

hoja del mar

NUM. 116 • AÑO XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JUNIO 1975

• FERIA INTERNACIONAL DEL CAMPO: PRESENCIA DEL MUNDO MARITIMO • ¿EVITARAN SUEZ LOS PETROLEROS? • NESTOR LUJAN: "A LA AMERICANA" • CUNQUEIRO • CARTAS AL DIRECTOR • BOLETIN METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION COSTERA.

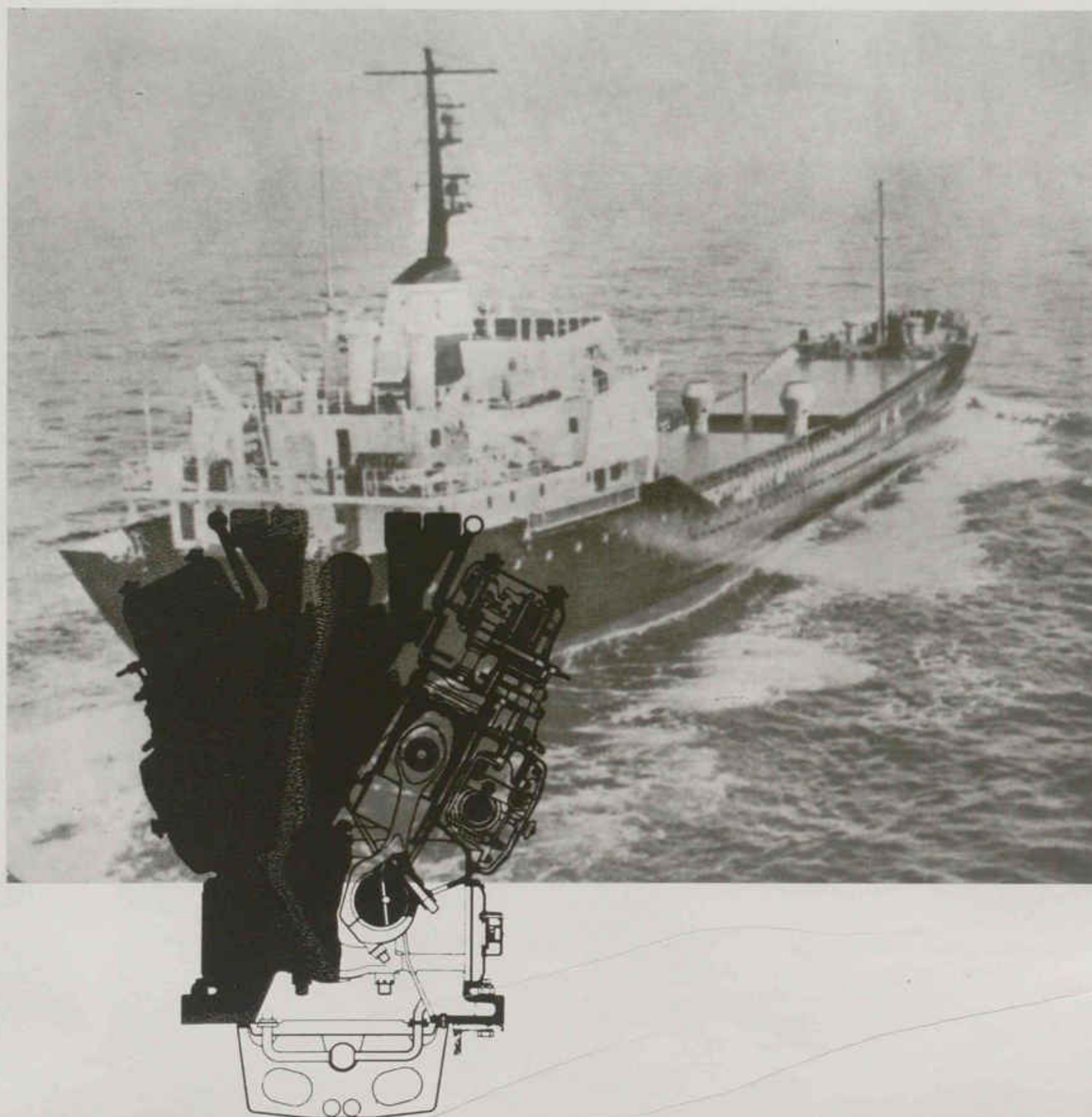
NUEVAS VOCACIONES

No sólo en España: en todo el mundo se produce un cierto descenso en las vocaciones marineras. Los jóvenes no se sienten atraídos profesionalmente por la mar, por lo menos allí donde las estructuras del sector tienen fisuras. Y, sin embargo, el mar apasiona; subyuga la actividad marinera; el atractivo del océano es permanente. La misma profesión de marino, sea en buques mercantes o pesqueros, posee atractivos esenciales en muchos casos superiores a los de cualquier otra actividad. La tarea debe ser despertar la atención de los niños, no sólo para mostrarles la mar-deporte, sino para darles a conocer la enorme carga positiva que tiene la profesión de marino (también lo que tiene de dureza, de sacrificio, de abnegación, ¿por qué no?), y apoyar en cuanto sea posible las nuevas vocaciones, en tanto se perfecciona el propio sector, a fin de que aquella tarea no se convierta en una andadura inconsciente hacia el vacío.



MOTORES PROPULSORES

AESA-SULZER AS-25/30

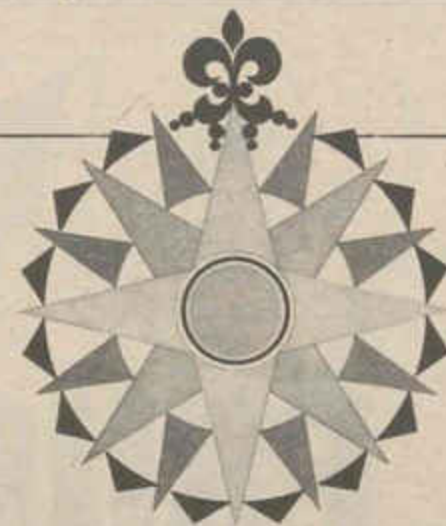


potencias 1.000 a 4.000 bhp. a 750/1.000 rpm.



ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

DIRECCION COMERCIAL:
PADILLA, 17 - MADRID-6
Fabricados en FACTORIA de BILBAO



LOS ALMIRANTES DE LOS CELTAS

Por ALVARO CUNQUEIRO

N

O voy a contarles de los navegantes celtas de los días remotos, comenzando por los que salieron de al pie mismo del faro de Breogán, en La Coruña, para viajar hacia Irlanda, y siguiendo por aquel con O'Mugha, que hizo extrañas navegaciones y siempre supo regresar, porque sacaba de su boca palabras en forma de bolas de colores, las dejaba sobre las olas, y cuando hacía el viaje de vuelta, aún las bolas estaban donde las había posado, las recogía y convirtiéndolas en palabras las volvía a su boca. Ni de los que pactaban con Lir, el dios o rey del mar, la ruta segura hacia las islas de la eterna primavera, las islas, las Floridas, donde ni el hombre ni la mujer envejecen, porque beben agua de la fuente de la Juventud, que en el corazón de la isla brota caudal y fresca. Ni tampoco, finalmente, de San Brendán, que viajó hacia el Oeste en busca del Paraíso Terrenal; ni de San Eregán, quien por Pascua de Resurrección salía a buscar los delfines que andaban ociosos en el Atlántico y los traía a escuchar la Santa Misa que él decía en una capilla levantada sobre las rocas, en el punto extremo occidental de Bretaña. Después de la Misa, los delfines se iban, diciendo con acento bretón bretonante: ¡Amén! ¡Amén! El santo sonreía, y las olas del mar acariciaban su enorme barba blanca. Hoy les cuento de otros.

Durante mi última estancia en Barcelona adquirí un libro de Jacques Pleven, en el que se cuentan muchos hechos marinos de bretones, normandos, catalanes de Francia siempre naufragando en el mar de Narbona... Hablando en el libro Pleven de sus paisanos bretones, me encuentro con gente conocida, de cuando me documentaba algo para el libro "Crónicas del Sochantre" e inventaba las ilustres estirpes marineras de los Erquy y los Treboul. En el libro de Pleven aparece, con catalejo bajo el brazo diestro, el capitán Barbinnaïs Le Gentil, que fue el primer francés que dio la vuelta al mundo y escribió una "Descripción de la China", y dando fin a su viaje, la primera tierra europea que pisó fue Vivero, en la costa de Lugo, y desde allí pasó corriendo a Madrid, que eran los días de la guerra de Sucesión de España y el capitán general de Galicia era del bando del archiduque austríaco, y el marino bretón era oficial patentado de la Armada del Borbón de París. Presumía el capitán de Navío de haber tenido, en su tiempo, las más hermosas pantorrillas de Bretaña. En el libro de Pleven me encuentro con hermosas estampas y mapas con eolos soplando todos los de la Rosa, y uno de los grabados nos muestra a Brenne le Noir llevando a la flota de Honfleur nada menos que contra Inglaterra. Los normandos de Honfleur pasaron el canal el 2 de agosto de 1457, y se fueron contra la Gran Bretaña por su cuenta. Desembarcaron en la isla y quemaron Sandwich, en Kent. El almirante citado, Brenne le Noir, con sus propias manos degolló al alcalde de Sandwich, quien le había mandado una carta en latín citando versos de la "Eneida", pidiéndole que se volviese a Francia y regalándose de paso un

tabal de arenques. Los normandos estaban excitados porque apenas habían hallado algo que beber en Sandwich: un poco de cerveza floja y unas pipas de sidra ácida. Los emborrachó la sed —que a veces emborracha más que el vino— y se dedicaron a la matanza. Cocieron al alcalde degollado y mondaron y limpiaron sus huesos, repartiéndolos entre las naves, como testimonio de la victoria, que los capitanes, sus hijos y sus nietos, mostrarían cuando contaran la batalla. Parece ser que aún no hace muchas décadas había familias antiguas de Honfleur que conservaban el hueso que le había tocado en suerte a la nave de su antepasado belicoso.

El almirante Brenne le Noir, al retirarse con su flota, eligió mujer entre las huérfanas de Sandwich. Por quitarse de compromisos y no celebrar concurso de belleza, la eligió al peso, y se llevó, claro, la más gruesa, que era hija de un tonelero y tenía trece años. Le dio una docena de hijos, y el almirante de Honfleur los casó muy bien. Los varones salieron todos a la mar, y de una de las hembras descenderá la madre del almirante Coligny, el gran jefe de los hugonotes de Francia.

Cuenta Pleven que al cumplirse en 1957 quinientos años de la guerra de Honfleur contra Sandwich, los normandos volvieron a cruzar el canal, pero esta vez desarmados, y firmaron una paz con los ingleses. El alcalde de Sandwich se vistió de gala, unos niños cantaron una canción en la que se asustaban a sí mismos diciendo que llegaba Brenne le Noir envuelto en fuego, y ambas partes almorzaron sentadas a la misma mesa cinco diferentes platos de arenques. Grandes fiestas. Lástima que ya no quedasen en Normandía descendientes de Brenne le Noir, que el último de la casa murió en Trafalgar.

¡Los almirantes de Honfleur! Comedores de cebolla, de tripas de buey a la moda de Caén, bebedores de aguardiente de manzana, iban a casarse lo más lejos posible de su ciudad, y traían de Pondichery o de la Louisiana bellezas exóticas que se marchitaban pronto en la brumosa y fría Honfleur... Pero yo iba a hablarles de los almirantes de los celtas, de los gaélicos, de los irlandeses. Son éstos los únicos marinos del mundo que se sepa que subían con espuela a sus naves, y a la hora de la batalla, cuando se quería el navío ligero, con todos los árboles abiertos al viento, si no había el suficiente para la maniobra, descolgaban al capitán por la popa, y éste, gritando, espoleaba el "Dragón de Armagh", entre las aclamaciones de la marine-ría. Y la nave, aun en jornada de calma chicha, se lanzaba, como pura sangre, a galopar las verdes ondas, osado y ágil combatiente. Cualquiera día les contaré cómo en el año 999 de nuestra era, una flota irlandesa hizo un viaje submarino. A mil pies de profundidad encontraron a unos peces dorados que guardaban, posada en una roca del fondo, el arpa de un gran músico de antaño, quien yendo en barca a una romería, había naufragado. De vez en cuando, alguno de los peces, con su cola, hacía sonar el arpa. Cosas de aquellos celtas soñadores.



FRUCASA

**CONSIGNATARIOS ★ AGENTES DE
LINEAS REGULARES
ESTIBADORES ★ ESPECIALIDAD
BUQUES PESQUEROS**

MARINA, 18

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

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

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

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C.

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

MADRID-16

CALVO SOTELO, 1

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

ARRECIFE (LANZAROTE)

ESCRITORES EN TORNO AL MAR

LA MORAL DEL MARINO, ¿INFERIOR?

Por JOSE FORCADA, S. J.

SE me ha preguntado más de una vez mi opinión sobre el hombre de la mar, y, naturalmente, como sacerdote que soy, más en especial su moralidad... Su vida privada, vamos. ¿Qué moralidad tienen los marinos? ¿Qué hay de verdad en eso de "en cada puerto un amor"? ¿Y su vida religiosa?

He de aclarar que las preguntas me las hacen por aquello de que he convivido con ellos muchas horas, muchos días, y navegado muchos miles de millas. Mi experiencia abarca exclusivamente, eso sí, al marino mercante, y de éste, al de petroleros o al de transatlánticos. Desconozco totalmente la vida del hombre de mar dedicado a la pesca. Le admiro mucho, pero no he convivido todavía con él. Por eso, poco puedo decir de él que no sea de referencias, y... prefiero hablar sólo de lo que conozco directamente...

Antes de dar un esbozo de respuesta, sería conveniente plantearse el problema, o la pregunta si prefieren, en términos reales. El marino tiene, para nuestro caso, una triple vertiente: **Hombre** —como usted y como yo, con todo lo bueno y lo malo que llevamos los hombres, independientemente de la etiqueta que la sociedad nos haya colocado—. **Marino** —es decir, hombre de la mar, hombre que vive de la mar, en la mar—. **Creyente** —naturalmente que no todo marino es y ha de ser "creyente", ni siquiera en nuestra "católica España", pero como la pregunta me la hacen a mí que lo soy, y porque además de serlo lo enjuicio como sacerdote, es una dimensión que tengo que tener en cuenta al responder—. Pues vamos a intentar un poco de claridad sobre la moralidad del marino. ¿Una última puntualización? Aquello de que "yo soy yo y mis circunstancias" nos puede venir bien a la hora de enjuiciar, o simplemente observar, a estos grandes hombres de la mar. **LAS CIRCUNSTANCIAS MANDAN MUCHA ROMANA** a la hora de ser lo que somos. En tierra... y en la mar.

1.º **Un hombre.** Por eso una familia que deja (la de sus padres si es joven); una familia fundada por él (todos los casados, con hijos o sin hijos). Por ser hombre debería tener unos medios normales de **desarrollo intelectual**, como son bibliotecas buenas, conferencias, teatros, cines, aulas de cultura... unas **facilidades de información** (no siempre se coge bien la emisora que le habla de su país y sus problemas, o en su idioma). Menos aún la televisión, más para deslumbrar a los visitantes en puerto ("Mira, tienen hasta "tele") que para una captación de noticias o entretenimientos. Nada digamos de los periódicos y revistas; que si suben al barco alguna vez, sirven para "estudiar historia", no para saber lo que pasa... ¿Decimos algo de los no deportes, las no excursiones, el no fútbol (hoy el fútbol es vital, según parece)? Es un hombre encerrado. A veces en una jaula de oro (¿creen de veras que de oro?) y casi siempre de hierro fundido con barrotes al mar. Es muy poco humana la vida de los marinos, en cualquier escala del escalafón que los coloquemos, pues los bienes fundamentales, como son los que estoy enunciando, son renuncia común a capitán y a mozos. ¿Qué "los duelos con pan son menos"? Conformes, pero nunca el "pan" (aquí pongan un sueldo X o 2X...) compensará lo mucho a que les obliga a renunciar. Su renuncia, en especial la vida de familia, no se puede suplir con nada, absolutamente con nada.

2.º **Marino.** Que quiere decir (en nuestro caso, repito, de marinos de largas travesías y horas escasas de puerto... o simple fondeo a boyas) hombre que vive en la mar, cuya casa, cuya familia, cuyos amigos, cuya iglesia, bar, cine, fútbol, etcétera, etcétera, están en la mar.

Lean mis lectores el breve artículo titulado **HUMANIZAR LA VIDA DE LOS MARINOS Y PESCADORES**, en esta misma revista, número 113, de marzo actual. Las diferencias son grandes con el hombre de tierra. Y esa cifra allí constatada de ocho mil horas/año embarcado contra las dos mil horas/año de trabajo del hombre de tierra... son para pensarlo. Porque no se trata ya del trabajo "químicamente puro", sino del encerramiento que supone la vida de esos hombres para quienes todo está en el mismo sitio. El amigo y el enemigo con quienes tienen que comer, trabajar, ver la "tele"... si la hay. Compartir a veces el mismo camarote (¿han pensado esto los de tierra con su alcoba íntima, su hogar personal, con personas queridas en él?).

Y marino significa también, en no pocas ocasiones, trabajos extra sin posible apelación porque es urgente, o es peligroso el retraso, o ha habido una emergencia en máquinas, en navegación, en temporal, etcétera, etcétera.

No recargo las tintas (bien lo saben los del mar), sino que omito por brevedad.

Esto es una circunstancia, añadida al ser "hombre", pero circunstancia tal que deja transformado al sujeto "paciente". El marino es un hombre distinto, y si no le echamos una mano los responsables de tierra, lo desnaturalizaremos sin remedio. Lo iremos convirtiendo en un hombre solitario, introvertido, lejano del ritmo de la vida, sin intervención en la sociedad y en la política y en la fe de su país. Y esto es grave para los responsables, y más grave cuanto que con corazón se puede hacer justicia y paliar mucho de lo que lleva consigo esta vida del mar.

3.º **Creyente.** Ahí es adonde se dirige la pregunta esa de "¿qué tal la moralidad del marino?" ¿Cómo van sus costumbres, su vida religiosa, su práctica religiosa, etcétera?"

