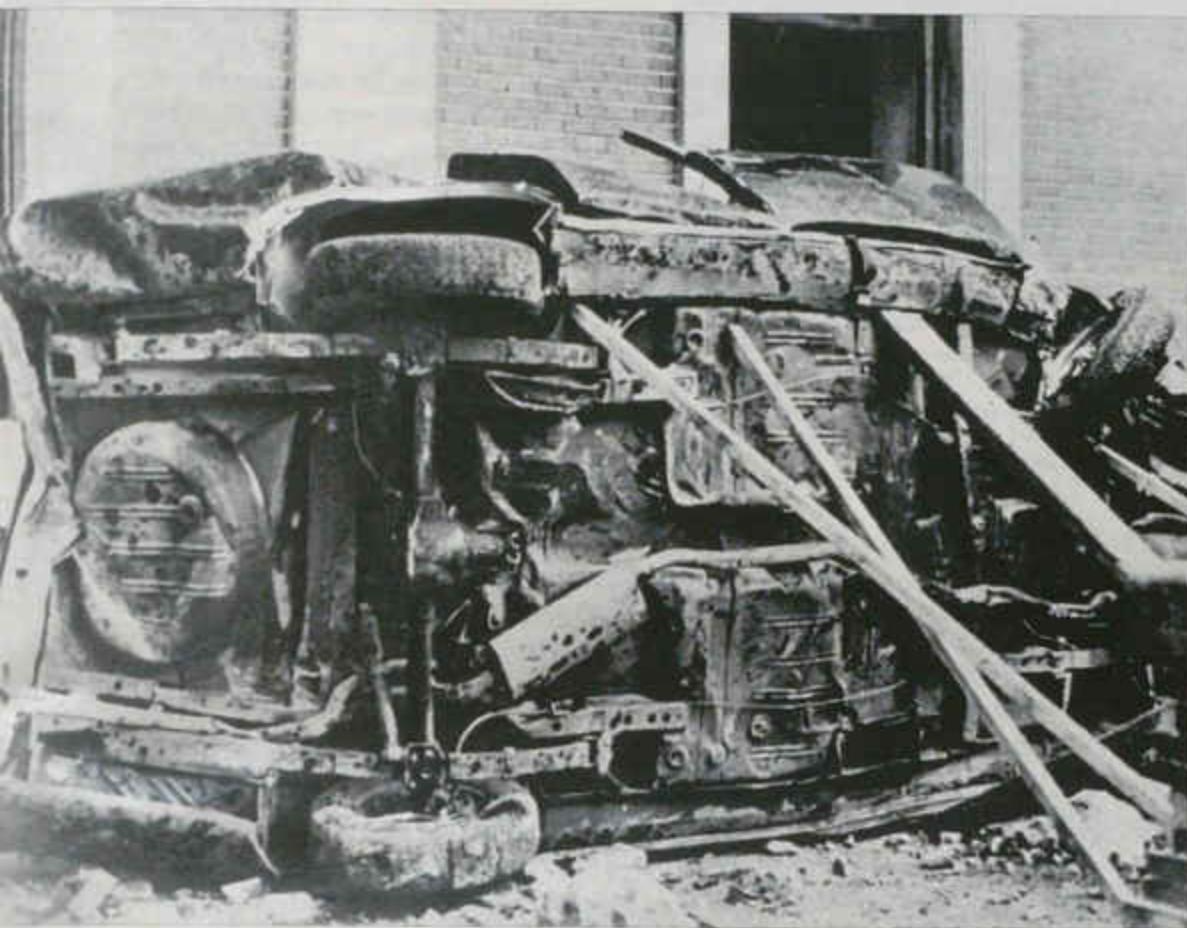
A LA
VIOLENCIA
Y EL
CRIMEN
RESPONDIO
EL PAIS CON
EJEMPLAR
SERENIDAD

efectuando los mismos desplazamientos todos los días, desde hace tiempo. Esto, sin duda, facilitó la tarea de los asesinos. Cada mañana se trasladaba, en coche oficial, desde su domicilio, en Hermanos Bécquer, hasta la cercana iglesia de San Francisco de Borja,



Lugar donde se produjo la terrible explosión que ocasionó la muerte del almirante Carrero y de los funcionarios —el conductor y un inspector de Policía— que le acompañaban en el coche oficial.

L'ALMIRANTE CARRERO



Tras saltar por los aires, el automóvil (cerca de tres toneladas de peso) pasó por encima del tejado de la iglesia de los jesuitas y cayó en un patio interior, quedando en el estado que puede apreciarse en la fotografía.

en Serrano, la cual tiene salida posterior a la calle de Claudio Coello. Allí oía Misa, casi siempre acompañado de su hija. El día 20, su hija se quedó en casa, atendiendo a uno de sus niños, que se encontraba enfermo. Terminada la Misa, el almirante Carrero volvía a su coche, que solía llevarle nuevamente a casa, a desayunar, para luego ir directamente a su despacho, en Castellana, 3.

Así procedió el día 20. Pero ese día, su tradicional costumbre se quebró por el criminal atentado. Cuando el coche del presidente pasaba sobre el lugar exacto de la calle bajo cuyo pavimento había sido colocado el explosivo, los asesinos accionaron eléctricamente la carga. Los testigos dicen que la explosión fue enorme, y muchos pensaron en un terremoto. La onda expansiva lanzó el Dodge Dart negro del Presidente por los aires. El coche chocó, después de un trágico vuelo de cerca de treinta metros, contra la cornisa del edificio de la casa profesa de los jesuitas, a espaldas de la iglesia de San Francisco de Borja, y después de pasar sobre el tejado, cayó, para estrellarse contra una terraza interior. El conductor

del coche, don José Luis Pérez Mojena, el policía de escolta, don Juan Antonio Bueno, y el propio presidente resultan muertos.

Inmediatamente son trasladados a la Ciudad Sanitaria Provincial Francisco Franco. Otro policía de un coche de escolta, un taxista, un joven transeúnte, una empleada de una tienda cercana al lugar de la explosión y dos niños resultan heridos de distinta gravedad. Numerosos edificios de la zona aparecen gravemente dañados por los casquillos, y se evacuan las fincas 104 y 106 de Claudio Coello, por temor a que la explosión haya dañado los cimientos.