He puesto unos condicionamientos, mal expuestos para quien los vive, quizá hasta nuevos para el que no conoce de cerca su vida y su sufrimiento.

¿Trataré ahora con esas premisas explicar y justificar una vida "desastrada", echando todo el peso del delito al platillo de las circunstancias? Nada de eso, porque he de afirmar que su vida no es desastrada, no es más desastrada que la del hombre de tierra. La moralidad del marino no tiene que echar el ojo a tierra para irse mejorando, sino quizá, si me apuran un poco, todo lo contrario. **Miremos desde tierra la vida dura, sin compensaciones, que tiene el hombre de la mar.** Miremos: los "chismosos" de las oficinas con sus envidias y zancadillas... Miremos: los que gastamos en lujos "sociales", vivimos de la crónica de sociedad, de la adulación de altos y bajos, del fin de semana camuflado... Miremos: los politiquillos dispuestos a escalar sea como sea. Miremos todos los de tierra esas virtudes humanas del compañerismo y unión que les da la mar... La convivencia llevada a tope (no sólo a las horas de trabajo). Su alma sin contaminar frecuentemente, por una vida alejada de nuestra vida artificial, ficticia, muelle... y tendremos algo, MUCHO QUE APRENDER.

"En cada puerto un amor"... ¿Qué me diga de eso ya tan conocido? Le digo que de calumnias está el mundo lleno. Más bien le diría otra frasecita por si la quiere meditar: **EN NINGUN PUERTO EL AMOR...**

Son hombres condenados a no vivir con las personas que aman, con la esposa en particular. En ningún puerto el amor. Y eso aun para aquellos afortunados que tengan a la familia en el puerto más frecuentado. Son horas (insisto que mi referencia especial está hecha a grandes mercantes, petroleros y pasajeros transatlánticos. Los pesqueros, EN ESTO, van mejor).

¿Ignora entonces que en los puertos hay más corrupción por ellos? No ignora que a veces alguno, harto de tensiones, de convivencia masculina meses incluso seguidos, eche de menos algo, eche de menos **mucho** y se agarre a una **caricatura del amor**. No lo ignora, y precisamente porque he convivido con ellos como amigo muchos meses. Pero eso no me hace borrar la imagen de que de ellos tengo. Los disculpo infinitamente más que al hombre casado que apenas si tiene delicadezas con su esposa, a **quien ve todos los días**.

Los disculpo más que al chico soltero que "liga" de mala manera y "cosifica" a un ser humano para su placer, cuando tiene a su alrededor una vida normal, sin tensiones, ni represiones psicológicas, sin encerramiento, con buenas amistades masculinas y femeninas **libremente elegidas**.

Mucho habría que decir en ese punto de la moral sexual y la fidelidad.

¿Las prácticas religiosas? Creo que reducidas al mínimo. Las de culto oficial (Misa, confesiones, etcétera), porque los barcos no suelen llevar capellán (a las compañías no les interesa demasiado... y puede que los sacerdotes no nos matemos por embarcar... al menos en condiciones duras). Pero cuando tienen ocasión, posiblemente "practican" con más sinceridad, con más libertad de familia y sociedad que coaccionan en tierra. Y por supuesto: el "hilo directo" a su Padre Dios, lo usan. Claro que lo usan ■ J. F.



Por
**NESTOR
LUJAN**



“A LA AMERICANA”

LANGOSTA y bogavante, que no son de la misma familia, lo son en cambio gastronómicamente. El bogavante pertenece a los astácidos y la langosta a los palinúridos. Pero gastronómicamente admiten, por lo general, las mismas preparaciones. Una de las más célebres y las más discutidas ha sido el bogavante o la langosta a la americana. Que por paradoja es la gran receta provenzal de estos dos crustáceos. Resulta un plato en el cual todo es paradoja. Porque parece ser que el plato original era langosta a la provenzal y cambió langosta por “homard” y Provenza por América. Dudamos que haya existido un problema histórico en la gastronomía más discutido. Intentaremos aclarar el pequeño y divertido enigma.

El “homard à l'américaine” es un bogavante salteado en crudo con aceite de oliva, acompañado de tomates, especiado con pimienta, con una salsa al vino blanco. Es casi lo mismo que Jules Gouffé, cocinero del Jockey Club de París y autor del libro monumental de la cocina decimonónica, llama langosta a la provenzal. Bien; este plato, al pasar a principios del siglo XIX de su Provenza natal y llegar a París, cambia la langosta por el bogavante, por ser este crustáceo, que llega de Normandía, y de Bretaña, más habitual en el mercado de pescado de la capital francesa. Entonces un “chef” avisado, Bonnefoy, en los años que van de 1853 a 1870, sirvió tal plato a nombre de “Homard Bonnefoy”. El plato se popularizó y al fundar Pierre Fraisse su restaurante a la americana llamado Peter's, para halagar a su clientela, después de americanizar el nombre de su establecimiento lo hace con el plato que pronto adquiere celebridad. Corren los años del Segundo Imperio.

Así el plato llega a nuestro siglo y los eruditos y gastronomos franceses se escandalizan, heridos en su amor propio nacional. ¿Cómo ha de ser americano un plato tan francés, del que, por otra parte, en América no hay ni noticia? Entonces Curnonsky, Proper Montagné y otros escritores decidieron que esto de a la americana era un error tipográfico y que debía leerse a la armoricana, es decir, a la bretona, pues es bien sabido que Armórica es el antiguo nombre legendario del noble ducado de Bretaña. Y así apareció en las minutas y se inició una polémica considerable.

Ahora bien, contra la teoría de que fuera un plato tradicional bretón hay bastantes impedimentos: a) Que sería el único plato que llevaría ese nombre armoricano, exceptuando unas ostras que se las llama armoricanas. A todo plato de ascendencia bretona se le llama “à la bretonne”. b) Que Bretaña no tiene aceite de oliva y apenas vino blanco, si exceptuamos el delicioso Muscadet, de la región de Nantes, y el vino de la península de Rhuys, no muy famoso, del que se dice que, para beberlo, son necesarios cuatro y

un muro: “Uno que sirve el vino, otro que lo bebe, dos que le tienen agarrado y un muro para que no retroceda”. c) Que el tomate no fue conocido en el Norte de Francia hasta 1793. Bien sabida es la historia: entran los marseleses en París el 30 de julio de 1793, en número de quinientos, encabezados por el apuesto y revoltoso Barbaroux, abogado marseles. Circulan “con sus narapos, su piel morena, su aspecto de bajeza y de crimen” —es Chateaubriand quien lo dice—, cantando virilmente el “Canto de guerra del Ejército del Rhin”, que será la inmortal Marsellesa, “ese canto que da a los pueblos el gusto por ser libres”, los fieros marseleses aportan, además, un espartano condumio: cebollas y un fruto rojo pequeño y arrugado, el tomate, el origen americano, que llegó a Provenza por dos caminos, siempre procedente de España: por los Pirineos y por el Piamonte, viniendo de Nápoles. Históricamente, el tomate llega a París en esta época; está plenamente comprobado.

Así la teoría del antiguo plato bretón cae por su base. En los últimos años de su vida, Curnonsky lo reconoce. La langosta o el bogavante a la americana queda con este nombre. Mejor hubiera sido llamarle a la provenzal, pero contra la costumbre es imposible luchar.

La receta se encuentra en cualquier libro francés o español. El poeta francés del siglo pasado Charles Monselet, que fue un hombre dedicado a la lírica gastronómica, ingenuo y hedonista, escribió una receta del “homard à l'américaine”, cuyo premio no podemos resistirnos a reproducir:

“Prenez un beau homard, puis sur sa caparace
posez une main ferme, et, quelques sauts qu'il fasse
sans plus vous attendre à ses regrets amers
Découpez tout vivant ce cardinal des mers”.

Cuando se publicó el poema hubo una explosión de burlas. Se acusó a Charles Monselet de no haber visto nunca un bogavante vivo, cosa que es posible que así fuera, porque la metáfora “cardenal de los mares” se atribuía al color escarlata que adquiere el bogavante cocido y que recuerda a los suntuosos escarlatas cardenalicios. Pero lo cierto es que el animal en vivo es de un color indefinido que va desde el azul verdoso al pardo. Puede ser, por lo tanto, el cardenal de las cazuelas, pero no el de los mares. Según es norma prácticamente invariable en la cocina francesa, los vinos que acompañan a este plato suelen ser los blancos que sirven para cocinarlo. Entre nosotros, este criterio es también válido. Langosta y bogavante son unas primeras materias tan caras en la actualidad como succulentas lo fueron siempre, y merecen los mejores caldos de cualquier bodega. ■ N. L.

PAREJA DE ALTURA

SE VENDE

Pescando actualmente en Terranova.
Capacidad de bodegas:
700 toneladas de BACALAO.

Motores de 875 HP. Cascos de acero.

TOTALMENTE EQUIPADA

Susceptible ambos barcos para dedicarlos, junto o por separados, a otras capturas o especies marinas.

Para más detalles e información,
dirigirse a:

APARTADO DE CORREOS NUM. 589.

SAN SEBASTIAN

DIRECCION POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS:
TALLERES: 23 52 00.
VARADERO: 23 44 99.

TELEX:
76069 TATLA-E.

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL
Y REPUESTOS DE LAS MARCAS:
BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPoor Y STORK

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

Cartas al Director

QUE NO HAYA TIRANTEZ POR CAUSA DE LAS TITULACIONES

Señor director:

Entre los números de "Hoja del Mar" que vengo recibiendo, me he fijado en el 114, en el que observo el orgullo que unos titulados tienen para con otros, en lo que respecta a titulaciones.

Yo diría: ¿Por qué tanta tirantez del título superior para con el título inferior, supuesto que todos necesitamos ganarnos la vida por encima del mar, que no es, por ejemplo, un puesto de Banco?

¿Por qué somos tan intransigentes unos para con otros? Si el maquinista naval dispone de un título superior en relación con el mecánico naval, lo mismo que el piloto con el patrón de cabotaje, tanto unos como otros vienen arrastrando una tirantez, reitero, un orgullo, una superioridad tan vista y tan clara, que se les hace entender en algunas cartas que publica "Hoja del Mar".

Desearía de todo corazón que desapareciera esa tirantez que existe, ya que al desaparecer, desaparecerán también los roces. Si los primeros han optado por un título superior por medios económicos (como ocurre con algunos de ellos), es que han tenido una suerte que los segundos no han encontrado, e incluso éstos han tenido que arrancarlo día a día en la mar desde casi niños, mientras que los primeros a que hago referencia han tenido estudios desde casi su niñez. Por esta razón aquí expuesta, cabe reconocer que el titulado de Formación Náutico-Pesquera es el auténtico hombre de mar de verdad.

Que cada uno ocupe su puesto, en cada título, y que sea para bien de todos y de la Patria, mirándose cada uno sin soberbia, ya que todos somos seres humanos por igualdad, que necesitamos ganar el pan de cada día, cada uno en su especialidad. ■ A. Q. S. Cabotaje. San Juan de la Arena (Asturias).

LA VEDA ES NECESARIA EN EL MEDITERRANEO

Señor director:

Nuevamente me atrevo a molestarle para exponer los problemas que ocasiona a los pescadores de la provincia de Castellón de la Plana el no hacer la veda en los meses de marzo a junio.

Después de tantos años de experiencia y con los resultados maravillosos que dio el plan experimental en las provincias de Castellón y Tarragona, gracias a la labor de los biólogos, que fueron quienes estudiaron el plan y convinieron a los pescadores de las dos provincias.

Si el plan se presentara ahora, se tendría que tener en cuenta el aumento de la flota pesquera en la provincia de Castellón, y que el pescador ha tomado conciencia del asunto y en un noventa por ciento quiere la veda, por considerarla necesaria para la rentabilidad de nuestra flota.

Tratando de añadir algunas razones, destacaría las siguientes como las más importantes:

- La primera y la más interesante es que la veda coincide con el desovar de los peces, siendo ella la única manera de salvar la cría.

- Durante este período de veda, el fondo del mar se cubre de una materia compuesta por muchos residuos, que nosotros llamamos "llapó", que atasca las artes y no pescan porque no disparan por pegarse en el piso.

- Durante este tiempo no hay turismo, con la consiguiente baja de precios.

- Gran cantidad de pescado del que se coge en este tiempo, al ser pequeño es de escasa rentabilidad.

- Sólo los hombres que vamos a la mar sabemos lo inútil de la matanza que estamos haciendo, en particular en la "cría del lluset" (merluza). Los que restrean con fondos de 60 a 90 brazas, tiran al mar de cinco a diez cajas de dicha cría. Otro tanto se vende —como sea— a bajo precio.

Los que llevan la responsabilidad de la gran masa de pescadores parece como si ignoraran estas y otras tantas razones que apoyan esta verdad: La veda es necesaria y vital para el mar y para el pescador.

Quisiera que estas letras llegaran, por medio de su revista que tan dignamente dirige, a las autoridades competentes de nuestra Patria.

Creo —y para terminar— que si los pescadores hemos tenido durante estos años pan para nosotros y nuestros hijos, se lo debemos al plan experimental. Creo que no guardar nuestra riqueza es un delito de alta traición a la Patria.

Atentamente le saluda. ■ DOMINGO CIURANA GUZMAN. Vinaroz (Castellón).

SOBRE EL HOMENAJE A LOS HOMBRES DE MAR EN VALENCIA

Señor director:

Los años no han pasado en balde, de lo que sabemos mucho, por viejos, los marinos de mi generación. Cincuenta y pico años han transcurrido. Un hombre que ya pasó a la posteridad, don Alfredo Saralegui, fue el primero que con Luis Monreal, Rodolfo Viñas, el que suscribe y otros, que ya desaparecieron y que militábamos en bandos opuestos, pero cuyo Norte era el mismo y convergíamos en las mismas aspiraciones: liberar a las gentes del mar de infinitas injusticias, desde el oficial de puente hasta el pescador, pasando por toda la gama de eslabones que tienen las difíciles y duras profesiones de la mar.

El otro día, al pasar por la Lonja valenciana, escenario histórico de viejos siglos y famosas Cortes de Reyes ilustres que dieron prosapia a aquellas leyes y tan buen Derecho crearon, fui identificado por viejos amigos y compañeros, me paré a saludarles, examiné con ellos tanta belleza que allí había en la pictórica infantil, que no pude por menos que afirmar y afirmo que con muy poco impulso que nuestros Gobiernos dieran a las cosas de la mar, fácilmente volvería España a los tiempos en que nuestra bandera paseaba y se recreaba en su flamear por todos los mares de la Tierra. Viendo tanta maravilla que allí había, tanto de los barcos, faros, pequeños bajeles e ictiología producida por niños, vuelvo a recordar aquellos tiempos en el Ministerio de Trabajo de la calle Fernando el Santo, en Madrid, por los años 1930 a 1936. Cambiábamos impresiones don Alfredo Saralegui, de imperecedora memoria; Monreal, Viñas y yo, y cuando nuestras entrevistas no podían ser de una manera personal, lo hacía yo desde puestos lejanos en cartas muy largas que Saralegui guardaba y luego, pasado mucho tiempo, me las enseñaba y me demostraba con qué atención y cariño se habían tenido en cuenta muchas de aquellas sugerencias o comentarios. El Instituto Social de la Marina sigue aún aquellas aguas.

Vaya ahora mi felicitación a los hombres del Instituto Social de la Marina de Valencia, que han sabido crear y organizar con peculiar paciencia ese Concurso-Homenaje al Hombre de la Mar. Yo, que me he hecho muy viejo, debo decir que la mar y las cosas de la mar me han dado muchas satisfacciones, aunque algunas veces también la mezquindad y miserias de los hombres paliaron aquellas alegrías. Mi deseo es que el Todopoderoso bendiga a estos hombres e instituciones, que por su bien hacer y por su loable fin, crearon actos y cosas tan beneméritas para las actuales juventudes, a las que hay que encomendar la conducción de nuestros buques, como prolongación de esta querida tierra nuestra que es España. ■ MANUEL GARCIA LLISO. Oficial de la Marina Mercante. Valencia.

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
Madrid (España)
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. La Coruña: José Antonio Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Alborno. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Míguez. Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abiú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Charo S. Harguindey.

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

FOMENTAR LAS VOCACIONES MARINERAS

PARECE ser que hay crisis de vocaciones marineras. Esta crisis no se circunscribe a España, es mundial, aunque quizá en nuestro país tenga en estos momentos más acusados rasgos. Hasta los papúes —podía leerse en un reportaje que publicábamos en el número anterior de "Hoja del Mar"— tienen este problema, de forma que entre ellos sólo salen a pescar los mayores, y los jóvenes se quedan de mirones.

En lo que a nosotros respecta, no cabe duda de que hay que poner remedio, y el más adecuado será, como es lógico, volver a despertar la vocación marinera de la juventud. Para ello, nada mejor que darle a conocer qué es la mar.

Hay asociaciones que están llevando muy bien esta tarea, e incluso ahí tenemos a la Liga Naval, que se ha plantado nada menos que en Madrid (donde no hay puerto, que se sepa) y en el recinto de la Feria del Campo (donde ni lago), y ha abierto hueco y ha dejado presencia del mundo marítimo. Es estupendo, y así como se hace camino al andar, a lo mejor se hace mar (con su marinería) en la tierra sedienta de la madrileña Casa de Campo.

Es decir, que este puede ser un paso interesante. Despertar la atención por la vida marítima es de importancia primordial. Mas ocurre que la mar posee una belleza manifiesta, es evocadora y sugere; constituye escenario soñado para la aventura y tiene siempre una carga de misterio. Entonces el peligro está en que el "tiron" de la mar sea fácil e inmediato y concite multitudinarios asentimientos acerca de su atractivo, pero para quedarse ahí, en la periferia del color, la aventura, el deporte y la novela, sin penetrar allá donde nos interesa, que es la vida profesional y laboral del marino.

He aquí —entendemos— lo verdaderamente divulgable: el espíritu del hombre de mar. He aquí la tarea a seguir: mostrar a las claras qué dimensión tiene ese espíritu y cómo y por qué se amolda a las

particularidades singularísimas de su trabajo y a la dureza del elemento en que se desenvuelve.

Porque sería una monstruosidad promocionar mar y marea, con lo que navega para solaz del deportista, y olvidar que fundamentalmente unos profesionales viven prácticamente sobre el océano, en el transporte o en la pesca, con riesgos inmediatos y haciendo un servicio trascendental a sus compatriotas. Y sería una frivolidad imperdonable dar a conocer esta presencia, sí, pero camuflando sus perfiles negativos (o si se quiere los menos positivos), que los hay, sólo para engordar el cupo de esas vocaciones que se desearía fueran numerosas.

No vayamos a equivocar a la gente, pintándola de azul y poesía unas profesiones que son admirables, y naturalmente apasionantes también, pero que requieren una forma física y un temple espiritual característicos, de los que no todo el mundo está dotado.

No quisiéramos que la presencia del mundo marítimo en este certamen madrileño de su Casa de Campo sirviera para unas aportaciones siempre gratas, pero tangenciales —modelismo naval, pintura, literatura, recreo, deporte náutico, etcétera—, y en eso se quedara todo, pues entonces el efecto habría sido el contrario al que se busca: se habría hermoseado un sector que, de verdad, no está para bromas, ni para colorines, ni para endechas.

Y ya que estamos en la pendiente de los treinta días, y no tan al margen de lo dicho como pudiera parecer, hagámonos eco del cincuentenario de la Federación de Armadores de Buques de Pesca, a la que felicitamos, y sobre todo de la manifestación del subsecretario de la Marina Mercante hecha en el acto conmemorativo, acerca de una inminente y profunda reestructuración de la Dirección General de Pesca, a fin de acomodar sus cometidos funcionales a las estructuras reales y actuales del sector. ■ **EL EDITOR.**

DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE Y REESTRUCTURA- CION DE LA PESQUERA

- SON OBJETIVOS A CORTO Y LARGO PLAZO, RESPECTIVAMENTE, DE LA INDUSTRIA NAVAL

MADRID.—“Es necesario que la Administración y la empresa compartan los problemas y dificultades”, dijo el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Hacienda, Rafael Cabello de Alba, en el curso de una reunión de la Asamblea Plenaria de Indunares y Construnaves, celebrada en Madrid, a la que asistieron también los ministros de Industria, Comercio y Planificación del Desarrollo.

El señor Cabello de Alba, en el curso de sus palabras, destacó lo siguiente:

“El Gobierno es consecuente con las actuales dificultades por las que pasa el sector naval.

“La Administración espera que las empresas representadas en la Asamblea sean conscientes de las dificultades actuales, que mantengan un adecuado nivel de actividad y contribuyan a la lucha contra la inflación y contra el desequilibrio exterior.

“El Gobierno cuenta con el sector de la construcción naval e industria auxiliar para abordar la batalla de la productividad y del desarrollo industrial, para lo que el sector contará con el crédito y apoyo de la Administración en todo momento”.

Anteriormente había hecho uso de la palabra el ministro de Industria, Alfonso Alvarez Miranda, quien dijo: “Estamos rechazando cualquier idea de regresión, pero hemos de precisar también que no parece permisible incrementar la capacidad de construcción naval con nuevas instalaciones, salvo casos ya definidos, y que los aumentos deseables habrán de llegar por las vías de la productividad, la tecnología, y de la inteligente adaptación de nuestros medios técnicos y humanos”.

El ministro destacó que la importancia del sector se pone de manifiesto con “la cifra de millón y medio de toneladas de registro bruto entregadas en 1974, con un grado de nacionalización del 90 por 100, que colocan a España en un honroso cuarto puesto en la clasificación mundial de la especialidad”.

Indicó que la industria naval tiene objetivos a corto y a largo plazo. En la actuación a corto plazo figura un proyecto de desarrollo de la Marina Mercante nacional, que supone unos dos millones de toneladas de registro bruto, y otro proyecto encaminado a la reestructuración de la flota pesquera.

A largo plazo hay que asentar la industria de la construcción naval sobre bases de estabilidad idénticas a las que sustentan a nuestra competencia exterior más calificada.

MALOS RESULTADOS ECONOMICOS

En el curso de la reunión, habló también el presidente de Indunares, Enrique Uzquiano, que dijo: “La principal característica del año 74 ha sido la de tener que cumplir unos pedidos que, en casi su totalidad, habían sido comprometidos a precio fijo, y en los que los materiales incorporados habían sufrido importantes e imprevisibles subidas.

“Ha sido un año record en producción total, en aumento de productividad, en cartera de pedidos, pero también ha sido lamentablemente año record en malos resultados económicos”.

“Hemos cerrado —añadió— un año muy malo y otros motivos no nos permiten ahora

- “EL GOBIERNO ES CON-
SECUENTE —DIJO EL
SEÑOR CABELLO DE
ALBA— CON LAS DIFI-
CULTADES QUE ATRA-
VIESA EL SECTOR”

ser optimistas; estamos dándonos cuenta de que nuestra situación empieza a ser grave, pues los astilleros nos han pasado prácticamente todos los pedidos que tienen y en muy pocos meses vamos a quedar sin trabajo”.

Añadió que la situación de la industria de fabricantes de equipos para buques, de la que viven unas 70.000 familias, está previendo paro en los primeros meses de 1976 si no cambia la situación en los astilleros, y dijo que quizá una solución parcial sea el desarrollo de un “plan de necesidades de la Marina Mercante” tendente a mejorar la balanza española de fletes.

También hizo uso de la palabra el presidente de Construnaves, Francisco Aparicio, que destacó que el sector daba empleo directo a 45.000 hombres e indirecto a 100.000, que las exportaciones anuales alcanzan los 325 millones de dólares y más de 36 reparaciones, y el 9 por 100 de las exportaciones industriales del país, pero que ahora se presentan dificultades.

Destacó tres dificultades en el sector:

a) Problemas pendientes y permanentes de productividad, tecnología, investigación, relaciones laborales, modernización de instalaciones y reestructuración empresarial.

b) Problemas de tipo económico de las empresas del sector, motivadas por la depreciación del dólar, que ha hecho perder unos 4.000 millones de pesetas, y de inflación de costes.

c) Problemas derivados de la actual crisis mundial, con una rápida caída de la demanda de buques, particularmente petroleros.

Finalmente, destacó la necesidad de fomentar la demanda para los astilleros, la lucha por la competitividad y la intensificación comercial, y finalizó reclamando la ayuda de la Administración, el esfuerzo de los industriales y la comprensión de la sociedad española.

A la reunión asistieron unas 300 personalidades de la Administración, la industria, el comercio y la construcción naval española.

SERIOS PROBLEMAS PARA LA FLOTA CONGELADORA

EN EL ATLANTICO NORTE, Y ESPE-
CIALMENTE EN NORTEAMERICA,
HAY ESCASEZ DE CUPOS PARA
NUESTROS BARCOS

MADRID, 19.—“El problema que actualmente tiene planteado la Agrupación Nacional de Buques Congeladores, que van a pescar cefalópodos a las aguas de la INCAF (Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Norte), concretamente frente a las aguas norteamericanas, es la escasez de cupos para nuestros barcos”, ha declarado a Cifra un portavoz de la citada Agrupación del Sindicato Nacional de la Pesca.

“La pesquería de la INCAF —añade el portavoz— frente a las costas de Canadá y Estados Unidos, está regulada por una comisión internacional, en la que intervienen, además de los países ribereños, los que tradicionalmente han vendido pescado en aquellas aguas”.

“Como medidas para evitar una sobrepesca —añade a Cifra— se establecen esquemas a partir de unas fórmulas, en los que se determina la capacidad de pesca que a cada país corresponde. En el caso concreto español, el cupo que se ha asignado en función de las pescas anteriores resulta exiguo para las necesidades del consumo español”.

Agrega el portavoz de la Agrupación Nacional de Buques Congeladores que “España importó durante el pasado año 25.000 toneladas de cefalópodos, cifra considerablemente alta, y más si se tiene en cuenta que somos el tercer país del mundo en flota congeladora”.

Con respecto a la actitud de los inspectores norteamericanos, el portavoz declaró a Cifra que “los congeladores españoles están siendo objeto recientemente de una especial vigilancia, según se deja traslucir de documentos presentados por la delegación norteamericana en la INCAF y por las mismas declaraciones de nuestros capitanes”.

“Sin embargo —añade—, sabemos a través de las actas que han remitido los inspectores norteamericanos a la Dirección General de Pesca, que las infracciones que se han observado son mínimas y estas informaciones pueden ser plenamente confirmadas por la Dirección General de Pesca”.

“De la misma manera —finalizan las declaraciones del portavoz de la Agrupación a Cifra— que se está negociando en estos momentos con convenio de cooperación y ayuda, esperamos que en justa reciprocidad a las ventajas que España tiene que conceder a los norteamericanos en nuestro suelo, éstos reciban consideradamente a los españoles en sus aguas”.

LAS COOPERATIVAS DEL MAR PIDEN MAYOR ATENCION DEL GOBIERNO

MADRID.—“Pedir al Gobierno que adopte soluciones urgentes que resuelvan los problemas pesqueros, que afectan a las Cooperativas del Mar, y los del cooperativismo agrario”, han sido acuerdos del pleno del Consejo Superior de Cooperación, reunido en Madrid el pasado día 6 de mayo.

En la reunión —en la que se aprobaron los Estatutos de la Federación Nacional— se trataron los diversos problemas que afectan al cooperativismo español.

Entre temas estudiados figura la necesidad de representación del movimiento cooperativo en los comités ejecutivos provinciales y central, así como de una mayor representación en las Cortes y Congresos Sindicales.

También se destacó la preocupación del pleno del Consejo por la potenciación del cooperativismo de crédito y la necesidad de una conveniente regulación.

Por último, el presidente de la Unión Nacional de Cooperativas de Viviendas destacó la favorable acogida de las conclusiones de la tercera Asamblea Nacional de Cooperativas de Viviendas por parte de la Administración.

PROFUNDA REORGANIZACION DE LA DIRECCION GENERAL DE PESCA

MADRID.—"Está estudiándose una profunda reorganización de la Dirección General de Pesca, a fin de dotarla de una nueva estructura, acorde con las urgentes necesidades del sector", ha dicho el subsecretario de la Marina Mercante, Enrique Amador Franco, en el curso de una reunión conmemorativa del cincuentenario de la Federación de Armadores de Pesca.

El señor Amador Franco destacó que hay que crear una serie de profesionales de la pesca que sirvan a la empresa y la Administración en los problemas que tienen planteados, y prometió su sincera colaboración para solucionar el problemático estado del sector pesquero.

El subsecretario impulsó, en el curso del acto, la Gran Cruz del Mérito Naval, de primera clase, al presidente honorario de la Federación, José Barrera Puente.

Anteriormente había hecho uso de la palabra el consejero delegado de la Federación, Angel Fernández, quien expuso las siguientes conclusiones de las reuniones del cincuentenario:

1) Se mantiene la aspiración de la industria pesquera de pedir al Gobierno la creación de un organismo administrativo de rango superior que dirija la pesca española y que, mientras esto no se logre, se reorganice y robustezca en sus funciones y medios la Subsecretaría de la Marina Mercante.

2) Poner el máximo freno a las importaciones de productos del mar, con gravámenes arancelarios y tasas compensadoras variables, suficientes para defender realmente a la industria pesquera.

3) Que se promulgue cuanto antes la Ley de Pesca, en estudio hace varios años. Que se mantengan los beneficios fiscales de la Ley anterior para las construcciones y transmisiones de buques y para las construcciones hasta el 1 de mayo de 1975.

4) Necesidad de un análisis a fondo de las inversiones propuestas en el IV Plan de Desarrollo, con destino a planes de investigación, vigilancia, buques de apoyo, puertos y otros de interés pesquero que no se refieran a nuevas construcciones de buques.

5) Que las construcciones de nueva flota pesquera se regulen en planes trienales y se dicten con urgencia normas especiales para ayudar a la renovación de la flota que consume fuel-oil.

6) Creación de una institución de defensa de la coyuntura pesquera, similar al FORPPA que funciona para la agricultura.

7) Que se atiendan los problemas internacionales pesqueros con mayor jerarquía representativa, desplazando a las reuniones del ICNAF y NEAFC y demás convenciones internacionales a verdaderas comisiones oficiales nacionales con presencia del sector pesquero.

● ESTARA DOTADA DE UNA ESTRUCTURA ACORDE CON LAS NECESIDADES ACTUALES DEL SECTOR

ASPIRACION DE LOS ARMADORES: QUE SE PROMULGUE LA LEY DE PESCA

PROBLEMAS PRINCIPALES: IMPORTACIONES EXCESIVAS Y CARENCIA DE CREDITOS

8) Negociar urgentemente convenios bilaterales con los países de interés pesquero para nuestras flotas, en vista del fracaso de las conferencias sobre la Ley del Mar.

9) Que en los apresamientos abusivos de buques pesqueros españoles por la vigilancia extranjera tome el Estado a su cargo los daños y perjuicios hechos al armador.

10) Solicitan la concesión de una moratoria de dos años, al menos, para el pago de las cuotas de crédito naval, cobrando, no obstante, los intereses del tiempo aplazado.

11) Que los suministros de combustible a la flota de alta mar—congeladores, bacaladeros y atuneros—recibidos en puertos españoles a través de Campsa o Cepsa, se consideren consumos nacionales y se facturen al precio subvencionado.

12) Conceder préstamos a las empresas pesqueras descapitalizadas en el momento presente, para atender los pagos de tripulaciones al regreso de campañas, almacenamientos de "stocks" que no puedan vender con agilidad, etcétera.

13) Restituir a la exportación de bacalao siete pesetas en kilo, como hace el Mercado Común con las exportaciones del mismo artículo a través de los países asociados.

Al acto asistieron los directivos de la Federación de Armadores de Pesca, director general de Pesca Marítima, presidente del Sindicato Nacional de Pesca, los ex ministros Nieto Antúñez y Solís, así como otras personalidades de la Marina y la pesca.

RUEDA DE PRENSA

El día anterior, y en los locales de la Federación Nacional de Armadores de Barcos de Pesca, se celebró una rueda de prensa para tratar de los principales problemas que tiene el sector planteados en la actualidad. La reunión estaba presidida por el presidente de la Federación de Armadores, don Domingo Rodríguez Moreno, y el gerente de la entidad, don Angel Fernández.

GARANTIA PARA LOS CREDITOS

El señor Rodríguez Moreno comenzó señalando la importancia de nuestra flota pesquera—en número de barcos, España ocupa la cuarta plaza del total de naciones y en capturas la tercera— y por esta misma razón no entendía cómo la situación hoy—y citamos palabras textuales—"es tal que pelagra la propia existencia de nuestra industria", añadiendo a continuación que "el Gobierno debería ayudar a un sector que tiene empleados a más de cien mil hombres y que reporta un beneficio a la nación de mil millones de pesetas anuales". Estableció seguidamente un paralelismo con el FORPPA para significar que como este organismo concedía créditos a la agricultura a fondo perdido, no llegaba a comprender cómo no se había creado uno de parecidas características e idénticos fines referido a la pesca. Que yo recuerde—dijo—"sólo hubo dos ocasiones en la historia de la Federación en las que se concedió ayuda oficial. Estos antecedentes fueron: 1) la promulgación del crédito naval para construcción de buques—y en este caso, no obstante, hubo que devolver el dinero—, y 2) la subvención de precios del petróleo con ocasión de la pasada crisis de carburante".

A preguntas de uno de los periodistas, el señor Rodríguez Moreno sintetizó en cuatro puntos las necesidades más urgentes de solución para el sector: A) la tremenda importación de productos marinos, cuya curva de demanda va hacia arriba cada temporada; B) un realismo representativo de más categoría a todos los niveles sindicales para que el trabajador de la pesca tenga más audiencia, contemplando esta representación no sólo los aspectos comerciales de los problemas suscitados, sino, asimismo, los concernientes a distribución, condiciones de vida, facetas de tipo familiar, etcétera; C) el arbitrio creciente en cuanto a la extensión de las aguas territoriales por parte de los diversos Estados; más tarde, y haciendo hincapié sobre este punto, el presidente de la Federación manifestaría su escepticismo ante la Conferencia de Ginebra y todos cuantos intentos de acuerdo de este tipo se hagan,

manifestándose partidario, por el contrario, de las conversaciones bilaterales entre naciones, tal y como está llevando a cabo España en su política pesquera con Marruecos. Para apostillar finalmente este asunto diciendo que debajo del telón falso de la pesca se esconden intereses primordiales como el dominio del mar por parte de estos Estados, y D) la puesta en vigor de una Ley de Pesca—que, al parecer, en la actualidad descansa en las dependencias de la Subsecretaría de la Marina Mercante— y que vendría a clarificar y ordenar bastante el confuso terreno sobre el que tratamos.

UNA LONJA PARA LAS GRANDES CAPITALS

Se puso a continuación sobre el tapete el tema de la conveniencia o dificultad que representaría para las grandes ciudades de la Península el establecimiento de lonjas que permitieran comerciar libremente con su mercancía a todas las empresas que lo juzgasen rentable. La medida resultaría sin duda ventajosa para el consumidor, quien vería de esa manera aumentadas sus posibilidades de elección—de producto y de precios—, al margen del reducido grupo de asentadores que, en la situación actual, prácticamente monopolizan el mercado pesquero en ciudades sin puerto de mar.

Pero el problema principal a tratar era el del exceso de "stocks" almacenados inútilmente en los frigoríficos y aprovechables en el mejor de los casos para la industria conservera, y en el peor, y por desgracia más frecuente, de la pérdida de los mismos y a costa del bolsillo del consumidor, quien se ve obligado a pagar una tarifa exorbitante por un determinado tipo de pesca a causa de su escasez. Las importaciones, como ya se aludió anteriormente, tienen parte de culpa, y ahí está la guerra de la anchoa con Italia, pero en otras ocasiones la dificultad de comercialización, la mala situación de las redes de distribución y la carencia de apoyo obligan a los pescadores a desperdiciar la mercancía, con lo que aparecen dos perjudicados: de una parte, el cliente, que ve subir los precios alarmantemente, y el pescador, que ve descender su salario con los mismos síntomas, aunque por motivos opuestos que el anterior. El señor Rodríguez Moreno se refirió exclusivamente a la imposibilidad de regular la Naturaleza haciéndola producir más pescado y remitiéndose para los casos de no escasez a los argumentos antes citados de carencia de protección oficial, como explicación de la mala situación del fenómeno.