LAS REACCIONES

Toda España conoce pronto la noticia, que es confirmada por la Dirección General de Prensa en una nota facilitada a las 12,30 de la mañana, en la que se señala el fallecimiento del almirante Carrero "a consecuencia de una explosión cuyas causas se desconocen por el momento". En la misma nota se hace saber que, en cumplimiento de



LA TRAGICA MUERTE DEL ALMIRANTE CARRERO

(Viene de la pág. anterior)

la Ley Orgánica, el vicepresidente del Gobierno, don Torcuato Fernández Miranda, ha asumido la Presidencia con carácter interino.

A las cuatro y media de la tarde, el señor Liñán, ministro de Información, se dirige al país a través de Televisión Española, para comunicar la declaración de tres días de luto nacional y dar el pésame a la familia. Poco después llega al edificio de la Presidencia del Gobierno el cadáver del almirante. Se instala allí la capilla ardiente, y a las seis y media de la tarde se celebra la primera Misa de "corpo insepolto". Desde horas antes, Radio Nacional, con la que han conectado todas las emisoras nacionales, transmite música clásica. TVE ofrece conciertos, alternando con boletines informativos en los que se dan imágenes y detalles de la explosión y del lugar del suceso. A las siete de la tarde se comunica oficialmente que la explosión se debe a un "criminal atentado".

Por la noche, el presidente en funciones se dirige al país a través



Último acto oficial de don Luis Carrero Blanco: el día antes de su muerte celebró una entrevista en el palacio de la Presidencia, con el secretario de Estado norteamericano Henry Kissinger.

de la radio y la televisión. Resalta la serenidad, la firmeza y el orden del país ante el suceso, y pone de manifiesto las virtudes patrióticas y políticas del presidente asesinado.

Las calles de Madrid aparecen desiertas, y no se produce ningún tipo de anormalidad.

EL ENTIERRO

Durante la tarde del día 20 y todo el día 21, es incesante el paso de personas por la capilla ardiente, en la Presidencia del Gobierno. Se van conociendo reacciones extranjeras, que condenan unánimemente el atentado. Prácticamente todos los Gobiernos del mundo envían telegramas de pésame al Jefe del Estado y a la

familia del almirante, a quien se concede el ascenso al empleo de capitán general de la Armada y el título de duque de Carrero Blanco. Se anuncia la llegada del vicepresidente de los Estados Unidos, Gerald Ford, y del primer ministro portugués, Marcelo Caetano, entre otras importantes personalidades, para asistir al entierro.

A las cuatro y media de la tarde, la comitiva fúnebre, presidida por el Príncipe de España, en representación del Jefe del Estado, se pone en marcha desde el palacio de la Presidencia. El ataúd es colocado sobre un armón de artillería. A pesar del frío intensísimo que hace en Madrid, una gran muchedumbre se une al cortejo o contempla su paso desde ambos lados del paseo de la Castellana. La emoción es enorme.

En la plaza de Gregorio Marañón se oficia un responso. El cadáver es colocado en un furgón, para ser trasladado al cementerio de El Pardo. Durante el entierro, se han entonado gritos patrióticos y se han exhibido algunas pancartas condenando el atentado.

EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LEYES

En todos los países del mundo se ha comentado favorablemente la serenidad con que el pueblo español soportó el duro golpe del asesinato del presidente del Gobierno y la madurez de que dieron prueba nuestras instituciones políticas, que funcionaron sin la más mínima vacilación.

El día 28 de diciembre, dentro de los plazos previstos por la Ley, se reúne el Consejo del Reino, para elaborar la terna de nombres de entre los que el Jefe del Estado elegirá al nuevo presidente del Gobierno. El sábado 29, por la tarde, se da a conocer que el nuevo presidente será don Carlos Arias Navarro, hasta entonces ministro de la Gobernación. El domingo día 30, en el tradicional mensaje de fin de año del Jefe del Estado, Francisco Franco reconoce la serenidad y madurez del pueblo español, puestas a prueba con ocasión del atentado y resalta la figura del presidente desaparecido. ■ ANGEL LUIS DE LA CALLE.



Al día siguiente del magnicidio se celebró Consejo de Ministros en el palacio de El Pardo. Todos los miembros del Gobierno vestían luto riguroso. El sillón del almirante Carrero, vacío.



Emoción intensa cuando el Jefe del Estado da el pésame a la viuda del almirante Carrero, al terminar los solemnes funerales que por el alma del presidente asesinado se celebraron en la madrileña iglesia de San Francisco el Grande.

UNA ORDENANZA ESPECIAL

DADO que se ha comenzado la confección de las Ordenanzas Laborales de las diversas actividades de la pesca marítima, creo que el momento es oportuno para recordar los problemas que en la actualidad afectan a las tripulaciones de la flota bacaladera y que son comunes, casi en su totalidad, a los de la flota congeladora.

Actualmente se observa un decrecimiento de la fauna marina que en gran parte puede ser debido al poco cuidado que se ha tenido de la misma al efectuar una explotación irracional con pescas exhaustivas, desatendiendo las recomendaciones de los organismos internacionales que se preocupan de su conservación.

Paralelamente, en España, la escasez de verdaderos pescadores profesionales es notoria, y creo que puede achacarse, en parte, a la falta de cuidados y atenciones a estos profesionales cuando la oferta de trabajadores era grande. En la euforia del momento no se daba mayor importancia a sus problemas, cosa que a la larga ha perjudicado a los mismos armadores, que ahora añorarán sus tripulaciones de hace años, y a las que no se podrá volver mientras no se preste la debida atención a su forma de vida y trabajo tan específicos.

En la flota bacaladera, dada la antigüedad de la Reglamentación (1959), existen hoy día una serie de problemas que debieran abordarse clara y definitivamente en la nueva Ordenanza Laboral, para evitar las lagunas y vías de evasión que han hecho, en la práctica, totalmente inoperante la anterior Reglamentación.

Fundamentalmente, los problemas son de tipo económico y laboral y como consecuencia de ello, también psicológicos.