PESE AL AUMENTO DE LA FLOTA LA PESCA DISMINUYO UN 3,2 POR CIENTO EN 1974

MADRID.—La pesca desembarcada bajó en 1974 en un 3,2 por 100 respecto al año anterior. El sector se encuentra ahora ante unos problemas muy agudos y parece que no mejorará en breve tiempo, según el "Informe Económico" del Banco de Bilbao.

"La situación del sector pesquero es grave—dice—. A los problemas ya tradicionales que apuntaban hacia la necesidad de una reestructuración profunda del mismo, han venido a sumarse las fuertes elevaciones de los precios de los combustibles durante 1974 y las posturas de ampliación unilateral de los límites de las aguas jurisdiccionales que algunos países han adoptado y que cada vez hace más difícil el desenvolvimiento normal de la flota".

La flota pesquera continúa aumentando y durante 1974 se han entregado 143 buques con 61.597 TRB; a pesar de los sucesivos incrementos que experimenta la flota, el volumen de captura descende, lo que viene a corroborar la situación cada vez más grave con la que se encuentra el sector pesquero español.

En la encuesta que realiza el Servicio Sindical de Estadística dirigida a los empresarios, los resultados del año 1974 reflejan una caída de la actividad productiva del 2 por 100 y prevén para 1975 otro descenso de la actividad del 1 por 100. Es decir, los empresarios opinan que en el año 1975 también tendrán que soportar un descenso de las capturas, aunque este descenso sea de menor cuantía que en 1974.

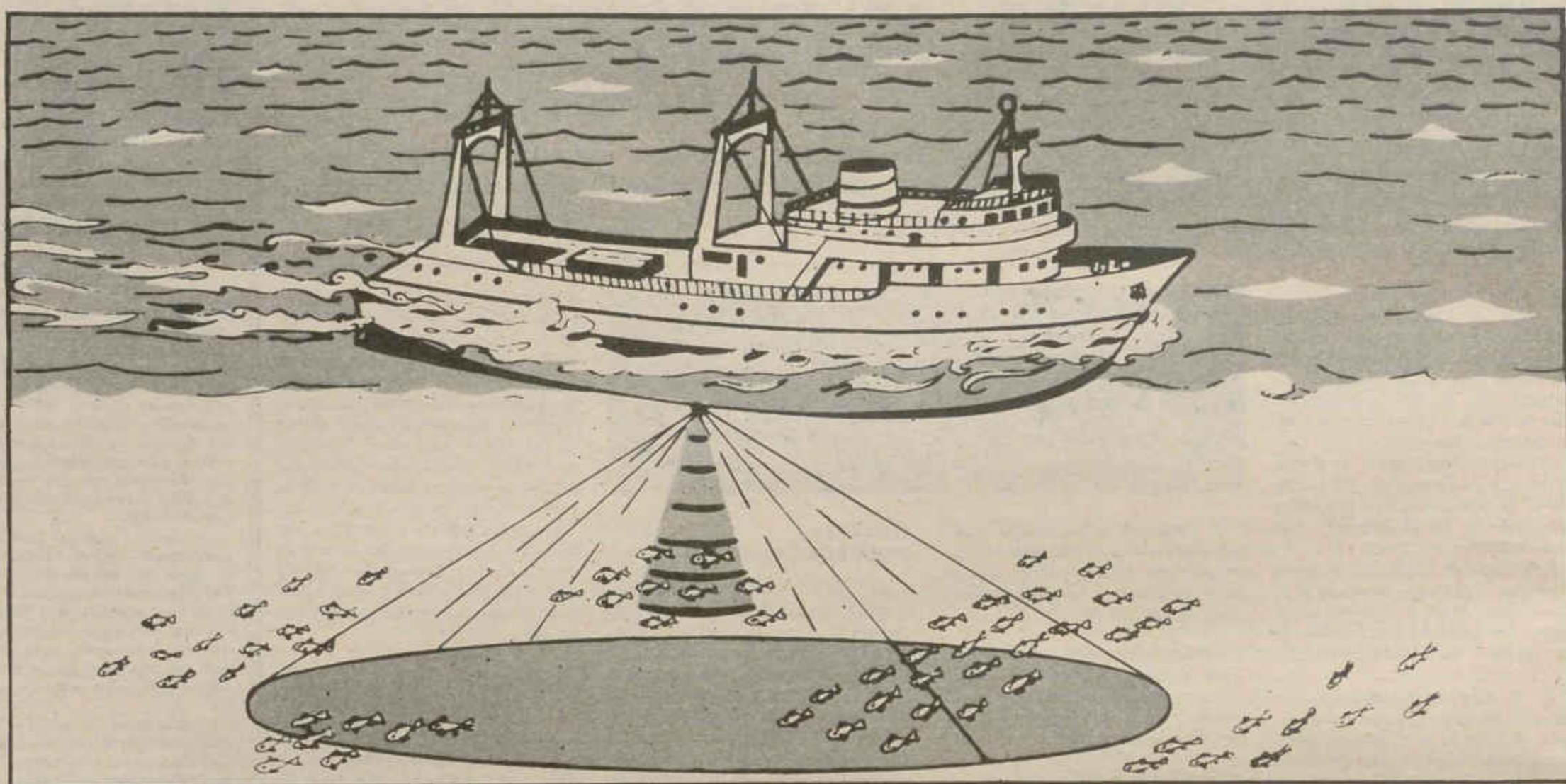
Durante el verano CONTINUARAN LOS SINTOMAS DE FLOJEDAD EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—La situación actual del mercado internacional de fletes se mantendrá bajo los mismos síntomas, al menos, a lo largo del verano, y son de temer, en algunos casos, nuevos declives motivados por el exceso de tonelaje abierto en determinados sectores, según Marítima Internacional, S. A.

En Europa—agrega— sigue la escasez de cargas, aunque algunos cargamentos de abonos desde Holanda a Turquía pueden ser representativos de la situación en el sector del continente. Prosigue la gran escasez de fosfatos del Norte de África y, por consiguiente, la debilidad de los fletes correspondientes a las pocas operaciones registradas.

En la modalidad de "time-charter", según la citada fuente, ha habido alguna animación para periodos cortos o viajes determinados, sin variación apreciable en los fletes obtenidos, mientras que para la generalidad de los petroleros, la situación respecto a los crudos del golfo Pérsico continúa siendo angustiosa para los armadores, debido al aumento de la cuantía del tonelaje paralizado en aquella zona.

Tenga dos sondas en su barco instalando una sola.



Sonda de doble frecuencia FUV/FUG de **FURUNO**[®]

La sonda de doble frecuencia FUV/FUG de **FURUNO** permite un doble sondeo al tener dos frecuencias: alta para el sondeo de precisión en aguas poco profundas, y baja para detección de amplitud a mayor profundidad.

Cuenta con enganche en fondo y expansión de escala y según el modelo con o sin tubo de rayos catódicos.

 **FURUNO**[®]
Sabe lo que se pesca



Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1 Tel. 225 74 83 TELEX 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.

ELECCIONES SINDICALES EN LA MARINA MERCANTE

Convocadas las elecciones sindicales por la Organización Sindical, se han dictado unas normas especiales a las que habrá de ajustarse el desarrollo de los actos electorales, en los que habrán de ser renovados por elección directa, libre y secreta, todos los cargos sindicales en el Sindicato de la Marina Mercante.

En las normas especiales para la celebración de estos actos electorales, se establece que la elección podrá realizarse con el buque en el puerto o estando éste en navegación, debiendo entregarse la documentación, sea, el acta donde figurará el resultado de la votación, en el Sindicato donde figura sindicado el buque.

Podrán votar todos los marinos que reúnan los requisitos legales y se encuentren en los buques en el momento de efectuarse la votación, siendo el sufragio libre y secreto.

La duración del mandato electoral será de cuatro años, siendo electores y elegibles los tripulantes de los buques que reúnan las condiciones de elegibilidad que figuran en las normas electorales especiales.

No existe más incompatibilidad que la que figura en las normas electorales sindicales de 9 de mayo y las que correspondan a los legítimos representantes de las empresas navieras.

La elección se efectuará ante una mesa electoral, presidida por el capitán del buque, formando parte de la misma dos vocales, que serán los tripulantes de mayor y menor edad, actuando de secretario el oficial más joven.

Las normas especiales contienen todo lo relativo a los planes electorales, no sólo para la elección de los enlaces sindicales de los buques, sino las que se refieren a los Jurados Unicos de empresas navieras, que están reguladas por el Decreto 443/67 de 2 de marzo, que establece todo lo relativo a los Jurados Unicos y en los casos que procede los Jurados Centrales.

También se elegirán los delegados sindicales de empresas, y más adelante, constituidos los Jurados Unicos, los consejeros laborales, representantes del personal en los Consejos de Administración.

PROCLAMACION DE CANDIDATOS Y VOTACIONES

Podrán proclamarse candidatos para enlaces sindicales, los que reuniendo las condiciones de elegibilidad, figuren en la lista o rol de los tripulantes y lo soliciten al capitán del buque, verbalmente o por escrito, antes de iniciarse la votación.

El voto será personal y secreto y cada elector votará en la categoría que le corresponda, de acuerdo con lo establecido en las normas, o sea, que los oficiales de puente y máquinas votarán a sus correspondientes representantes, y los de maestraza y subalternos lo harán igualmente en cada uno de los departamentos de cubierta, máquinas y fonda.

Toda la mecánica de la votación y el escrutinio, así como la documentación que al efecto ha de cumplimentarse, se especifica igualmente en las normas electorales. Igualmente lo relativo a las reclamaciones, recursos, cómputos, procedimiento de la reclamación y normas que garanticen la libre y auténtica libertad de los electores que participan en la votación para enlaces, jurados y demás cargos representativos que van a ser renovados.

ELECCIONES DE JURADOS UNICOS EN LAS EMPRESAS NAVIERAS

Especial mención hemos de hacer a la elección de los Jurados Unicos de empresas navieras, que habrán de ser elegidos por los enlaces sindicales, tanto de personal de tierra como de mar de las empresas, siguiendo las normas que se dictarán en virtud de la Resolución de la Dirección General de Trabajo, que aprobó su constitución.

Las instrucciones complementarias para llevar a cabo la elección, escrutinio y constitución de estos Jurados Unicos, se dictarán por el Sindicato Nacional de la Marina. En aquellas empresas mixtas que hayan de constituirse Jurados Centrales, igualmente se dictarán las normas correspondientes.

Las normas con la concreta regulación de estos actos electorales, documentación, papeletas, modelos de actas y cuanta información sea precisa, se facilitará por los Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante y por el Sindicato Nacional.

Estas normas y documentación serán remitidas a todos los capitanes de los buques mercantes, bien sea a través del Sindicato

donde figuran sindicados o a través de sus empresas, pero si alguno no las recibiera dentro de los plazos que el calendario electoral fija, puede solicitarlas, como anteriormente indicamos, a los Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante en los puertos.

CALENDARIO ELECTORAL

Estos actos electorales se ajustarán al siguiente calendario:

Del 5 al 24 de junio.

Plazo para la elección de enlaces sindicales en los buques, cuyos capitanes remitirán las actas, con el resultado de la elección, al Sindicato Provincial correspondiente inmediatamente de celebradas.

Del 25 al 30 de junio.

Plazo para finalizar la confección de las listas de electores y elegibles para la elec-

ción de Jurados Unicos y delegados sindicales de empresa.

Del 1 al 10 de julio.

Plazo en que tendrá lugar las elecciones de vocales jurados, de acuerdo con las normas dictadas para cada empresa. Esta votación podrá efectuarse por radiograma o por correo, con las necesarias garantías de autenticidad del votante.

Del 11 al 15 de julio.

Con la elección de consejeros laborales y de los Jurados Centrales, así como de delegados sindicales de empresa, finalizará la primera etapa de las elecciones sindicales, en las que habrán sido renovados todos los cargos representativos de las empresas.

El Sindicato Nacional de la Marina Mercante y sus Sindicatos Provinciales, como

anteriormente indicamos, facilitarán toda clase de información, las normas electorales especiales y la documentación, para llevar a cabo los actos electorales enunciados anteriormente.

La Organización Sindical confía en que los marinos españoles participen activamente en todo el proceso electoral, eligiendo a los mejores y haciendo realidad su deseo de que su representación sea auténtica y que a ella se llegue mediante la emisión del sufragio con toda libertad.

La participación de los marinos españoles en las tareas sindicales tiene una importancia decisiva para cuantos integran este sector laboral, y el Sindicato Nacional de la Marina Mercante espera que los marinos españoles comprendan la trascendencia que estas elecciones sindicales pueden tener para su futuro y el de la Organización Sindical. ■ REMITIDO POR EL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE.

NORMAS ESPECIALES PARA EL PERSONAL EMBARCADO

NORMAS ESPECIALES PARA LA ELECCION DE CARGOS REPRESENTATIVOS DEL PERSONAL EMBARCADO EN LOS BUQUES DE LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE

La Comisión Permanente del Congreso Sindical en su reunión del día 5 de mayo, aprobó la convocatoria para la renovación de los cargos sindicales en las empresas, aprobándose por el Comité Ejecutivo Sindical, en su reunión del día 9 de mayo, las normas para el desarrollo de la convocatoria electoral, conforme a las directrices aprobadas por dicha Comisión Permanente.

Las Normas Electorales Sindical de 9 de mayo, en su artículo 45 faculta al Sindicato Nacional de la Marina Mercante a adaptar dichas normas a las peculiaridades características que presenta el personal que presta sus servicios en los buques mercantes.

Procede, en consecuencia, que haciendo uso de esta autorización se trace el esquema de desarrollo de la regulación de los actos electorales convocados.

Los cargos que se van a proveer en esta etapa son: enlaces sindicales, vocales jurados unicos de empresas navieras, vocales de los jurados centrales de empresas mixtas; o sea, que tienen otra actividad y flota a su servicio: delegados sindicales de empresa o centro de trabajo y representantes del personal en los consejos de administración de las empresas.

El calendario de las fases electorales figura anexo a estas normas.

PRIMERA: ELECCION DE ENLACES SINDICALES

1. Todos los buques mercantes, sea cual sea el tráfico a que se dediquen y pertenezcan a empresas públicas, privadas o mixtas y que tengan obligación de tener sindicados a sus trabajadores, están obligados a elegir enlaces sindicales.

La especial estructura de la dotación de un buque, la necesidad de una representación coordinada y armónica, exige que se varíe la escala de los enlaces sindicales a elegir.

Se fundamenta esta necesidad en el hecho de que los buques tienen una organización laboral distribuida en tres grandes departamentos: cubierta o puente, máquinas y fonda, en los que existen cuatro categorías electorales, que son:

CLASIFICACION ELECTORAL. CUADRO DE ASIMILACIONES

1. TECNICOS

a) Título superior Marina Mercante:

Capitanes sin mando, maquinista naval jefe, oficiales de puente (piloto), oficiales de máquinas, oficiales de radio, sobrecargo, médicos, ayudante técnico sanitario, enfermera titulada, gobernanta.

b) Titulados título medio:

Patrón mayor de cabotaje, patrón de cabotaje, mecánico naval mayor, electricista naval mayor, mecánicos navales de 1.ª y 2.ª clase de motor y vapor, electricistas navales de 1.ª y 2.ª clase de radiotelefonista naval, maestros de música.

2. ESPECIALISTAS

a) Maestraza:

Cubierta: Contraaestre, carpintero de cubierta, pañolero de cubierta. Fonda: Mayordomos, jefe de cocina, carnicero de 1.ª y 2.ª, repostero, primer panadero, primer despensero y gambucero, ropero-lencero, carpintero de cámara.

Máquinas: Contraaestre, contraaestre electricista, bombero de B/T. Servicios especiales: Músicos, encargado de información, intérprete.

3. NO CUALIFICADOS

a) Subalternos:

Cubierta: Marinero mecánico (mecamar), marinero-buceador, ayudante bombero de B/T, marinero con certificado de competencia, marinero simple, carpintero ayudante, mozo.

Máquinas: Electricista, engrasador, cabo de agua, fontanero-plomero, logonero, palero, limpiador.

Fonda: Encargado de cámara, encargado de bar, cocinero segundo, despensero segundo, panadero segundo, camarero de 1.ª, camarero de 2.ª, ayudante de cocina, ayudante de repostero, ayudante de oficio, ayudante de carnicero, ayudante de ropero, ayudante de panadero, ayudante de despensero, ayudante de camarero, encargado de lavandería, encargado de oficio, encargado de oficios (cantina y equipaje), marmítón, mozo de limpieza, sereno de cámara, grumete (paje), botones.

Servicios especiales: Mozo sanitario, peluquero.

SEGUNDA: NUMERO DE ENLACES A ELEGIR

Todos los grupos han de tener una representación efectiva. En consecuencia, la elección de los enlaces sindicales en los buques de la Flota Mercante española se regulará por los siguientes módulos:

a) Buques de hasta doce tripulantes: Un enlace sindical. Todos los electores votarán conjuntamente, sin distinción de categorías.

b) Buques de trece a veinticinco tripulantes: Dos enlaces sindicales (un oficial o titulado y un maestraza o subalterno).

Los oficiales y titulados de todas las categorías y especialidades participarán conjuntamente en la elección del enlace que les representa. Maestraza y subalternos elegirán a su representante.

c) Buques de veintiséis a cincuenta tripulantes: Cuatro enlaces sindicales (dos oficiales: uno de cubierta o radio y uno de máquinas. Dos por maestraza y subalternos).

Los oficiales de radio participan en la elección del oficial de cubierta. Si existiese algún titulado, participará en la elección que corresponda a su especialidad con los oficiales.

Se elegirá un enlace por cada uno de las categorías electorales de maestraza (especialistas) y subalternos (no cualificados).

d) Buques de cincuenta a cien tripulantes: Seis enlaces sindicales (dos oficiales: uno de cubierta y uno de máquinas. Un titulado. Tres de maestraza y subalternos).

Los oficiales radiotelegrafistas, sobrecargos y servicios especiales participarán en la elección con los de cubierta.

Se elegirá un enlace por la categoría electoral de maestraza (especialista) y dos por la de subalternos (no cualificados).

e) Buques de más de cien tripulantes: Diez enlaces sindicales (tres oficiales: uno de cubierta, uno de máquinas y uno de radio, sobrecargo y servicios especiales. Un titulado. Tres de maestraza: uno de cubierta, uno de máquinas y uno de fonda. Tres subalternos: uno de cubierta, uno de máquinas y uno de fonda).

NOTA IMPORTANTE:

Los electricistas, hasta tanto se asimilen a las titulaciones establecidas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, a los efectos de votación lo efectuarán en especialistas (maestraza) y los simples operarios en no cualificados (subalternos).

TERCERA: SITUACIONES ESPECIALES

Los buques en reparación, de nueva construcción o que entren en servicio durante el período electoral, efectuarán las elecciones de enlaces sindicales dentro de los cinco días siguientes a aquel en que su tripulación esté completa, ajustándose a estas normas electorales.

Finalizado el período electoral, realizarán dicha elección en el plazo de un mes, a partir de la fecha en que quede completa su tripulación.

CUARTA: LUGAR DE LA ELECCION

Dentro del plazo fijado en el calendario electoral, la elección de enlaces sindicales se efectuará en puerto, en la fecha que señale el capitán. Si no fuera posible, se realizará durante la navegación.

En cualquier caso, la documentación de la elección se enviará al Sindicato Provincial de la Marina Mercante que corresponda a la sindicación del buque.

Para efectuar la elección de enlaces sindicales se utilizará la lista o rol de los tripulantes del buque que suplirá al censo electoral, con excepción del personal que no pertenezca a la plantilla de la empresa.

QUINTA: NATURALEZA DEL SUFRAGIO

El sufragio será libre y secreto, constituyendo su ejercicio un derecho y un deber sindical.

Por su naturaleza de legítimos representantes de la empresa, quedan excluidos del proceso electoral: los capitanes, pilotos o patrones que ejerzan mando del buque, y los jefes de inspección e inspectores.

También quedan excluidos los alumnos en prácticas por la naturaleza de su contrato.

SEXTA: DURACION DEL MANDATO ELECTORAL

Tendrá una duración de cuatro años.

SEPTIMA: ELECTORES

Para ser elector se requiere tener dieciocho años a la publicación de la convocatoria, no estar inhabilitado para su ejercicio por normas legales o estatutarias, estar vinculado por contrato de embarque a una empresa naviera, figurar en la lista o rol de tripulantes de un buque.

En cuanto al derecho de sufragio de los extranjeros, regirá lo dispuesto en el Decreto 1.261/1971, de 9 de julio.

(Pasa a la página siguiente)

ELECCIONES SINDICALES: NORMAS ESPECIALES

(Viene de la página anterior)

OCTAVA: DERECHOS DE LOS ELECTORES

Presentar su candidatura y participar en la promoción de otros candidatos cuando concurran los requisitos exigidos para la elección. Intervenir en las actividades de propaganda para las que se hallasen legalmente habilitados. Presenciar los escrutinios y ejercitar reclamaciones o recursos, según las normas establecidas.

NOVENA: ELEGIBLES

Serán elegibles para enlaces sindicales los que reúnan las condiciones generales para ser elector y cumplir los siguientes requisitos:

- Saber leer y escribir.
- No estar incapacitados por acuerdo, resolución o sentencia de los organismos competentes para el ejercicio de los cargos sindicales.
- Acreditar una prestación de servicios a la empresa, anterior a la convocatoria, de un mínimo de dos años de actividad laboral.
- Ser proclamado candidato en la forma exigida en cada caso.
- Figurar en la lista de tripulantes o rol del buque.

La empresa que hubiese iniciado su actividad en el último trienio o que el censo hubiese sufrido variación en más de un 50 por 100 en dicho período, puede reducirse la exigencia de antigüedad o referirla a la antigüedad en la profesión u oficio.

DECIMA: INCOMPATIBILIDADES

No pueden ser enlaces sindicales quienes ocupen en la empresa cargos de representación, ni tampoco los que tengan parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad con el titular de la empresa o cualquiera de los miembros del Consejo de Administración.

UNDECIMA: DERECHO DE LOS CANDIDATOS

Son derechos de los candidatos, además de los que les corresponde como electores.

- Tener a disposición para examen, en el lugar de la empresa que se fije, la lista electoral que afecte a su candidatura.
- Realizar las operaciones de propaganda autorizada, de conformidad con el principio de igualdad de oportunidades.
- Ejercitar las demás facultades que en relación con las operaciones electorales les reconozcan los Estatutos o normas reglamentarias aplicables en cada caso.

DUODECIMA: GARANTIAS DE LOS CARGOS SINDICALES

La designación de un cargo sindical faculta a su titular a ejercerlo libremente durante todo el tiempo que dure su mandato, no pudiendo ser suspendido o desposeído en el ejercicio del cargo sindical, sino por las causas y procedimientos establecidos en las disposiciones legales y mediante acuerdo del órgano competente.

DECIMOTERCERA: EXTINCION DEL MANDATO

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el mandato electoral quedará extinguido en los siguientes casos:

- Por el transcurso del plazo de duración del mandato.
- Por renuncia del cargo debidamente aceptada por la Comisión Electoral, que llevará aparejada la renuncia y el cese en cualquier otra representación sindical o extrasindical que tuviera su origen en el cargo renunciado, salvo disposición legal en contrario y a reserva de que concurran circunstancias legítimas o excepcionales apreciadas por la Comisión Electoral.
- Con la reserva que antes se menciona, están incapacitados para presentarse como candidatos en esta convocatoria los renunciados en el actual mandato.
- Por fallecimiento del titular.
- Por dejar de pertenecer activamente a la profesión u oficio determinantes de la investidura o por cambio de grupo o categoría electoral por los que fue elegido.
- Por resolución del contrato de trabajo.

2. Corresponde a la Comisión Electoral de la entidad sindical la declaración de la efectiva concurrencia de las causas de extinción del mandato, previa audiencia del interesado. En cualquier momento que se produzca oposición, se remitirán las actuaciones a la Comisión Electoral Provincial para la iniciación, si procediese, de expedientes contradictorios, conforme al Decreto 1.878/1971, de 23 de julio.

DECIMOCUARTA: PROVISION DE VACANTES

Las vacantes que se produzcan por cualquier causa, se proveerán mediante nueva elección. El elegido lo será por el tiempo que reste del mandato electoral.

DECIMOQUINTA: LISTAS ELECTORALES

La movilidad de los marinos exige la adaptación de las listas de electores, las cuales pueden ser suplidas por las listas o rol de la tripulación, en las que se efectuará una diligencia por el capitán del buque, dadas sus características de representante legal del armador y la naturaleza jurídica de que está investido por el ordenamiento legal español.

Participarán en el acto electoral aquellos que figuran en la lista de tripulantes en la fecha de celebración de la votación.

DECIMOSEXTA: MESA ELECTORAL

La mesa electoral será presidida por el capitán del buque, formando parte de la misma dos vocales, el de mayor y menor edad que no se presenten como candidatos. Actuará de secretario el oficial más joven de la tripulación.

DECIMOSEPTIMA: PLANES ELECTORALES

Estas normas electorales para las elecciones de empresa contienen el plan electoral para la elección de enlaces sindicales, jurados únicos de empresa, jurados centrales de empresa, delegados sindicales de empresa y consejeros representantes del personal en los Consejos de Administración y habrán de estar expuestos en cada uno de los departamentos de los buques mercantes, en los que habrán de celebrarse estos actos electorales.

A la mesa electoral comprende la función de presidir la votación, vigilar que todas las votaciones se hagan con regularidad y orden, velar por la legalidad del sufragio y realizar los escrutinios.

DECIMOCTAVA: PROCLAMACION DE CANDIDATOS

Se simplifica el trámite de proclamación de candidatos que se establece en las normas electorales generales, pudiendo ser elegibles todos los que figuren en la lista o rol de la tripulación, que soliciten al capitán del buque, verbal o por escrito, ser candidatos antes de iniciarse la votación, el cual certificará que reúne las condiciones de elegibilidad que contienen las normas electorales.

Las instrucciones y la documentación que habrá de utilizarse para las elecciones se facilitará por el Sindicato Provincial, en donde estén

sindicados los buques a través de la empresa naviera o por la Comisión Electoral del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

DECIMONOVENA: VOTACIONES

1. El voto será personal y secreto, y los electores participarán en la elección de los puestos a cubrir que correspondan a su categoría electoral conforme a lo establecido en las normas.

2. En las papeletas de votación figurarán tantos nombres como vacantes hayan de ser cubiertas, siendo nulas las que no reúnan tal requisito.

3. Los electores en el momento de la votación cuando depositen su voto, se identificarán ante la mesa; una vez comprobada su inclusión en la lista o rol de la tripulación, entregarán al presidente su papeleta doblada, el cual la depositará en la urna destinada a su categoría electoral.

Las votaciones tendrán lugar en el centro de trabajo, o sea, en el buque y durante la jornada laboral, bien se encuentre éste en puerto o en navegación.

VIGESIMA: ESCRUTINIOS

Concluida la votación se hará públicamente el escrutinio, haciéndose el recuento de votos, después de su lectura por el presidente, de una en una las papeletas. Serán nulas las ininteligibles, las que estén a nombre de quienes no sean candidatos y aquellas que por cualquier causa no puedan determinarse inequívocamente el candidato señalado, para lo cual la mesa decidirá por mayoría.

Efectuado el recuento, el presidente, a su terminación, especificará el número de papeletas leídas, el de votantes, el de votos obtenidos por cada candidato, inutilizando a continuación aquéllas, salvo las declaradas nulas o impugnadas.

La mesa procederá a redactar y suscribir el acta de la sesión, en la que deberá expresarse detalladamente el número de votos por candidatos, número de papeletas e incidentes en su caso.

El resultado de la votación se fijará en el tablón de anuncios del buque.

Se redactará un acta por triplicado, que se tramitará a la Comisión Electoral del Sindicato Provincial en que figure sindicado el buque, acompañándose las papeletas nulas o impugnadas y la documentación original que se refiera a estas circunstancias. También podrán remitirse a la empresa o a la Comisión Electoral del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

Será proclamado enlace sindical el que tenga mayor número de votos, y el empate será resuelto por el siguiente orden:

- En favor del que ostente cargo sindical.
- El de mayor categoría dentro de la empresa.
- El que tenga más edad.

VIGESIMO PRIMERA: COMPUTO DE PLAZOS ELECTORALES

Se contará a partir del día siguiente a la notificación o publicación del acto de que se trate, y se entenderá siempre referido a días naturales.

VIGESIMO SEGUNDA: RECLAMACIONES Y RECURSOS

1. Contra cualquier actuación de un órgano electoral que infrinja el ordenamiento jurídico, podrá deducirse la oportuna reclamación o recurso con arreglo a lo dispuesto en los artículos siguientes.

2. Además de quienes promuevan el recurso se consideran interesados en el procedimiento quienes, sin haberlo iniciado y reuniendo la condición de electores, ostenten derechos o intereses legítimos que puedan resultar directamente afectados por la resolución o sentencia. La entidad interesada en la elección podrá comparecer en el procedimiento.

VIGESIMO TERCERA: PROCEDIMIENTO EN LAS RECLAMACIONES

Las reclamaciones o incidencias que se produzcan en el transcurso del acto electoral serán presentadas en el momento a la mesa electoral, la cual resolverá por mayoría de votos de sus componentes; en caso de empate, decidirá el presidente.

El contenido circunstanciado de la reclamación, y en su caso el acuerdo motivado recaído, se harán constar en el acta.

Las decisiones de la mesa electoral serán recurribles ante la Comisión Electoral del Sindicato Provincial en que esté sindicado el buque.

El órgano competente resolverá la reclamación dentro de las setenta y dos horas siguientes a su recepción.

VIGESIMO CUARTA: RECURSO DE ALZADA

Para el personal embarcado, los plazos para la presentación de recursos se computarán a partir del momento de la recepción por el órgano competente de la documentación, que habrá de estar autenticado por el capitán del buque.

VIGESIMO QUINTA: ELECCION DE LOS VOCALES DE LOS JURADOS UNICOS DE EMPRESAS NAVIERAS

La elección de los vocales que componen la Junta de jurados únicos de empresas navieras estará regulada por la legislación especial dictada al efecto y para cada una de ellas por la Comisión Electoral Nacional.

Las empresas navieras para constituir jurado único, caso de que no lo hayan efectuado con anterioridad, habrán de cumplimentar lo dispuesto en el artículo 5.º del Decreto 443/1967, de 2 de marzo, que crea los jurados únicos de empresas navieras, dirigiendo solicitud para su constitución al director general de Trabajo por conducto del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, que la cursará con su informe.

Los jurados únicos ya autorizados ajustarán la elección de sus vocales a lo dispuesto en las normas, que al efecto se dictarán oportunamente por la Comisión Electoral Nacional.

VIGESIMO SEXTA: JURADOS CENTRALES

El artículo 2.º del Decreto 443/1967 que crea los jurados únicos de empresas navieras, establece que en las empresas mixtas deberán constituir jurado único, en el que estará representado el personal embarcado y de tierra encuadrado en el Sindicato Nacional de la Marina Mercante; si existieren otros jurados, habrá de constituirse un jurado central, en el que estarán representados el jurado único de flota y los demás jurados que existen en las empresas.

Las normas para la constitución de este jurado se dictarán en cada caso por la Comisión Electoral Nacional, a propuesta del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

No obstante lo previsto en las normas especiales, el proceso electoral para elección de jurados de empresas, únicos y centrales, se ajustarán a lo previsto en los artículos 33 al 41 de las Normas Electorales Sindicales para la elección en las empresas, aprobadas por acuerdo del Comité Ejecutivo Sindical el 9 de mayo de 1975.

VIGESIMO SEPTIMA

Se autoriza por la Comisión Electoral Nacional, en virtud de lo dispuesto en el artículo 45 de las Normas Electorales Sindicales, de 9 de mayo de 1975, al Sindicato Nacional de la Marina Mercante para que en aplicación de las presentes normas dicte las instrucciones necesarias y específicamente la redacción del calendario electoral.

DEFENSA CONTRA LA IMPORTACION DE ANCHOAS Y TUNIDOS

MADRID, 26.—En breve plazo se aumentarán los derechos compensatorios que gravan las importaciones de algunas especies de pescado, tales como las anchoas y los túnidos, según señala la revista «Situación».

En el análisis se destaca que el sector pesquero ha planteado ya la necesidad de defenderse de las importaciones innecesarias.

La disyuntiva entre los intereses de los conserveros, utilizar pescado o marisco importados más barato, y los intereses de los pescadores, que ven desaparecer los incentivos de su actividad, tiene reflejo actualmente en los berberechos gallegos, que se pudren sin recoger.

COOPERATIVAS DEL MAR QUE SE APLACE LA AMORTIZACION DE LOS CREDITOS

LA CORUNA, 24.—La conveniencia de conseguir una moratoria en la amortización de los créditos, mientras subsista la actual situación crítica de la industria, ha sido una de las conclusiones a que llegaron los representantes de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, que han venido celebrando una jornada de trabajo en la Casa Sindical de La Coruña.

En el pleno de cooperativas de armadores estuvieron presentes representantes de Las Palmas, Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Cataluña, Asturias, Vigo y La Coruña. La presidencia estuvo constituida por Antonio Marzoa Dopico, quien ostentaba la representación del presidente de la Unión Nacional, José Gómez de la Barreda y León, y otros cargos sindicales.

Entre los asuntos tratados han destacado los que se refieren a: planteamiento general de la situación del sector pesquero extractivo, comercialización de la pesca, importaciones, incidencia de los cotos en la rentabilidad de la empresa pesquera, necesidad de una adecuada investigación de la que se está carente, política fiscal, perspectiva del futuro de la industria y el ya citado, referido a la moratoria.

En las sesiones celebradas, los reunidos han dejado sentir la necesidad con carácter de inexcusable e insoslayable exigencia de una política pesquera nacional fija coherente y ordenada.

FLOTA IRANO- VENEZOLANA TRAERA CRUDOS

MADRID, 24.—Una flota petrolera irano-venezolana que servirá para transportar el crudo iraní a España y Estados Unidos, y, en el viaje de vuelta, productos agrícolas venezolanos y alúmina a Irán, es el más importante de los proyectos esbozados durante la visita que el Sha de Irán cursó a Caracas a primeros de mayo, según la revista «Petróleo».

La flota estaría constituida por capitales iraníes y venezolanos y forma parte de un conjunto de proyectos coordinados entre ambos países miembros de la OPEP, a través de una Cámara de Comercio irano-venezolana acordada durante la citada visita del Sha a Venezuela.



En las fotografías que ilustran esta página se pueden apreciar distintos motivos del Pabellón de la Liga Naval, así como del «stand» que dentro del mismo ha instalado el Instituto Social de la Marina. También se han instalado en el citado pabellón «stands» de la Subsecretaría de la Marina Mercante, Sindicato de la Pesca, Unión de Oficiales de la Marina Mercante, Astilleros Españoles, Trasmediterránea, Donocio y otras empresas relacionadas con el sector marítimo.

Se celebrará el próximo 14 de junio

EL DIA DEL MAR

PROGRAMA DE ACTOS DEL
DIA DEL MAR: DIA 14 DE JUNIO

MAÑANA:

Izar el grímpolón de la LIGA en el mástil de honor de la Feria en presencia de destacadas autoridades.

Interpretación de la «Salve» marinera por la banda del Ministerio y el coro de marineros.

A continuación, banda y coro recorrerán el recinto ferial y se dirigirán al pabellón de la LIGA (antes pabellón de La Coruña).

TARDE:

Por la tarde se desarrollará el siguiente programa de competiciones deportivas:

Deslizamientos desde helicópteros sobre la Gran Pista de Exhibiciones de la Feria.

Exhibición por la Policía Naval de unos ejercicios de defensa basados sobre judo.

Carreras de sacos entre marineros. Cucuñas.

Lanzamientos de bozas. Concursos de tira.

Exhibición de confección de nudos marineros.

Lanzamiento de elementos de salvamento, lanzacabos, etcétera.

Proyecciones de películas navales en la sala del Pabellón de Cristal.

A LAS 20 HORAS:

Elección de «La Sirena del Mar». Festival taurino con intervención de los miembros de la Hermandad de Marineros Voluntarios.