NECESIDAD DE UN SALARIO MÍNIMO

Existe una gran anarquía entre los armadores respecto al salario de sus tripulaciones, tanto en lo que se refiere comparativamente entre las empresas como dentro de cada una en particular. Esta situación debe terminar, y para ello es preciso fijar en la Ordenanza un salario mínimo con el que los tripulantes puedan cubrir sus necesidades perentorias y que así les dé a ellos y a sus familiares la tranquilidad y confianza que hoy no tienen, al estar a expensas de los avatares de la pesca, y que incluso redundaría en beneficio del trabajo a bordo, ya que a un hombre que por las condiciones en que desarrolla su vida laboral (ausencias prolongadas, espacios reducidos, clima, etcétera), el liberarle del mayor número de problemas posibles crearía en él un estado de ánimo distinto al que hoy día tiene, y que a veces es origen de muchos de los conflictos que ocurren en los buques.

Lo mismo que con el salario ocurre con las primas de pesca, incrementadas además por el sistema de liquidación, ya que en unos buques cobran por toneladas descargadas y en otros un tanto por ciento sobre el valor de la venta de la pesca. Los dos sistemas creo que podrían subsistir, pero siempre que fuera opcional del tripulante escoger el que crea en cada caso y nunca imperativo del armador.

ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA

Otro problema que se plantea es el de la antigüedad en las empresas, ya que con los contratos por "campaña" o "viaje", al fin del año, al llegar el disfrute de vacaciones y reparación de los barcos, todo el personal suele quedar desenrolado y rota la relación jurídico-laboral, con lo que nunca llega a tenerse antigüedad dentro de la empresa. Sobre este punto tampoco deberían quedar dudas en la nueva Ordenanza: suprimir los contratos por viaje y cam-

CONSTANTES A TENER EN CUENTA ANTE LA CONFECCIÓN DE LAS ORDENANZAS LABORALES DE PESCA MARÍTIMA

paña y que quede bien clara la obligación de los armadores de mantener al personal fijo y establecer las plantillas correspondientes, así como los métodos de control, para que no pueda soslayarse esta situación y las sanciones a que se harían acreedores, caso de hacerlo.

Hasta ahora he tratado de ofrecer una visión general de la situación en que se encuentran nuestras tripulaciones en cuanto a cuestiones económicas se refiere, apuntando lo que a nuestro juicio debiera recoger la Ordenanza. Ahora trataré de hacerlo referente a la situación laboral.

CAMPAÑAS MÁS CORTAS

Dada la diversidad de trabajo de los buques dedicados a estas especialidades, es difícil conjugar el derecho que tiene el tripulante, como ser humano, a su vida familiar y el interés de la industria, viiniendo, además, dependiendo el regreso a España de la intensidad de las capturas. De todas formas, cada viaje no debería exceder de cinco meses, para que se puedan disfrutar los descansos y vacaciones dentro del año.

El año pasado hubo buque que efectuó trescientos diez días de mar, a los que si sumamos diez que pasaría en puertos extranjeros, totalizan trescientos veinte días de ausencia al año, disfrutando cuarenta y cinco días entre descansos y vacaciones, después de haber trabajado en la mar cincuenta y dos festivos. Comparando estos descansos con los del personal de tierra, que todos los días está con su familia, tiene sus momentos y lugares de expansión después del trabajo y no tiene que convivir con sus compañeros las veinticuatro horas del día durante muchos meses, resulta inhumano y discriminatorio que un trabajador que está en las condiciones de las del mar disfrute después de un año de trabajo de menos días de descanso y vacaciones que lo hace un trabajador de tierra en ocho meses, solamente en concepto de domingos y festivos, vacaciones aparte, y sin hablar de los "puentes".

DESCANSOS Y TRABAJO NOCTURNO

Por otra parte, el artículo 140 de la Reglamentación define claramente la duración de la jornada laboral, habiéndose hecho caso omiso de dicho artículo en la mayoría de las veces. Asimismo, habría de diferenciarse el trabajo diurno del nocturno; este último, por ejemplo, ha empezado a realizarse el año pasado en las parejas que trabajan en Terranova y que llevaban pescando en aquellos mares veintitrés años sin largar el aparejo de noche. Por lo tanto, las horas trabajadas de noche debieran tener una remuneración especial, aparte de que, como comentaba en mi anterior colaboración, siempre hubiera dispuesto el tripulante de ocho o diez horas de descanso ininterrumpido.

Es criterio entre algunos armadores, al hablar de

horas extraordinarias, el de que las horas en que el buque no puede dedicarse a las faenas de pesca por fuerza mayor —mal tiempo, averías, etcétera—, o cuando va en ruta, el tripulante no trabaja las ocho horas reglamentarias, y por eso cuando la explotación de la industria lo exija debe incrementar sus horas de trabajo. Esto es inadmisible, pues en la mar la tripulación siempre permanece en su lugar de trabajo dispuesta a cualquier emergencia u orden de trabajo. ¿Sería lógico que en una factoría de tierra en la que el personal por un corte de fluido eléctrico, ponga por caso, tuviera que estar determinadas horas parado, el empresario pretendiera considerarlas como horas de descanso?

ALEJAMIENTO DE LA FAMILIA

Por otra parte, el personal de tierra, una vez finalizada su jornada laboral acude a casa a disfrutar, aparte del descanso, de su hogar y de su familia, cosa que no puede el trabajador de la mar, y en el supuesto de un siniestro en la factoría donde trabaja, no lo irían a llamar, en el momento en que se produjera, para colaborar en su solución, cosa que ocurre con las tripulaciones de los buques en cualquier caso de emergencia.

Por todo ello, dadas las circunstancias especiales que concurren en su trabajo, debiera estar el personal embarcado en condiciones más ventajosas que el de tierra, cosa que no sucede, sino más bien al contrario.

Me he referido a problemas de tipo económico y laboral, pero no son los únicos, sino que como consecuencia de ellos y de otros factores que se dan en algunos barcos (alojamientos, manutención, largas campañas...) , surgen los de tipo psicológico. Por su causa las tripulaciones andan desquiciadas, buscando puestos que mejoren sus condiciones económicas y de trabajo, lo que casi nunca resulta a su satisfacción e incluso perjudica su convivencia en el barco —muy importante, dada su larga permanencia en la mar—, ya que siempre tienen que convivir con nuevos compañeros, con los que a veces cuesta adaptarse, repercutiendo en su moral y, como consecuencia, en la disciplina y en el trabajo.