DURANTE TODO EL DIA:

La Estación Megafónica interpretará canciones y músicas marineras. «Slogan»: «Nuestra mar y nuestros barcos también son España».

LA MAR, PRESENTE EN LA FERIA DEL CAMPO

LA Feria Internacional del Campo cumple su XXV aniversario. El mundo de la mar cumple su primer año en esta Feria que pretende ser muestra y exhibición de la España agrícola. Ambos mundos están de enhorabuena.

La iniciativa de crear un pabellón específico del mar partió de la Liga Naval Española, organización cuyo primer y último fin es el de promover toda la información y el conocimiento posible del mundo marítimo entre las gentes y tierras que lo desconocen. Preside dicha Liga el almirante Martel Viniegra y a ella dedica sus mejores esfuerzos.

El pabellón ocupa el lugar de la antigua Casa de La Coruña, y no es mal sitio, pues en verdad que en las provincias gallegas es donde el agro y la mar se hermanan más estrechamente en la labor cotidiana de sus gentes.

IMPORTANCIA DE LA FERIA

Quizá sea conveniente apuntar algunos datos sobre el certamen, pues es probable que su solo nombre no indique con claridad la magnitud del mismo.

En una superficie total de 700.000 metros cuadrados se exhiben productos valorados en 1.500 millones de pesetas. Son 3.000 expositores pertenecientes a 30 países de los que allí concurren desde el 27 de mayo al 15 de junio, y todo ello rodeado de una afluencia de visitantes que se cuenta en decenas de millares. Por todo ello, creemos que tiene especial importancia la presencia de un pabellón marino, pues es mucha la gente que tiene un conocimiento parcial y veraniego de la ría, o simplemente la desconocen.

PABELLON DE LA LIGA NAVAL

La planta baja la ocupan la propia Liga Naval, con una espléndida colección

de maquetas navales, y un «stand» de la Cruz Roja del Mar. En la planta superior se exhiben datos y realizaciones de la mar en su visión más amplia.

Allí instaló el Instituto Social de la Marina su «stand», en el que se muestran maquetas de algunas de sus Casas del Mar, paneles con las cifras que dan idea del quehacer del organismo y un generoso reparto de «Hoja del Mar», que, pese a todo, siempre se ve desbordado por la demanda. En la misma planta se encuentran las representaciones del Sindicato Nacional de la Pesca, de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante y varias empresas privadas relacionadas directamente con la mar.

En este pabellón, el visitante puede conocer, siquiera teóricamente, una mar pesquera y mercante; puede acercarse a este mundo marítimo tan próximo y tan ignoto para la mayoría de las gentes de España, una Es-

paña que hace tiempo perdió su conciencia marítima y que ahora se intenta recuperar.

EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE, EN EL PABELLON

El mismo día de la inauguración de la Feria por Su Excelencia el Jefe del Estado, y tras haber formado parte de la comitiva del mismo, el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, giró una detenida visita al pabellón de la Liga Naval. En dicha visita le fue explicado cada uno de los motivos de los distintos «stands» por el almirante Martel Viniegra y los representantes de los distintos organismos y entidades allí representados.

Los elogios del almirante Amador Franco fueron entusiastas ante este primer paso del mundo marítimo de dar una pequeña muestra de su realidad en Madrid.

LA LIGA NAVAL PIDE A LA PRENSA

MAYOR ATENCION A LA MAR

MADRID (Redacción).—Con motivo de la inauguración de su pabellón en la Feria Internacional del Campo, la Liga Naval Española se reunió con los periodistas. Su presidente, el almirante Martel Viniegra, a quien acompañaba el ex ministro don Nemesio Fernández-Cuesta y personalidades de esta asociación, pidió a los asistentes una mayor atención por parte de los medios informativos a los temas de «todas las marinas», injustamente olvidados en un país de la tradición marinera que es España.

Don Nemesio Fernández-Cuesta, vicepresidente de la Liga Naval, dijo que servir los intereses de los hombres de la mar era servir los intereses de España, y que si nuestro país quería ser congruente consigo mismo, habría de potenciar al máximo su Marina.

NO SE HA RESUELTO NI UN SOLO PROBLEMA

PASA el tiempo y los problemas de fondo continúan. El mar es hoy un mundo cuajado de tribulaciones. Hay dificultades a causa de una estructura poco adecuada con la exigencia de los tiempos; y otras, graves también, motivadas por la coyuntura actual, poco propicia a ofrecer buenas nuevas. Pasan los meses; se suceden los años. Los hombres de mar siguen esperando una ordenanza que se encare definitivamente con las cosas de la pesca; otra normativa que afronte la realidad de la flota mercante, creciendo deforme. La legislación adecuada para coordinar barcos y astilleros; puertos, lonjas y pescadores; comercialización y la necesaria disciplina en aguas propias y en mares internacionales.

Desde la década pasada las promesas se suceden. Nuevos ministros heredan viejas cuestiones que a su vez transmiten, abultadas por el tiempo, a los que llegan. De la «ley de la Marina Mercante, próxima a aparecer»; de la nueva «ordenanza de la Pesca, en gestación», nos hablaron los señores García-Moncó, Fontana Codina, Cotorruelo y Fernández-Cuesta. Ahora el Departamento responsable lo regenta el señor Cerón y la política náutico-pesquera sigue siendo un mundo enmarañado falto de «sextante y brújula». Por ello la flota pesquera está al borde de la quiebra; por este motivo existe un divorcio manifiesto entre necesidades de buques mercantes y construcción naval.

Mayo ha traído, con el cincuentenario de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, la voz de unos empresarios y tripulantes que observan impotentes cómo las pesquerías, que siempre fue actividad principal en amplias áreas del litoral, se paralizan. Señalan que sobran muchos barcos; que salir a la mar es perder dinero y exponerse a riesgos y arbitrariedades. Hablan de desconcierto por falta de una política coherente. Y piden un organismo con entidad suficiente para responder de ese reto que el mar lanza a una España que necesita estar presente en sus aguas próximas y en mares lejanos.

Pescar es hoy toda una paradoja. Hay una balanza comercial deficitaria que urge vigilar hasta donde sea posible; y a España llegan cargamento tras cargamento de pescado extranjero que envilecen precios y arruinan a los que tienen empeñados sus ahorros. Por otra parte, no existe relación entre precios percibidos por los pescadores y los que el ama de casa paga en el mercado. En los mil y un canales de distribución —lujo difícil de soportar— se pierde el esfuerzo de los que más trabajan, con beneficios bajos o nulos. Y no es sólo esto; el mar, a fuerza de ampliar aguas jurisdiccionales, se ha quedado pequeño. Nuestros buques son expulsados o controlados en bancos próximos a Canadá y los Estados Unidos y sufren en el banco canario-sahariano la presencia de las flotas más importantes del mundo que, sin control alguno, están esquilmando una riqueza que es necesario conservar.

Mayo nos ha dejado las cuestiones que recibió de abril y así pasan a junio. Ha habido apresamientos de buques por la vigilancia de Francia y otros por lanchas marroquíes. Sigue la incertidumbre.

En el sector Marina Mercante tampoco van bien las cosas. Los armadores de petroleros piden mejores precios para unos fletes que cuestan cada vez más conseguir. Se encarecen los costos y parte del tráfico de crudos se ha realizado con naves de otras banderas en detrimento de la propia. Sigue creciendo el número de tanques y con ello problemas de utilización plena.

En lo que concierne a la industria naval, los horizontes se nublan. Las preocupaciones ocasionadas por la escasez de contratación son ya mayores. Prácticamente la clientela no acude a los astilleros. Es verdad que la cartera es todavía importante, pero ni los armadores españoles ni los extranjeros firman nuevos encargos: la demanda de buques está «al paio». Ello desconcierta a un sector que ha logrado dimensiones considerables y una capacidad de oferta que se escapa de las necesidades del propio país. Y por si fueran pocos los problemas, las devaluaciones de hecho de las monedas fuertes ocasionan pérdidas, pues un buque se contrata a precio fijo, para su entrega en un plazo largo. Y los costos crecen más aprisa que los cálculos realizados a la hora de planificar. Como también aumenta el riesgo por problemas laborales, al perderse horas de trabajo y alargarse los plazos de entrega de la obra terminada. ■ JOSE PEREZ GUERRA.

BALANCE ANUAL DE LA EMPRESA ELCANO

MADRID.—Los resultados del ejercicio correspondiente a 1974 de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante se han cifrado en un beneficio de 8.305.112 millones de pesetas, según la Memoria de la empresa.

Las inversiones realizadas en el ejercicio ascendieron a 3.525 millones de pesetas y fueron reembolsados créditos por 312 millones de pesetas a la Banca oficial y 36 millones al Instituto Nacional de Industria.

Durante 1974 se culminó la cobertura financiera de los programas de construcción, obteniéndose créditos navales de la Banca privada por 2.629 millones de pesetas. De éstos y de los obtenidos anteriormente se han dispuesto fondos por 3.067 millones de pesetas. Además, el INI aportó 350 millones de pesetas, de acuerdo con el financiamiento aprobado.

La autofinanciación generada por la explotación ascendió a 173 millones de pesetas.

En el curso de la Memoria se señala que 1974 fue un ejercicio de transición. La flota de la empresa quedó constituida por los siguientes buques: «Castillo de la Mota», «bulkcarrier» de 53.006 toneladas de peso muerto; «Castillo de Manzanares», «bulkcarrier» de 53.488 toneladas de peso muerto; «Lingote», mi-

neralero de 7.755 toneladas de peso muerto; «Arrabio», mineralero de 6.543 toneladas de peso muerto; «Bahía Gadi-tana», pontón de 38.578 toneladas de peso muerto; «Almirante Moreno», petrolero de 15.178 toneladas de peso muerto, y «Almirante Vierna», petrolero de 15.078 toneladas de peso muerto.

La carga transportada por buques de la empresa ascendió en el ejercicio a 3,9 millones de toneladas, de las que 2,6 correspondieron a petróleo y 1,3 a mineral de hierro, carbón, grano y productos siderúrgicos.

La empresa contará en el futuro con otros dos petroleros de 172.000 toneladas de peso muerto construidos por la Bazán y otros dos de 260.000, contratados a Astilleros Españoles.

La empresa mantiene su participación del 25 por 100 en Bulkcarriers Reunidos, S. A., cuya misión es la gestión de fletamento de los buques propiedad de las navieras que forman parte de la sociedad, y del 25 por 100, también, en Unión de Bulkcarriers, S. A., sociedad constituida con otros armadores bajo la forma de sociedad anónima de empresas.

EL TRANSPORTE DE CRUDOS, EN MOMENTOS DIFÍCILES

MADRID.—Los barcos dedicados al transporte de crudos se hallan en problemas difíciles. Hay ya 21 millones de toneladas de peso muerto amarradas, equivalentes al 9 por 100 de la flota mundial de tanques, y 23 millones de toneladas canceladas, según el análisis del mercado de fletes realizado por Fletamar.

Parece ser que las perspectivas no mejoran, y se espera que la crisis perdure bastante tiempo, a la vez que se lamenta la falta de planificación a la hora de construir navíos.

Por otra parte, se ha acentuado la debilidad en el sector de los trasatlánticos, y se esperan peores perspectivas, aún, para mayo.

Con vistas a buques españoles, hay que destacar que el movimiento de fosfatos desde el Norte de África está parado, después del cierre de plantas de

transformación en Francia, ya que la venta de fertilizantes se ha estancado, o retrocedido en algunos casos.

Para productos refinados se ha conseguido alguna mejoría. En crudos no ha mejorado la situación, a pesar que hay muchas toneladas de peso muerto amarradas.

También ha descendido el precio de desguace. Firms españolas compraron para chatarra el «Eso Franckfurt» y el «Alkyon». A 29 y 28,50 libras por tonelada de peso en rosca, rompiéndose así la barrera de las 30 libras.

DEFICIT EXTERIOR POR FLETES Y SEGUROS

MADRID, 27.—Durante el primer bimestre de 1975, el balance de los intercambios exteriores por el concepto de fletes y seguros arrojó un déficit contra España de 11,9 millones de dólares —unos 660 millones de pesetas—, según datos facilitados por el Banco de España.

Durante el período enero-febrero de 1975, España pagó al exterior, por el concepto de fletes y seguros 76,1 millones de dólares, en tanto que los ingresos por lo mismo ascendieron a 64,2 millones de dólares.

En el pasado año, España pagó por fletes y seguros 413,4 millones de dólares, en tanto que ingresó por el mismo concepto un total de 322,6 millones de dólares. El déficit alcanzó los 90,9 millones de dólares, equivalentes a unos 5.000 millones de pesetas.

Veintidós kilos bien contados pesa este congrio que consiguió pescar el vecino de Chapela, don Santiago Villar Vázquez (a la derecha de la fotografía). Mide el ejemplar algo más de dos metros, y fue capturado en la ría de Vigo. El señor Villar hubo de pelear muy duramente con el animal, pues dos veces se le escapó del bote de remos que usa para la faena de pesca diaria. (EUROPA PRESS.)

VIGO

QUE SE MODIFIQUE LA POLITICA DE PRECIOS PARA LA PESCA CONGELADA

VIGO, 21.—La Agrupación Provincial de Buques Congeladores ha acordado dirigir telegramas al presidente del Gobierno, a varios ministros y autoridades relacionadas con la pesca, solicitando «adecuación de precios» ante la «alarmante situación de la flota congeladora de merluza».

En los telegramas se alude a la difícil situación de la flota congeladora como consecuencia del incremento de los costes, sin posibilidad de repercusión en los precios, y se señala que, de no ser arbitradas las medidas convenientes, se podría llegar a provocar la paralización de la flota en breve plazo.

Según un estudio realizado por la mencionada agrupación para el periodo 1970-75, el ingreso real por buque de tipo medio ha aumentado en un 2,36 por 100, mientras los gastos de explotación se incrementaron en un 70,67 por 100, en gran parte debido al aumento de los precios en los combustibles y de los salarios.

Fuentes allegadas al sector señalan que la merluza, merlucilla y pescadilla congeladas están sujetas al régimen de precios autorizados, y hasta ahora no ha sido posible que los organismos correspondientes reconsideren la situación, a pesar de las reiteradas gestiones efectuadas cerca de ellos.

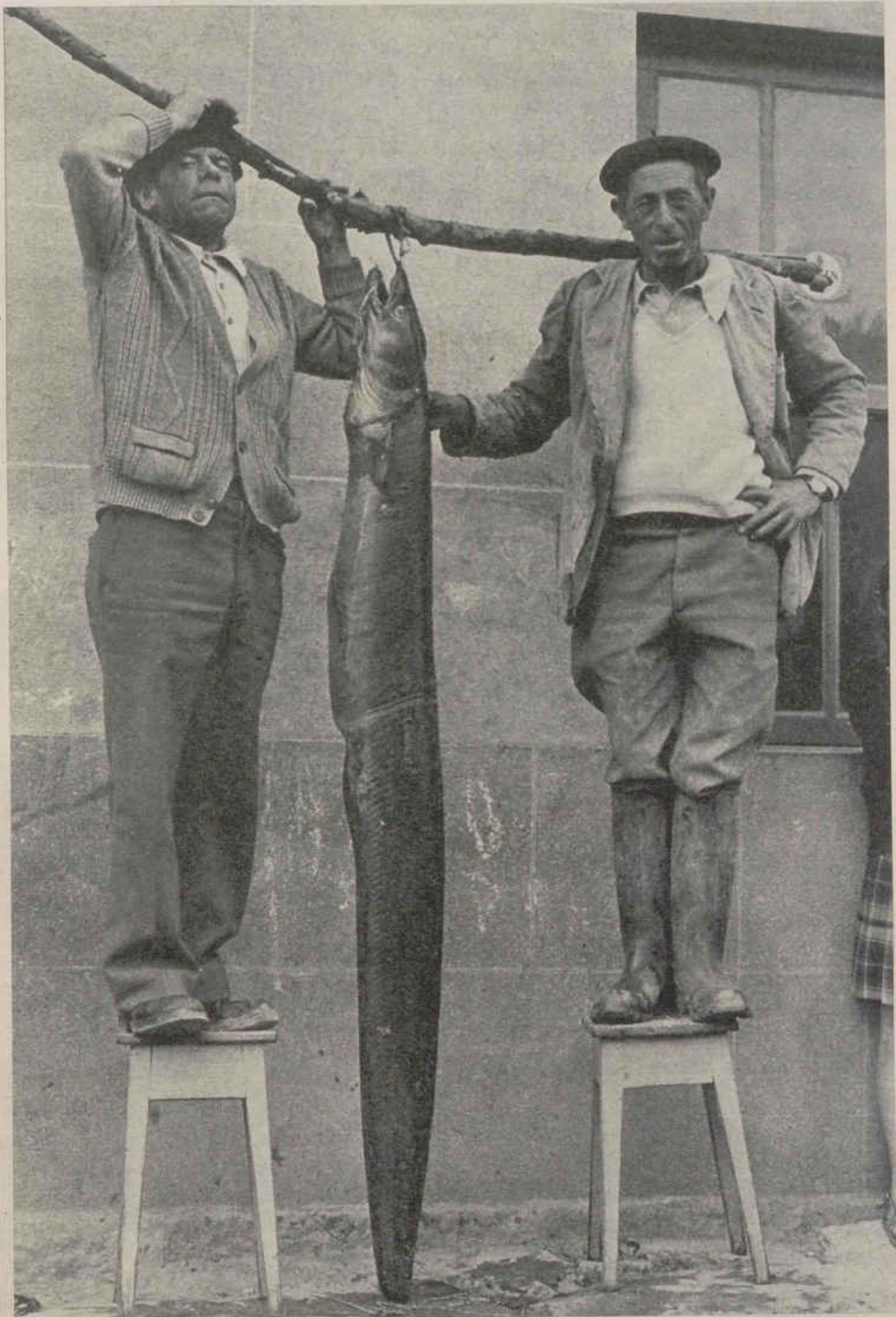
PROMOCION Y ACTUALIZACION DE TITULOS PROFESIONALES

VIGO (De nuestro corresponsal).—En los últimos años, los barcos de pequeño tonelaje han experimentado notables cambios en razón a utilizar potencias mayores para efectuar los mismos trabajos, lo que ha provocado un desfase en las atribuciones que confieren los títulos profesionales y los puestos de trabajo que realmente desempeñan numerosos y veteranos marineros. Así, hay gran cantidad de patrones, motoristas, segundos mecánicos navales diesel, semidiesel y de explosión, y mecánicos navales de segunda clase, de edad superior a los cuarenta años y por lo menos con diez de embarque, que se encuentran en puestos de trabajo cuyas atribuciones son superiores a las que les corresponden en razón de su título profesional.