Otro problema que a veces degenera trastornos mentales es el de las noticias familiares, debido a tan largas ausencias.

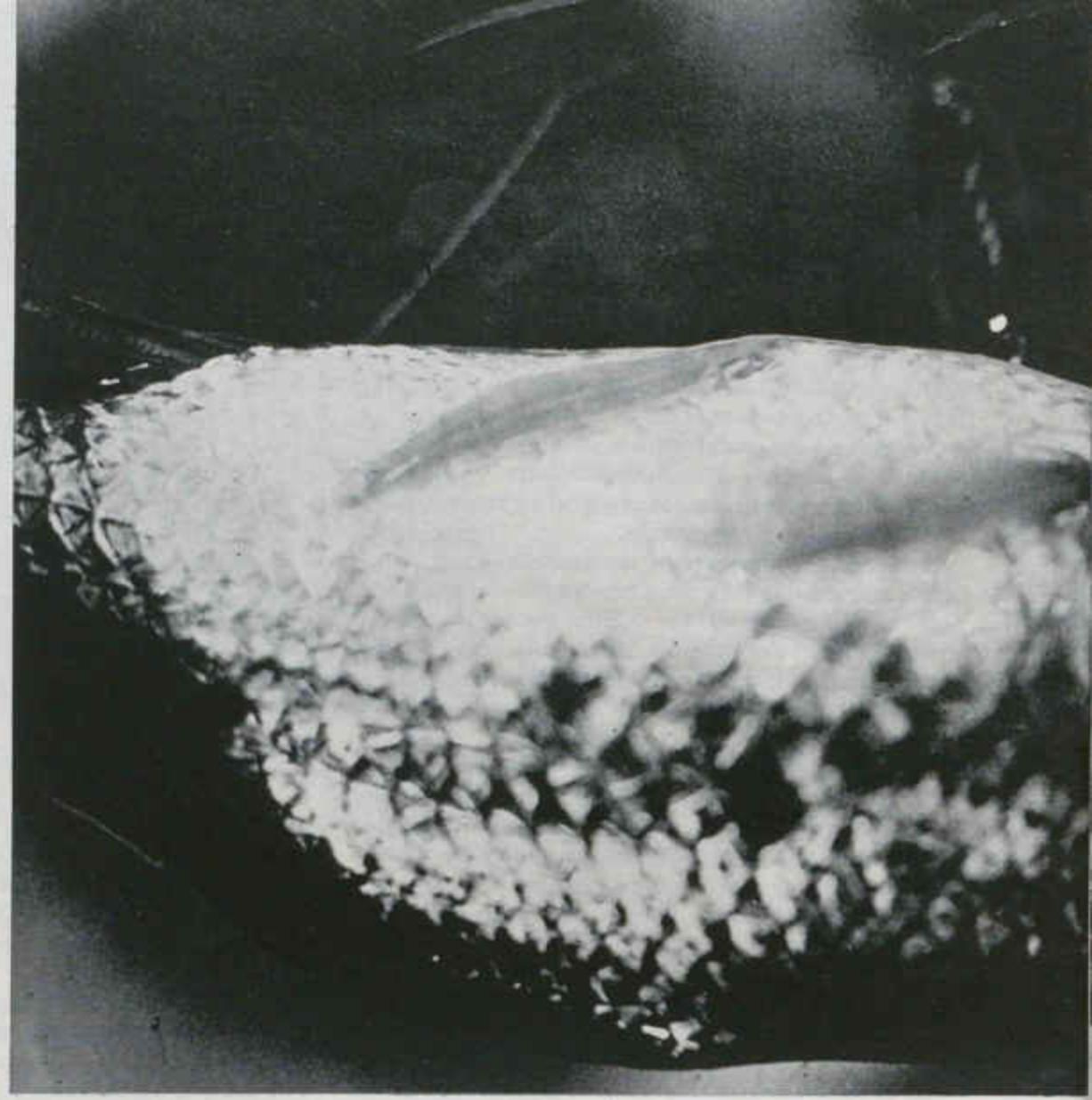
Esto hay que vivirlo para darse una idea de lo terrible que resulta para una persona que al salir a la mar haya dejado algún problema familiar, pasarse noches y noches sin poder conciliar el sueño pensando en ello y con la ansiedad permanente de recibir noticias, lo que además le incapacita para el trabajo, ya que su falta de concentración en el mismo se refleja en falta de rendimiento y en una predisposición al accidente laboral.

Otra causa de trastornos mentales es la claustrofobia, nacida de una vida tan especial, y los comentarios y bromas, como única distracción —para ellos inocente, pero de grandes repercusiones—, que hacen los compañeros de situaciones delicadas y que pueden afectar grandemente al individuo. El bienestar a bordo creo que sería un eficaz antídoto, racionalizando el ocio de las tripulaciones.

Estos mismos problemas de los tripulantes a bordo se plantean en tierra a sus esposas, debiendo, además, sobreponerse a las crisis para atender a la plena responsabilidad que tienen para con sus hijos.