Con el fin de legalizar esta situación, la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera Almirante Nieto Antúnez, de esta ciudad, ha convocado un cursillo de promoción, actualización y readaptación para titulación profesional de marineros adultos, desde el 2 de abril hasta el 6 de junio.

Los títulos a los que se accederá en estos cursillos son: patrón de pesca de litoral de segunda clase, mecánico naval de la misma categoría y mecánico naval de primera clase.

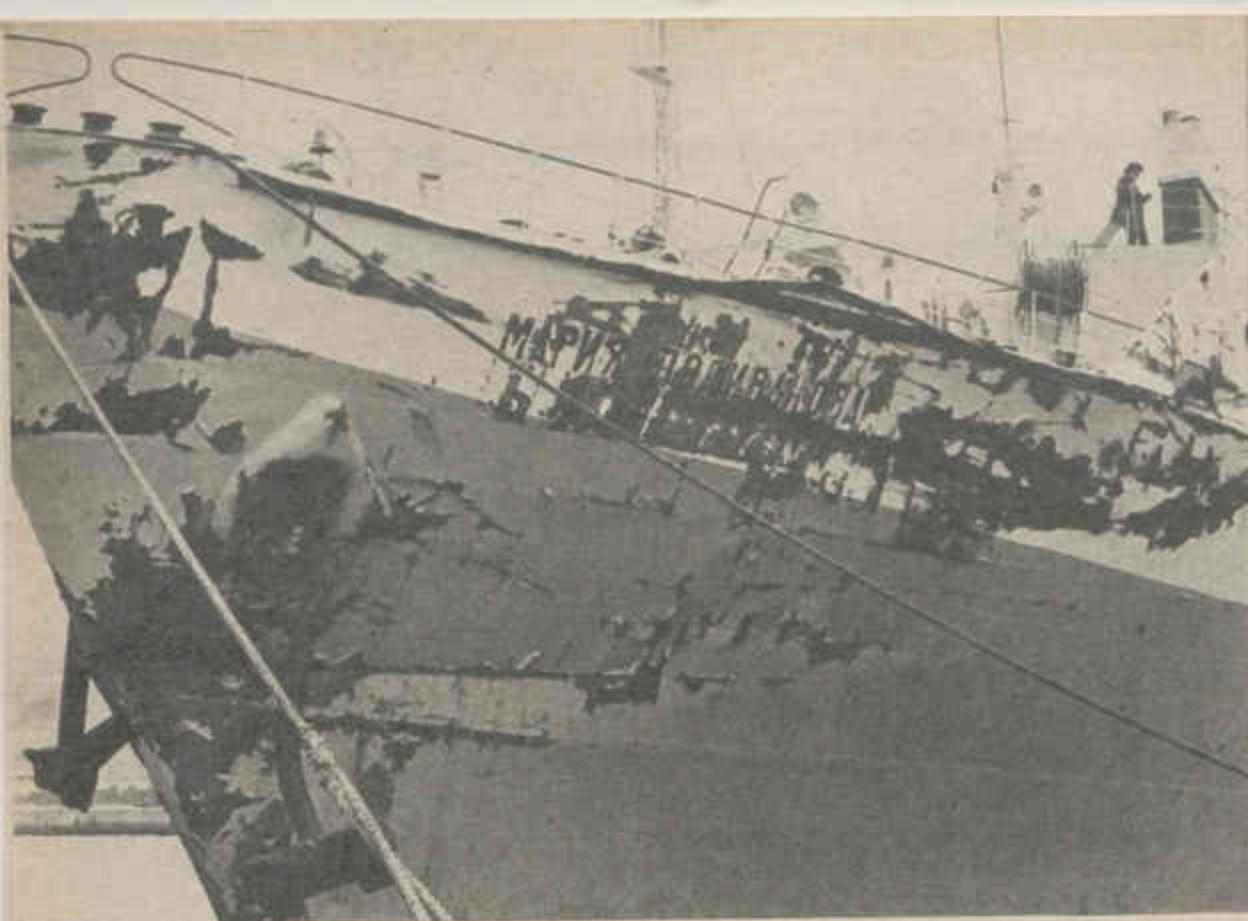
Todos los cursillistas disfrutarán de una beca en metálico que oscila entre 6.000 y 2.000 pesetas, según se trate de enseñanza interna o externa, solteros o casados; además, por cada hijo percibirán los alumnos trescientas pesetas. ■ JOAQUIN ROLLAND.



MARINO MERCANTE ESPAÑOL

Puede informarse en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de sus derechos con relación a la Seguridad Social española, si está navegando o va a navegar en buques de bandera extranjera.

Es importante. En su propio beneficio, no debe dejarlo para otra oportunidad.



VIGO

A 60 millas del Oeste de Vigo se produjo un siniestro al colisionar el carguero noruego "Toledo" con el pesquero-factoría soviético "Marta Polivanova", uno de los más modernos de la flota soviética. La dotación de este último la integran 230 personas. La fotografía nos muestra los destrozos sufridos, que van a ser reparados en esta capital.

CONSTRUYEN UNA BARCA SIMILAR A LAS DE LA EDAD DE BRONCE

LA CORUÑA.—Un grupo de estudiantes de la Universidad de Santiago están construyendo, en un lugar de la península del Morrazo (Pontevedra), una barca de mimbre, que recubrirán con pieles de vaca, similar a las que se utilizaban por los pobladores de Galicia en la edad del bronce.

La barca se construye por iniciativa del profesor Fernando Alonso Romero, del departamento de Inglés de la Universidad, autor de una tesis doctoral en la Universidad de Exeter (Inglaterra), titulada «Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las Islas Británicas y medios de navegación»; profesor Carlos Alonso del Real, y el Departamento de Arqueología de la Universidad de Salamanca.

El profesor Alonso Romero explica: «La empuñadura, con un casco formado íntegramente por mimbres, tiene cinco metros de eslora por dos de manga. Su estructura, con trama similar a la de un cesto, va recubierta con pieles curtidas de vaca y buey del país, las cuales se untan de grasa animal para conseguir la impermeabilidad de la nave. De este modo pretendemos reconstruir un tipo de embarcación que —según los textos clásicos de Estrabón, Julio César y Plinio— se utilizaba por los celtas para navegar por las costas del Atlántico».

BUQUE CONGELADOR PARA CUBA

VIGO.—El buque-congelador «Río Cauto», que forma parte de una serie de dieciséis congeladores de arrastre por popa, del tipo Teca 95-TF, que se construyen en Vigo por encargo del Gobierno de Cuba, ha sido botado en el transcurso de un acto celebrado en la factoría de la Construcción Naval Hijos de J. Barreiras, S. A.

A la ceremonia de botadura asistieron las primeras autoridades viguesas, así como representaciones de la Marina y diversas personalidades.

Estos buques disponen de una planta de procesamiento de pescado entero y en filetes, de otra planta productora de harina y aceite de pescado.

El primero de este tipo de buques para Cuba, denominado «Río Da», fue botado en la factoría viguesa Astilleros Españoles y Construcciones, sitas en la ría viguera, el 8 de abril de 1974.

MAS DE 451 MILLONES DE PESETAS DE VENTA EN ABRIL

VIGO.—A la cantidad de 451.367.129 pesetas ascendió el valor de la pesca en fresco, congelada y procedente de viveros flotantes, subastada en la lonja viguera de El Berbes durante el mes de abril último, y que totalizó 12.199.591 kilos.

En pescado fresco destacó la palometa negra, con un total de 1.119.481 kilos, que proporcionaron 40.803.265 pesetas, seguida de la pescadilla, que, con 418.575 kilos, dio 35.059.143 pesetas.

En pesca congelada sobresalió la pescadilla, con un total de 2.148.414 y 64.452.420 pesetas.

OTRO PETROLERO PARA LA BAHIA

VIGO.—Un nuevo petrolero tiene previsto fondear en la bahía de Vigo, por un largo periodo de tiempo.

Se trata del «Fanny», de bandera finlandesa, que tiene 58.000 toneladas de peso muerto.

Este petrolero llegará al puerto de Vigo con el indicado fin, procedente de Estados Unidos.

SOLICITAN ANULACION DE UNA CONCESION MARISQUERA

PONTEVEDRA, 24.—Una comisión compuesta por el gerente del plan marisquero, el alcalde de Cambados, el presidente del Sindicato y el patrón mayor de la Cofradía de Cambados, gestionará en Madrid la anulación de una concesión marisquera otorgada en la ría de Arosa, que ya ha dado lugar a repetidas protestas por parte de numerosos vecinos.

En reuniones celebradas a nivel sindical se puso de manifiesto que existen hechos que facilitan la posibilidad para que el expediente sea anulado.

La concesión que ha motivado las protestas fue otorgada a Joaquina López Varela.

LA CORUÑA

LOS ARMADORES PIDEN UN PRECIO DE DEFENSA PARA LA SARDINA

LA CORUÑA.—El precio de defensa de la sardina, para que su captura sea rentable, se calcula en 15 pesetas el kilo, según la Comisión de trabajo que se ha constituido a raíz de la decisión tomada por los armadores de los pesqueros dedicados a la captura de este pescado de no hacerse a la mar, decisión que más tarde fue reconsiderada y dejada sin efecto.

La Comisión de trabajo encargada de programar medidas de emergencia y otras definitivas señala, según fuentes dignas de crédito, que el precio medio actual de 8,20 pesetas no es rentable, y que con el de 15 pesetas el valor de lo que correspondería a cada marino —éstos en su mayoría trabajan por el sistema denominado «a la parte»— conseguirían 157.000 pesetas al año.

Como medidas de emergencia, la Comisión indica las de reiterar la suspensión de importaciones, fijar un arancel de 12 pesetas el kilo para las licencias en vigor y la absorción por la Comisaría de Abastecimientos y Transportes de los excedentes no cotizables al precio que esta Comisión llama «de defensa».

UN MARINERO PERECE EN GRAND SOL

LA CORUÑA.—Un marinero coruñés ha perecido ahogado en aguas de Grand Sol, según noticias llegadas a esta capital.

Se trata de Francisco Pastoriza, tripulante del pesquero «Estribela», de base en el puerto de La Coruña. El accidente se produjo cerca de la costa irlandesa. Al marinero se le enganchó un pie en la mallela y se cayó al mar. Su cuerpo, aún con vida, pudo ser recuperado. Se le trasladó a Bantry, pero cuando iba a ser trasladado a un centro sanitario se comprobó que ya era cadáver.

El «Estribela» retornará al puerto coruñés a mediados del mes actual.

SOLO LOS ALUMNOS DE MAQUINAS NO SE PRESENTARON A EXAMEN

LA CORUÑA.—La casi totalidad de alumnos de los cursos de pilotos navales, unos ciento diez, realizaron los exámenes en la Escuela de Náutica de La Coruña con total normalidad.

Los cursillistas de máquinas, por el contrario, no acudieron a los exámenes. Pasadas estas pruebas ni un solo titulado de máquinas saldrá este año de la Escuela de Náutica de La Coruña.

SE INCENDIA EN PUERTO EL «CIUDAD DE SADA»

LA CORUÑA.—El buque «Ciudad de Sada» sufrió gravísimos daños en un incendio que se declaró en el mismo, en la dársena del puerto coruñés en donde estaba siendo sometido a reparación.

El fuego afectó principalmente al motor del buque y al casco y servicios. Los trabajos de reparación para la navegabilidad del barco se estiman en unos cinco millones de pesetas, por lo que no se descarta la posibilidad de que sea desguazado.

Se desconocen las causas del siniestro, que pudo ser sofocado a las seis horas de iniciarse, gracias a la actuación del servicio de bomberos.

El «Ciudad Sada» fue construido en Betanzos en 1956. Tiene una eslora de 31,65 metros, 7,23 metros de manga y 3,10 metros de puntal.

TAMBIEN EL PESQUERO «JOSE, LUISA Y MARY»

LA CORUÑA.—Un incendio se produjo a bordo del pesquero «José, Luisa y Mary», de base en La Coruña, cuando el barco se encontraba a unas 120 millas de este puerto y se dirigía a aguas del Gran Sol.

El fuego comenzó en la sala de máquinas y, como consecuencia del mismo, resultó con quemaduras de consideración en la cara y en las manos el motorista don José Sande Varela, casado, vecino de La Coruña, que fue recogido por un mercante inglés, que lo trasladó a Tenerife.

En el momento de producirse el fuego el pesquero siniestrado se encontraba en posición 45° 50' Norte y 9° 50'. En auxilio del «José, Luisa y Mary» acudieron el pesquero «Marosa» y el mercante inglés «Blesneine», que recogió al tripulante herido. El fuego pudo ser dominado por los propios tripulantes del barco y parece ser que se originó a consecuencia de una chispa eléctrica, aunque se desconocen con exactitud las causas. El «José, Luisa y Mary» fue remolcado por el también pesquero coruñés «Oleiros» a La Coruña. El pesquero siniestrado es prácticamente nuevo y había sido construido en el pasado mes de diciembre en unos astilleros asturianos. Tiene 29 metros de eslora y casco de acero. Su tripulación la componen 15 hombres.

AVISO

SUSCRIPCION A «HOJA DEL MAR»

Recordamos a nuestros lectores que, según publicamos en el número anterior de «Hoja del Mar», la suscripción a la revista quedará cerrada el día 30 de junio de 1975, sin que con posterioridad a dicha fecha pueda ser admitida alta alguna, por ningún concepto.

CAMBIO DE DOMICILIO.—A los lectores que cambian de domicilio y que desean seguir recibiendo «Hoja del Mar», les recordamos que nos deben avisar con la máxima prontitud, comunicándonos no sólo su nueva dirección, sino también la antigua.

Salvo casos plenamente justificados por necesidad, la Administración de «Hoja del Mar» no mantendrá correspondencia acerca de las nuevas suscripciones.

Como es sabido, la suscripción a «Hoja del Mar» es gratuita.

LOS CONFLICTOS CON BOUS FRANCESES

ASAMBLEA DE PESCADORES

CARIÑO (La Coruña).—En la Sala Bahía de Cariño se celebró la anunciada Asamblea de pescadores pertenecientes a su Cofradía. Presidió el acto el gobernador civil, don Miguel Vaquer Salort, que estuvo acompañado del delegado provincial de Sindicatos, don Obdulio Fernández González; patrón mayor de la Cofradía, don José Sierra Méndez; presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, don Carlos García-Ramos Batallán; procurador en Cortes por las Cofradías de Pescadores, don Balomero Fernández Calviño, y otras representaciones.

Abrió el acto el patrón mayor de la Cofradía de Cariño, que pasó a exponer el problema que tan gravemente está afectando a la flota de bajura de Cariño, como son los continuos ataques que sufren por parte de bous pesqueros, con los que coinciden en la zona de pesca. «Sabemos que son aguas internacionales —dijo— y que todos pueden pescar en ellas, pero pedimos protección para nuestros aparejos». Hizo un resumen de los daños causados hasta ahora, y que se elevan, entre pescado y aparejos, desde primeros de año, a más de treinta millones de pesetas. «¿Qué vamos a hacer? Pedimos más vigilancia. Mientras el guardapescas de la Marina de Guerra "Sálvora" se mantuvo cerca de la zona de pesca, todo fue bien, y ahora...».

HABLA EL GOBERNADOR

A continuación, el gobernador civil, don Miguel Vaquer Salort, se dirigió a los pescadores que llenaban la sala —alrededor de 300— y explicó el motivo de su visita a la villa marinera de Cariño. «He venido —dijo— porque quiero ver de cerca vuestro problema. Por los datos que tengo sé de la importancia que tiene vuestra pesca y he venido para dar fe de ellos».

Aclaró el señor Vaquer Salort que en aguas internacionales todos pueden pescar y sobre ellas no mandan las autoridades españolas. «La Marina de Guerra no tiene suficiente número de barcos para poder vigilar todo, y estas mismas autoridades conocen perfectamente vuestro problema, pero luchan con la escasez de medios de vigilancia. No obstante esta dificultad de actuar en aguas internacionales y la escasez de barcos de vigilancia, yo instaré cerca del capitán general que estreche en lo posible la vigilancia en los meses de mayo y junio, principal época de vuestra pesca».

Informó a continuación el gobernador de otras soluciones menores que también tienen interés para combatir estos actos de los bous franceses y algunos españoles. «Es necesario llegar a un acuerdo con las Cofradías a que pertenecen, en el caso de los españoles, para evitar estos actos. Si no se logra, será un fracaso para nuestras Cofradías».

«Sobre este tipo de actos entiendo poco, pero creo que es conveniente —añadió el gobernador— que después de largar el aparejo las embarcaciones deben permanecer al lado de donde están sus artes, señalizando perfectamente su situación con las luces de sin gobierno, lo que obligará, dada la gravedad del hecho, a que los otros buques cambien el rumbo. También sería conveniente denunciar a las autoridades de Marina estos hechos, pero con toda clase de detalles, como es el folio, nombre, matrícula, etc., de las embarcaciones que cometan desmanes. De esta manera se puede hacer llegar a las autoridades francesas o a las representaciones diplomáticas españolas en Francia las denuncias efectuadas».

INTERVENCION DEL PRESIDENTE DEL SINDICATO DE LA PESCA

«El gobernador civil expuso con claridad el problema —empezó diciendo el señor García-Ramos—, y es una pena que esta pesca de anzuelo, con la que tan buenos resultados están cosechando los pescadores de Cariño, que con su sacrificio han organizado la lonja, se venga ahora todo abajo por culpa de los incidentes. Tenemos la certeza que este pillaje no lo hacen los barcos gallegos, felizmente mentalizados, sino otros de fuera de nuestra región y franceses. Trataremos que por medio de la Administración se haga una llamada a la Cofradía de Pasajes, ya que suponemos que sus gentes se han contagiado del vandalismo de los franceses».