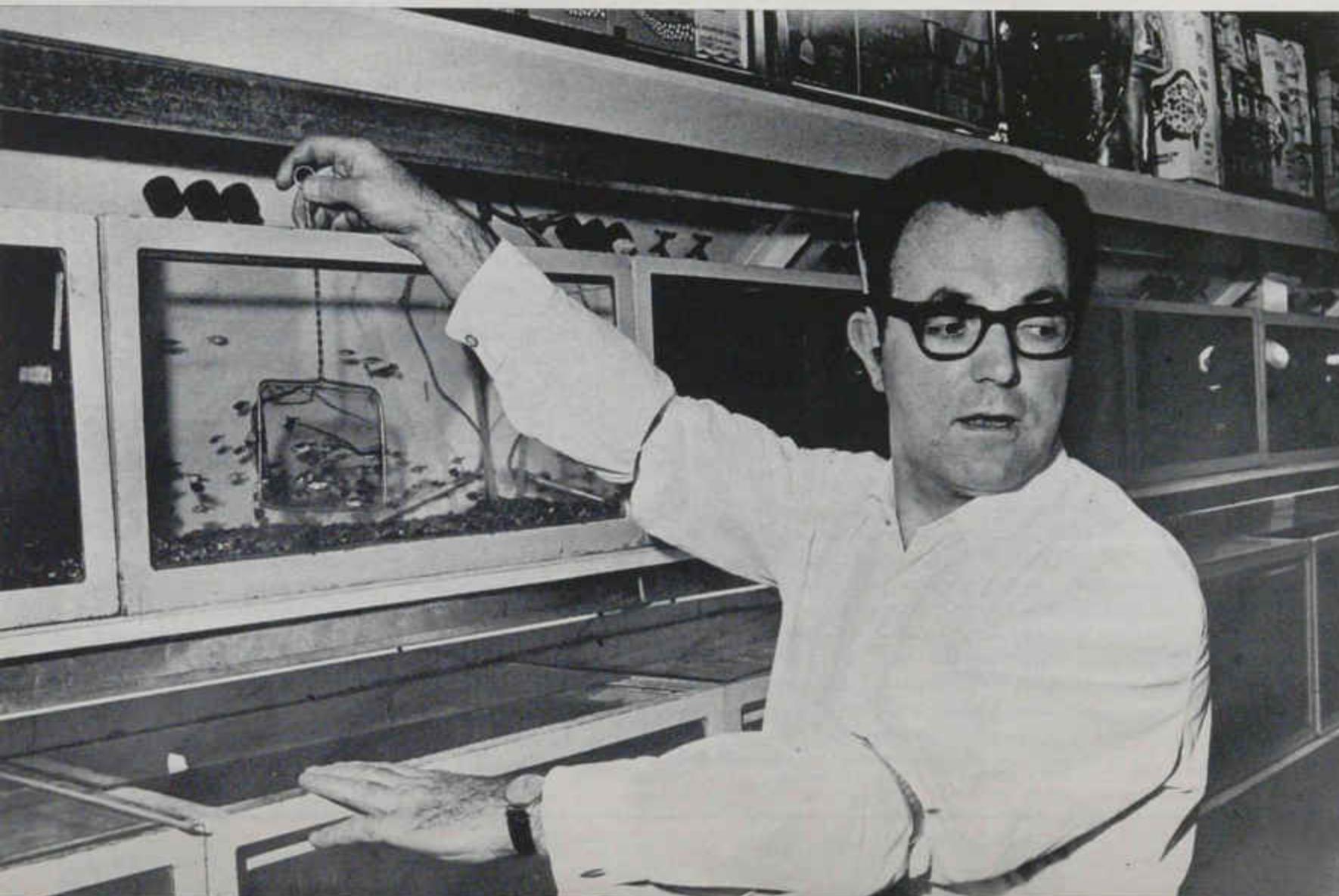
Por todo ello, dada la específica vida de estos pescadores, a la hora de confeccionar su Ordenanza Laboral debiera tenerse en cuenta y pensar que no se trata de una Ordenanza corriente para una profesión corriente, sino una Ordenanza especial, como también lo es la vida que llevan nuestros pescadores.

■ GREGORIO VILLAUMBRALES.



UN VETERINARIO INGLES HA REALIZADO CON EXITO

CIRUGIA Y T EN EL MUNDO



RIZAR el rizo de lo difícil bien pudiera consistir en someter a operación quirúrgica a un pez! Mejor dicho: lo ha sido. Y, naturalmente, en Inglaterra.

Los ingleses, tan aficionados, por tradición y emoción, a los animales; tan aficionados, por tradición y devoción, a las prestidigitaciones históricas, acaban de encontrar la solución que hace posible la existencia de la cirugía en el mundo submarino, en el universo de los seres que viven en el agua... como lo que son: peces, claro...

Bueno, no han sido los ingleses. Ha sido un inglés. Un hombre llamado mister Phillip Gadmore, veterinario de profesión, propietario de una tienda especializada en la venta de peces tropicales. Un hombre sencillo que habita en Wolverhampton, que a sus cuarenta y dos años de edad ha hecho cosas tan dispares como —además de graduarse en Veterinaria— obtener el título de contable, profesión que también ejerció con éxito en un momento de su vida, y convertirse en un experto en electrónica.

Hoy, las doce operaciones efectuadas con éxito por mister Gadmore sobre el cuerpo vivo de otros tantos peces, convuelven y mueven el interés de los miembros del World Protection of Animals Centre, de Londres (Centro de Protección Mundial de Animales).

Mister Gadmore realizó su primera operación hace un año. Una anciana señora



OPERACIONES EN LOS PECES

RASPLANTES SUBMARINO



acudió a su tienda con su único compañero, un carpa de oro gravemente enfermo. Tenía un tumor en las agallas.

Mister Gadmore decidió que la única posibilidad de salvación residía en el empleo del bisturí. Ni corto ni perezoso, se puso manos a la obra. Y la carpa, a los pocos minutos, volvió a nadar feliz en su pecera...

ESBOZO DE UNA TECNICA REVOLUCIONARIA

Trataremos de describirles la última operación de mister Gadmore, realizada sobre un pez llamado "Danny".

Esta operación ha durado sesenta y dos segundos exactamente. Un tiempo mayor hubiera significado la muerte del pez por asfixia.

Mister Gadmore saca a sus enfermos de la pecera y los somete a breve reconocimiento. Por lo común, las dolencias que afectan a los peces suelen centrarse en la aparición de tumores y abcesos, que originan ciertos parásitos que viven en el agua y penetran en su cuerpo a través de las agallas. La mayoría de los peces pueden vencer ellos solos estos procesos, pero otros, lo que pudiéramos llamar peces anémicos (el pez es el animal con menos sangre en su cuerpo), se muestran impotentes en este sentido.

Bien; tras la exploración preliminar, mister Gadmore devuelve el pez a la pecera y vierte en el agua dos gotas de un líquido azul cuya fórmula es secreta y se debe a sus investigaciones, que tiene como misión desinfectar el agua y proteger al pez de los microbios cuando los instrumentos penetren en su carne.

El pez, al principio, lucha contra los instrumentos —objetos extraños— que invaden sus dominios. Pero después de treinta segundos se encuentra completamente agotado, casi al borde de la asfixia. Este es

el momento que el cirujano aprovecha para cortar y dilatar al máximo la agalla, cortar la carne interior y extirpar el tumor utilizando para ello unas tijeras.

Devuelto el pez al agua, se le deja que recupere un poco de oxígeno. Después se le extrae nuevamente de su elemento y en las agallas se le introducen otras dos gotas de líquido azul (fórmula también secreta), que tiene como objeto cauterizar la herida producida unos segundos antes.

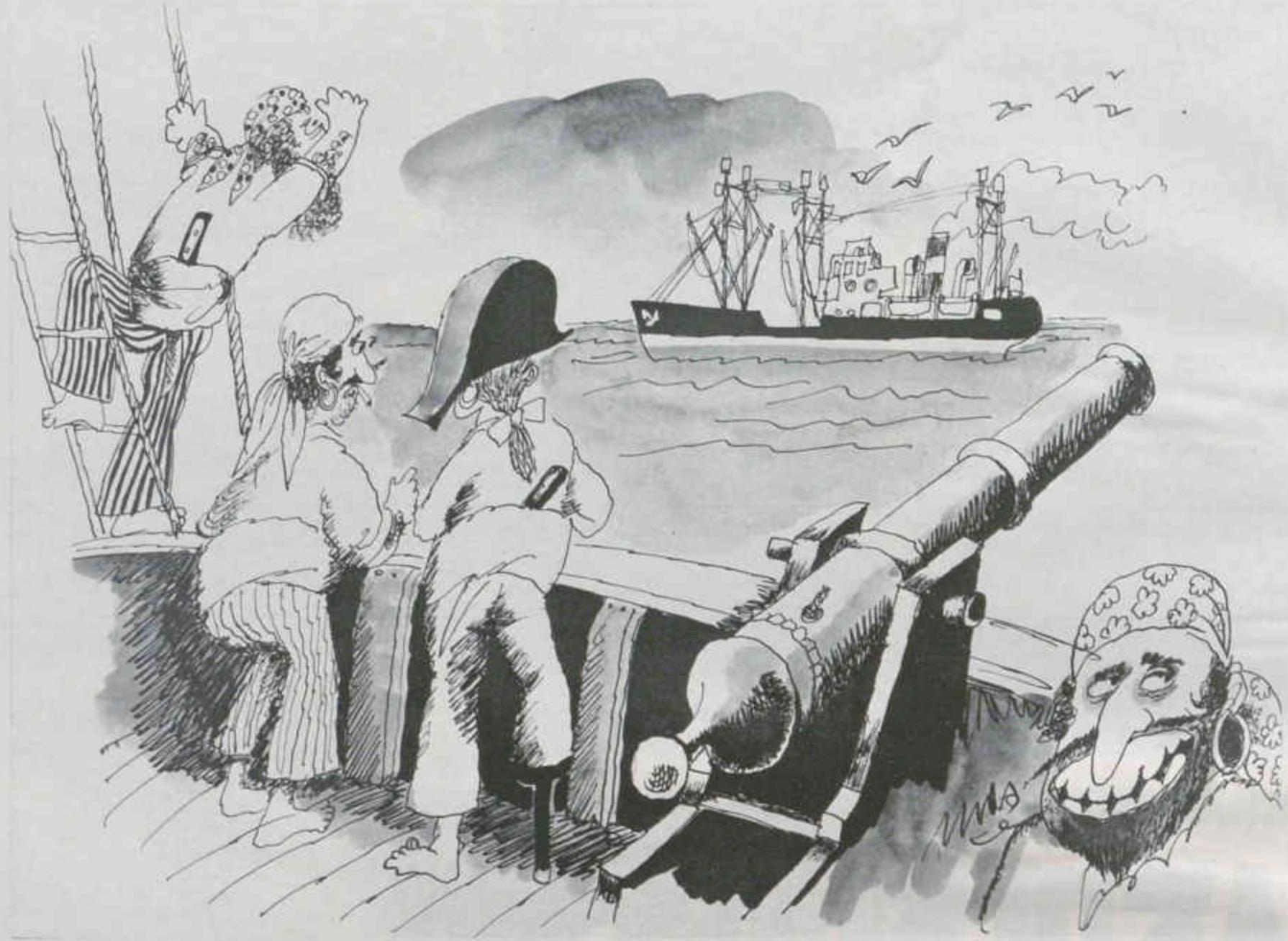
Ahora, la operación ha concluido. Mister Gadmore nos explica que todavía no es

posible saber si el pez vivirá. Sólo diez minutos después, si continúa con fuerzas, haciendo su vida normal, sabremos que el éxito se ha logrado.

Bien, en la operación que les ofrecemos, "Danny", antes de los diez minutos de rigor, ya estaba "flirteando" con su novia, una preciosa carpa dorada.

Mister Gadmore sonrió feliz. Realmente, de llamarse Barnard, Gadmore no es tanta la diferencia, por más que muchos pudieran opinar lo contrario... ■ KEYSTONE-NEMES.

HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO



LOS piratas dormían a pata de palo suelta. La calma era de chicha y nabo.

—¡Cerdos! —bramó el capitán, echando chispas por su único ojo. Y aclaró al ver que Pepe (a) "Morgan", quizás casualmente, descolgaba el hacha de abordaje—. ¡Cerdos marinos!... ¡Por los treinta mil demonios verdes de la isla de Creta que os he de hacer bailar al son del rebenque! ¡Perros marinos! ¿Es que no queréis entrar a sangre y fuego en ningún sitio?

—A sangre no sé, capitán Tik —repuso Juan (a) "El Melonés", deformación profesional del apodo primero "el Olonés", a imitación del famoso pirata Francisco Nau, del siglo XVII—. Pero a fuego no. Hay dos patas de palo a bordo y pueden quemarse. Luego tendrían que regresar al barco a saltitos o a la sillita de la reina. Y la gente se reiría.

—¡Malditos odres de ron! ¿Es así como vamos a emular las gloriosas hazañas de Jean Fleury, de John Killigrew, de Jan Jansz, de "Brazo de Hierro", de John Hawkins, de Eduard Teach, "Barbanegra"; de Calico Jack, de John Avery "El Rey de Madagascar"; de Francis Drake, de "Cachidiabó" y de tantos otros piratas que debieran servirnos de modelo y de guía? ¿Para eso hemos fletado este velero y le hemos bautizado el "Galera Audaz", como el navío del capitán Kid? ¿Por qué creéis que hemos izado la bandera negra en lo alto del palo?

Avergonzada quizás, la tripulación no se movió de sus literas. El capitán Tik salió a cubierta, a arrojar sus maldiciones al viento, seguramente mucho más atento.

—Barco a estribor! —voceó el vigía—. ¡Por los cuernos del señor Satanás que es un buque grande!

¡PIRATAS!

—¡No se dice señor Satanás, sino Satanás simplemente! ¡A ver cuándo aprendemos a soltar juramentos! —le corrigió a gritos desde abajo el capitán. Luego, con más voz de trueno regresó al rancho—. ¡Zafarrancho de combate! ¡A las armas, mis chavales! ¡Nos espera un gran botín!

Los aprendices de pirata no se movieron ahora tampoco. El fiero corsario los miró estupefactos.

—¿Qué os ocurre, tigres sarnosos? ¿Os habré de arrancar la piel con el gato de nueve colas?

—Hoy es domingo —se disculpó en nombre de los demás Sam "Cuellonegro", llamado así no por remembranzas filibusteras, sino por simples descuidos de higiene—. Nos han dicho en el Sindicato...

—Aquí no sabemos lo que es un día festivo, ni una paga extraordinaria, ni puntos —argumentó Juan "Jolin", que no tenía nada que ver con el Jean Jolin, antecesor pirata.

—Truenos, rayos y relámpagos! —rugió el capitán pechelingue—. ¡He dicho zafarrancho de combate, y el que no obedezca pronto va a bailar la danza de la soga colgada de un mastelero!

Algunos piratas se levantaron, y con mucha parsimonia se fueron colocando fajas, botas altas, pañuelos en la cabeza y alguno añadió un parche negro en un ojo.

El barco señalado por el vigía estaba aún muy lejos.

—¿Qué más queréis, malditos? —preguntó el capitán Tik mientras ponía en pie a Max "El Piernas", acogotándole con ganas.

—Horas extraordinarias. Cuando trabajábamos en el cine... —intentó razoñar de nuevo Pepito, "Fly-fly".

—¡Primeros el botín! Si no, haréis las horas extras limpiando la sentina. ¡Todos a la maniobra!

La tripulación, a regañadientes, ocupó los puestos para el abordaje, como habían ensayado tantas veces.

—¿Qué cargamento llevará ese mercante? —inquirió, sin mucho interés, el lugarteniente, "Cólico López".

—Según mis informes —explicó Tik—, una carga valorada en ocho millones de pesetas.

—¿Barras de oro? —se asombró el otro.

El pacífico mercante paró máquinas al segundo cañonazo. Tik ordenó botar al agua un chinchorro con los mejores hombres de presa.

—Ocho millones en oro —les animó "Cólico López"—. Hoy beberemos ron hasta hartarnos.

A la media hora regresó el bote. No traía barras de oro, ni piedras preciosas, ni sedas. Sólo un saquito.

—Esto es lo único que hemos podido reunir —dijo el contramaestre, sacando del interior veinte relojes, cuatro bolígrafos, dos pulseras de cadena y una medalla—. Los ocho millones los lleva en chatarra de cobre para fundirlo en Amsterdam.

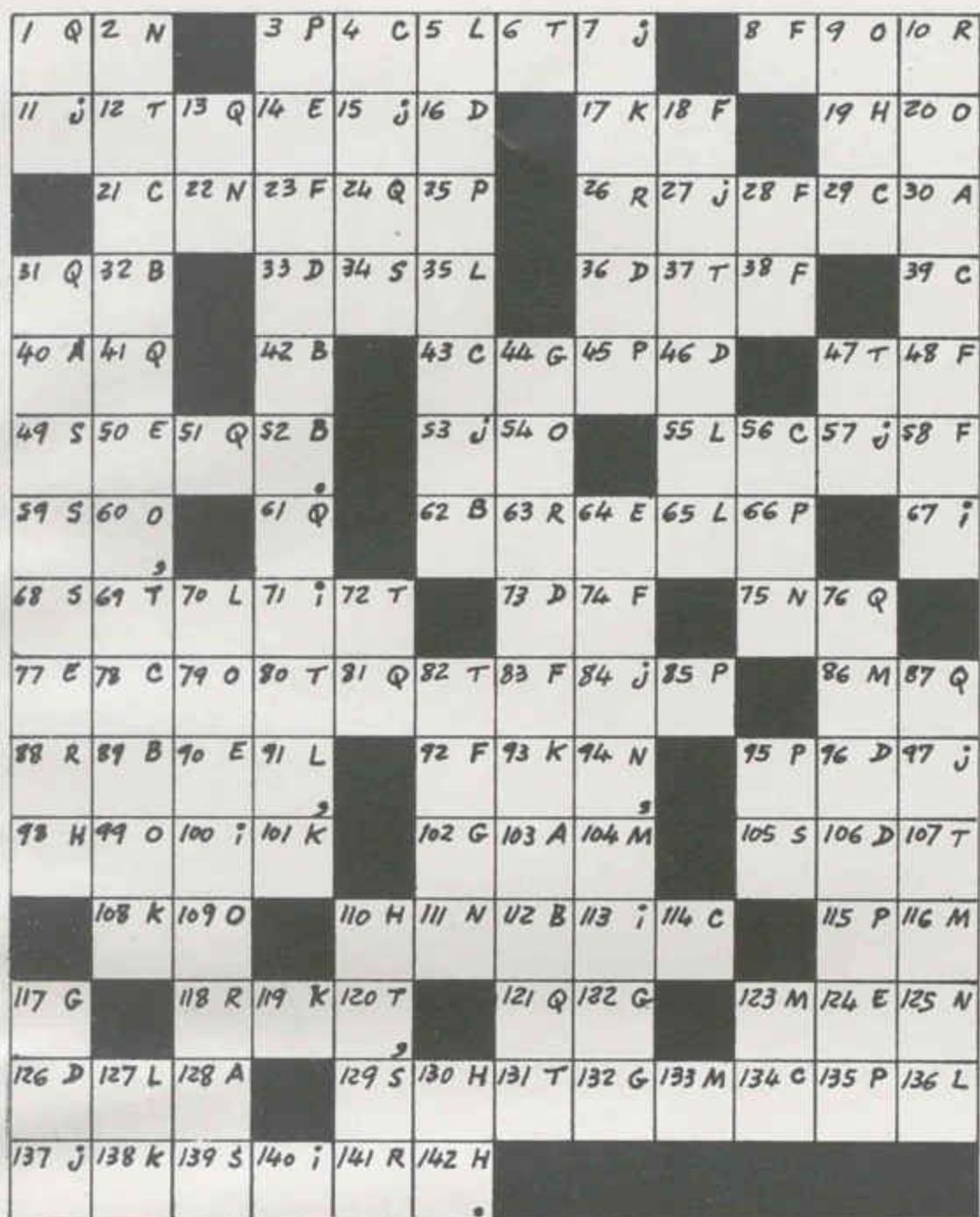
—Y el otro día lo mismo: un cargamento de nitrato. ¿Cómo se reparten cuatro bodegas llenas de un polvo estúpido entre cincuenta tigres más o menos sanguinarios, eh?

Los hombres del capitán Tik empezaron a murmurar otra vez. Muchos declararon en voz alta que preferían seguir haciendo figuración en las películas.

Con razón, desde luego. No se puede ser pirata ya en el año 1973, por mucho entusiasmo y mucho afán de emulación que despierten las aventuras de Henry Morgan, Thomas Cavendish, John Coxon, Mary Read, John Nutt y los grandes filibusteros. Porque..., ¡aquéllos si que eran tiempos! ■ VITINOWSKY.

PASATIEMPOS

A causa del abundante material informativo de especial interés que se ha acumulado en la presente edición, aplazamos para la próxima la publicación de la sección "Pasatiempos".



DEFINICIONES

A. Extremidad de una verga o pico cangrejo por la que se apoya en el palo.

40 128 30 103

B. Rotación breve de la hélice de un buque.

62 32 89 52 112 42

C. Relativas a la parte o provincia del dominio pelágico situada más allá del límite de la plataforma continental; de alta mar.

114 43 29 56 134 39 21 4 78

D. Lugar donde hay muchas rocas.

46 96 33 106 126 73 16 36

E. Pescado seco, curado al aire.

64 77 14 50 124 90

F. Alzase, elevase sus olas el mar por la acción del viento.

92 48 58 28 18 23 8 83 38 74

G. Nombre dado a ciertas desembocaduras de ríos, muy anchas y poco profundas, como las de los ríos rusos del mar Negro.

117 132 102 44 122

H. Antiguamente, piloto práctico.

19 142 110 98 130

I. Al revés, óxido de plomo pulvirento, de color rojo algo anaranjado, que se usa a bordo como pintura anticorrosiva.

71 113 140 100 67

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

J. Proporción de sales disueltas contenidas en un kilogramo de agua del mar.

11 27 53 15 57 137 84 7 97

K. Costra salina formada en los objetos que moja el mar.

119 17 101 93 138 108 -

L. Cambiar el viento de dirección por oponérselo algún obstáculo.

70 35 5 65 55 136 91 127

M. Apellido de un navegante y descubridor portugués, al servicio del infante don Enrique el Navegante, que descubrió, en 1460, el archipiélago de Cabo Verde

133 86 123 116 104

N. Ola grande.

22 75 111 94 125 2

O. Entre los romanos, comandante de un buque.

109 20 99 54 9 79 60

P. Documento o papeleta que firma el capitán u oficial encargado de la estiba de un buque mercante, autorizando el embarque de las mercancías consignadas en él y donde anota todas las faltas y averías que observa. (También se llama «orden de embarque»).

25 115 3 135 95 85 66 45

Q. Que está del lado de allá del mar o que procede o concierne de un paraje situado a la otra parte del mar (femenino).

121 1 24 87 61 51 41 81 31 13 76

R. Estado atmosférico.

141 88 10 118 26 63

S. Extraiga el agua de una embarcación o de un dique, mediante bombas o cualquier otro procedimiento.

139 49 59 129 105 34 68

T. Formase la costa a no muy largos trechos varias entradas y salidas.

72 12 120 82 47 6 69 37 80 131 107

DIRECCION POSTAL: TELFS. | TALLERES: 23 52 00
MUELLE DE LEVANTE, S/N. | VARADERO: 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

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

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

CADIZ

SOLUCION AL «DAMERO MARINERO» PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR

«Navegaban por el inmenso mar. No era nave zorrera, ni barco veloz. Podía ser una goleta o un bergantín, o un quechamarín. El mástil de proa sería una ninfa o un fauno. El mar estaba tranquilo».

(Leídas verticalmente, las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas deben decir: AZORIN «LA ISLA SIN AURORA».)



alcorde, s.l.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



JUAN REJON, 101 Departamento Venta al Pùblico	26 62 94	LA NAVAL, 175 Departamento de Mayor	26 65 97 26 55 98	Juan Rejón, 67	26 19 10
Departamento de Buques	26 60 46 *26 13 32 26 64 45	Departamento de Sucursales	27 19 07 26 02 84	Luis Antúnez, 51	24 61 46 24 61 47
Dirección	26 62 96	LUIS ANTUNEZ, 53 Departamento de Motonáutica	24 62 88	La Naval, 150	26 51 03
Departamento de Compras	27 13 53 27 13 55	PANAMA, 54 Fábrica	26 06 31	Particular Gerencia: Plaza de la Victoria, Edif. Cobasa ... Paseo de Goya, 24 - Tafira.	26 46 85 959
BENECHARO, 1, 3. ^o Departamento Administrativo	*26 13 24	ALMACENES: Gordillo, 75	26 79 67 26 28 98	Chalet: El Paraíso, 37 - Santa Brigada	97
JUAN REJON, 97 Departamento de Despachos	26 42 68			Apartamento: Sagasta, 76	26 82 22