Informó el señor García-Ramos que se iba a solicitar de la Marina de Guerra una mayor vigilancia, «pero no se puede tener a los barcos en aguas internacionales». Pidió al procurador en Cortes por las Cofradías, don Balomero Fernández Calviño, que hiciera una consulta en Madrid al que fue director de Pesca, señor Azcárraga, técnico en Derecho Internacional, hasta qué punto se puede exigir la protección de estas artes en aguas internacionales. «Conocer —dijo— los derechos de un aparejo largado en el mar».

Recalcó, al igual que antes lo había hecho el gobernador civil, la importancia de que los pescadores aportaran los máximos datos posibles de los barcos infractores. «Para evitar estos contactos —siguió diciendo— cabría fijar horas de faenas. ¿Sería factible tener un horario para trabajar?».

En la sala se levantó un murmullo, con algunas voces desechando esta idea. Pero el señor García-Ramos continuó: «El problema de evitar los ataques no es simplista ni fácil. Hay que buscar una motivación para ir a un acuerdo internacional. Que alguno exponga sus puntos de vista a favor o en contra del horario».

Se levantó el patrón de pesca don Manuel Novo, que dijo: «No es rentable faenar ni a la puesta ni a la salida del sol. El horario ideal para nosotros sería de cinco de la mañana a cuatro de la tarde». Los demás asistentes aprobaron esta moción.

PALABRAS DEL PROCURADOR EN CORTES POR LAS COFRADÍAS

Hizo uso de la palabra a continuación don Balomero Fernández Calviño, procurador en Cortes por las Cofradías Sindicales de Pescadores, que prometió poner todo el interés para resolver el problema, iniciando ya las gestiones para que el señor Azcárraga dé el dictamen sobre la cuestión de Derecho Internacional que pueda proteger a estas artes de pesca en

EN LO QUE VA DE AÑO HAN PERDIDO MAS DE 30 MILLONES DE PESETAS EN APAREJOS

aguas internacionales. Informó que el subsecretario de la Marina Mercante iba a recibir en Madrid a una representación de Aguiño y que sería interesante que también estuvieran presentes los de Cariño. Finalizó el señor Fernández Calviño ofreciéndose a hacer todas las gestiones, «poniendo el máximo interés para resolver el problema».

CEDEIRA

APOYO A CARIÑO EN LA CUESTION DE LOS BOUS

CEDEIRA.—La Cofradía Sindical de Pescadores de esta localidad acordó sumarse a la de Cariño en todas aquellas gestiones dirigidas a resolver con la mayor urgencia posible la grave situación que atraviesan las flotas pesqueras de ambos puertos y de toda Galicia, a consecuencia de los constantes e incalculables daños que les ocasionan los buques de arrastre, más conocidos por bous.

DAÑOS A PESQUEROS DE CEDEIRA

La flota pesquera de Cedeira se ve también de manera continua azotada por los ataques de los bous, generalmente franceses, en las proximidades de sus costas. Hace unas semanas precisamente, los buques de arrastre se han llevado varias piezas de volantas, con sus respectivas calas, a los pesqueros, con base en el puerto cedeirés, «Luán» y «Mercedes Núm. 2». Ocurrió a la altura del Velacho, al Norte de Estaca de Vares, estando los aparejos perfectamente balizados.

TREINTA MILLONES DE PESETAS

Se calcula en unos treinta millones de pesetas el valor de los aparejos denominados volantas —arte de la merluza, besugo y otras especies— con que opera la flota pesquera de Cedeira. El coste de cada pieza equivale a nueve mil pesetas, y son muchas las piezas que se necesitan para formar el aparejo de una embarcación. Treinta millones de pesetas que están diariamente expuestos a no volver de la mar a causa de la actuación sin cortapisas de los bous. A los millones de pesetas que se exponen diariamente en la mar hay que añadir los de la pesca, y que también deja de venir a puerto.

UN BARCO QUE PROTEJA CONSTANTEMENTE A LOS PESQUEROS

La Cofradía de Pescadores de Cedeira, además de sumarse a la de Cariño, tiene el propósito de elevar una petición formal a las autoridades de Marina para que un barco proteja permanentemente las zonas de las costas afectadas. A este respecto, los marineros son conocedores de que cuando un guardapescas se aproxima, los buques de arrastre huyen. Esto significa bien a las claras que los ataques son intencionados y que se es consciente del mal. En los medios marineros se baraja como única solución esta del barco de vigilancia permanente. De lo contrario habrá que «colgar los aparejos» y dedicarse a otros menesteres.

SANTANDER

CURSO DE CORTE Y CONFECCION PARA ESPOSAS DE PESCADORES

Se clausuró un curso de corte y confección que el Instituto Social de la Marina ha organizado dentro de la labor que viene desarrollando en favor de la promoción de las mujeres de los pescadores. El acto tuvo lugar en el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera, del ISM, ubicado en el poblado pesquero.

Dos meses ha durado el curso que fue dirigido por doña Aurea Gómez Rioseco, directora de la Academia Adrada y por la asistente social del Instituto Social de la Marina.



FERIA DE LA INDUSTRIA NAVAL

EL FERROL DEL CAUDILLO (La Coruña), 24.—Promocionar la Marina Mercante española, de modo que en 1980 alcanzase un tonelaje de once millones de toneladas de registro bruto sería una solución a corto plazo para la industria naval española, ha dicho Ramón Baouza Evia, subdirector general de Industrias Navales, en las palabras que ha pronunciado al inaugurar, en compañía de autoridades provinciales y locales, la I Feria Nacional Monográfica de la Industria Naval en esta ciudad.

El subdirector general se refirió en su intervención, en primer lugar, a la coyuntura actual del sector en el mundo; señaló que veintitrés millones de toneladas de buques habían sido amarradas, que cinco millones más lo serían dentro de poco y que otros veintitrés millones de toneladas en construcción habían sido canceladas.

Habló después de la situación futura de la industria naval española y dijo que se prevé seguirá dos caminos: uno a corto plazo y otro a largo plazo. En el primero de los casos se iría a una solución en base a promocionar la Marina Mercante española, para alcanzar en 1980 un tonelaje de once millones de registro bruto, ya que, además, era necesario enjugar la balanza de fletes. También la promoción comercial, con la apertura de oficinas en el extranjero. El segundo camino sería el apoyo a la productividad, afinando la reestructuración y la fijación precisa del tamaño de buques a construir. Asimismo, fomentar la investigación y la tecnología, por ser la industria naval una industria de futuro.

Tras el acto inaugural, las autoridades, personalidades y representaciones asistentes realizaron un detenido recorrido por los «stands» de las empresas que concurren al certamen.

El valor del material expuesto en esta feria se eleva a unos 600 millones de pesetas. El muestrario está expuesto en dos secciones principales: el primero, referido al astillero, y el segundo, al buque propiamente dicho. De aquél figuran los arbitrios de varaderos, gradas y diques, medios de elevación y transporte, maquinaria auxiliar de astilleros, servicios de aire, agua, gases, vapor y electricidad. En cuanto a la sección de construcción de buques, comprende el servicio de estructura, equipo y habilitación, instalaciones y servicios del casco, de carga, de maquinaria principal, auxiliar y complementaria, servicios de electricidad y electrónica y automatización y control a distancia.

PAROS EN P.Y.S.B.E.

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Los 181 productores de la factoría que Pesquerías y Salazones Bacalao Español (PYSBE) han entrado en su cuarto día consecutiva de paro. Los trabajadores solicitan que les sean abonados los haberes del mes de abril, del 12,50 por 100 correspondiente al mes de junio de 1974, las diferencias por convenio desde noviembre de 1974 y la gratificación de 500 pesetas por la festividad de San Julián, patrono de El Ferrol. Al parecer, no desean que se exporte el bacalao que actualmente tiene la factoría hasta tanto no se les pague las cantidades que reclaman.

ABSUELTO DEL DELITO DE NAUFRAGIO POR NEGLIGENCIA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El patrón de la embarcación «Peña Artape» ha sido absuelto del supuesto delito de naufragio por grave negligencia por el Consejo de Guerra presidido por el capitán de Fragata, Juan Casal Planas.

El siniestro ocurrió el pasado día 21 de marzo de 1974, cuando el pesquero se dirigía al puerto de Ondárroa, habiendo fallecido en el naufragio el marinero Florencio Montes Abal.

Durante el juicio, el acusado, Eudivigio Mendieta Echevarría, manifestó que no era patrón de costa del mencionado barco, sino patrón de pesca, y que como tal fue contratado, aunque también posee el título de patrón de altura.

El fiscal había solicitado para el acusado la pena de cuatro meses de arresto mayor, así como el pago a María Angeles Sáinz Sarasola, viuda del marinero muerto, de 500.000 pesetas y de 1.139.000 pesetas al armador del buque.

En el transcurso de la vista se puso de relieve que la casa armadora había recibido cinco millones de pesetas, cifra a la que se eleva el seguro contraído con dos compañías aseguradoras.

El acusado manifestó que firmó en blanco unos papeles que le presentaron los armadores en la clínica adonde fue trasladado, por haber sufrido lesiones en la columna vertebral a consecuencia del naufragio.

La sentencia no será firme hasta que la ratifique el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico.

GIJÓN

MEDALLA DE ORO DEL TRABAJO A UN PATRON DE CABOTAJE



GIJÓN (De nuestro corresponsal).—A don Nicanor Fuertes Díaz, patrón de cabotaje jubilado, le ha sido concedida recientemente, por Su Excelencia el Jefe del Estado, la medalla de oro del Trabajo, en reconocimiento de los indudables merecimientos que concurren en su persona: cincuenta años de servicios y ejerciendo la responsabilidad de mando a bordo y en una sola naviera es mérito bien probado de una voluntad de dedicación absoluta, de cumplimiento exacto y puntual del deber.

El señor Fuertes Díaz, hoy avecinado en Bilbao, retirado en 1972 al cumplir sesenta y ocho años de edad, tras incontables singladuras en su haber, nació en la villa asturiana de Lluarca en 1904, en el seno de una familia marinera con vinculaciones artesanas dedicadas a la construcción de buques, de los que no pocos hicieron la carrera de las Américas, destacando entre ellos el legendario bergantín «Favorita», por la famosa travesía Filadelfia-Lluarca en diecisiete días.

En 1924 se examina y obtiene el título de patrón de cabotaje, con el que ya pasa a ejercer el mando, sin interrupción, prácticamente, en barcos siempre de la misma naviera: «Joaquina», «Lalín», «Magdalena», «María Santiuste», «Conchita» y, por último y por más tiempo, el «Paco García», con los que realiza tráfico entre los diferentes puertos de cabotaje, especialmente del litoral Norte y NW, corriendo los temporales de nuestro mar familiar. ■ R. R. M.

«FERRYS» A AMSTERDAM

SANTANDER, 22.—El 26 de mayo se inauguró la línea de «ferrys» entre Santander y Amsterdam, con dos viajes semanales, a cargo de los buques españoles «Monte Toledo» y «Monte Granada». El nuevo servicio, capaz para ochocientos pasajeros por buque y trescientos automóviles, unirá el puerto holandés con la capital santanderina en cuarenta y una horas. En el viaje inaugural se trasladó al puerto holandés el alcalde santanderino, siendo recibido en Amsterdam por el burgomaestre de la ciudad.

BILBAO

QUIERE LIMPIAR LA RIA EL CONSORCIO DE AGUAS DEL GRAN BILBAO

BILBAO (De nuestro corresponsal).—El Consorcio de Aguas del Gran Bilbao está decidido a limpiar las pestilentes aguas de la Ría de Bilbao, convirtiéndolas en aquellas aguas limpias y transparentes que conocieron nuestros mayores no hace todavía muchos años.

Al respecto, el Consorcio está a punto de sacar a concurso el estudio para el saneamiento total y completo de Bilbao y de su no menos contaminada zona de influencia. El concurso, que al parecer saldrá en breve en el «Boletín Oficial del Estado», concederá tres meses para la presentación de propuestas, estableciéndose después un plazo de año y medio máximo para la conclusión de dichos estudios.

En este tiempo, los ingenieros y especialistas en materia de saneamientos e hidrología tendrán que examinar la totalidad de los alcantarillados, descubrir las fugas de aguas fecales y sopesar los futuros planes de expansión del gran Bilbao. Será la primera vez en España que se realice un estudio de tal envergadura.

Creemos que el esfuerzo merece la pena, sobre todo si es cierto —como parece— el estudio elaborado durante años por el químico Isidro Esteban Gómez. Según él, la ría de Bilbao recibe actualmente por habitante y año un total de 34 kilos de materias fecales y 428 litros de orina. Si tenemos en cuenta que la población de la comarca del Gran Bilbao es de seiscientos mil habitantes, tendremos que al cabo del año se vierten en la ría de Bilbao —según el mencionado estudio— unos 23 millones de kilos de materias fecales y unos 300 millones de litros de orina. Sumemos a todo esto los derrames industriales y los desechos arrojados por algunas factorías, y nos daremos cuenta de la urgencia y necesidad del proyecto aireado por el Consorcio de Aguas del Gran Bilbao.

EN ABRIL: 511 BARCOS CON CARGA DEL EXTRANJERO

Tras el descenso de entrada de barcos en el puerto de Bilbao registrado en el mes de marzo, la normalidad ha vuelto al Abra de la capital vizcaína. Concretamente, en el mes de abril último —según un informe recientemente elaborado— entraron en el puerto de la capital vizcaína un total de 511 buques con carga general procedente del extranjero. De estos barcos, 278 —es decir, el 54,4 por 100— fueron de bandera española, y el resto, 233 —un 45,6 por 100— de diferentes nacionalidades.

Respecto al mismo mes de 1974, las entradas en el puerto de Bilbao aumentaron en un total de 19 barcos, y en cuanto a la proporción de buques extranjeros, el aumento ha sido de 30 buques más.

Finalmente, se sabe que los barcos extranjeros llegados a Bilbao el pasado mes de abril pertenecían a un total de 34 países distintos, principalmente europeos.

EMBARGO PREVENTIVO CONTRA UN BUQUE LIBANES

La Comandancia de Marina de Bilbao ha prohibido la salida de puerto al buque de bandera libanesa «St. Providence», por embargo preventivo dictado por el Juzgado de Primera Instancia número 1 de Bilbao, promovido por la compañía consignataria de la capital vizcaína Condeflesa, S. A. Al parecer, dicha compañía reclama al buque libanés una deuda de más de dos millones de pesetas.

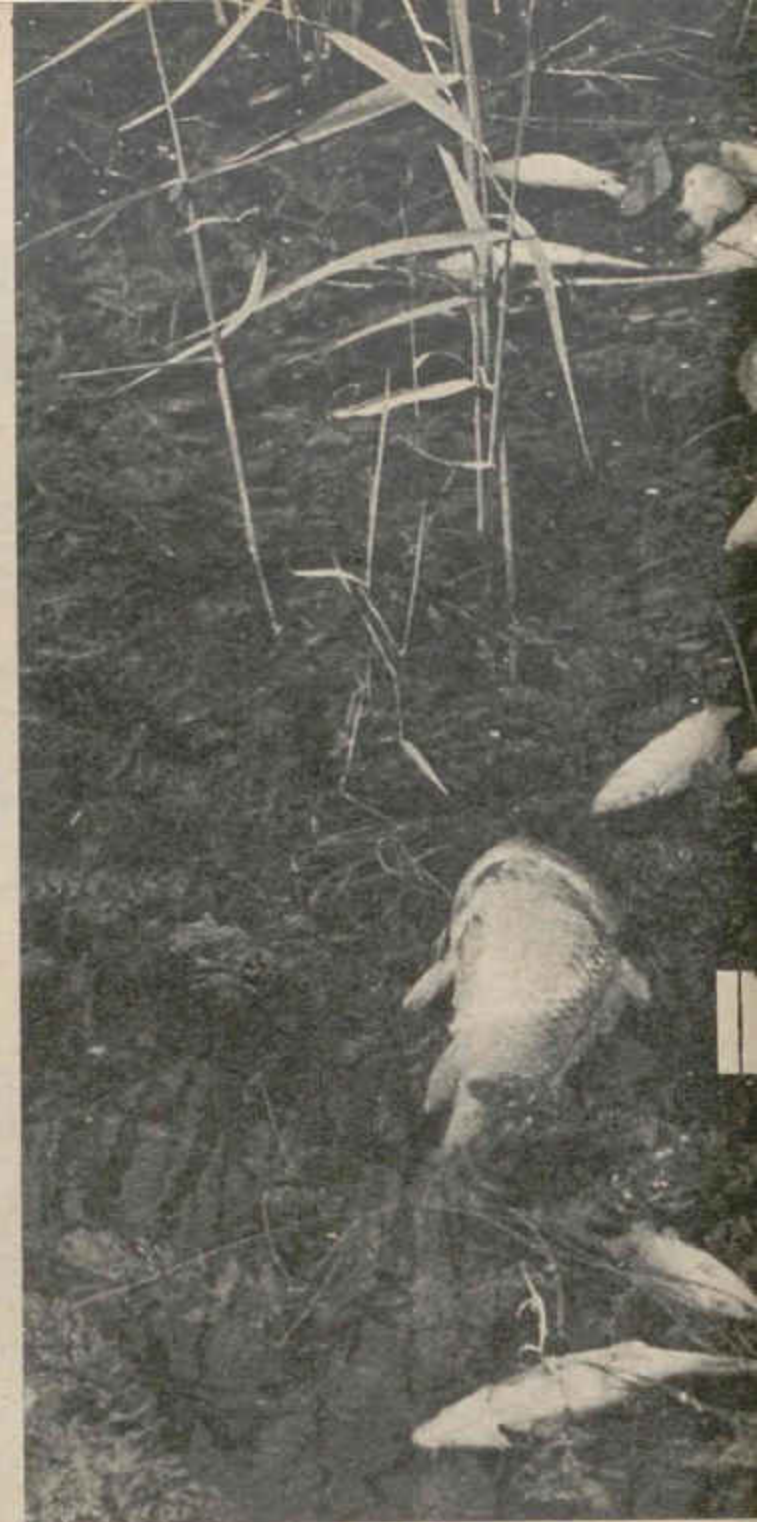
El buque ha sido trasladado a la dársena de Galdames, quedando amarrado a boyas. El «St. Providence» fue construido en Monrovia el año 1965, y tiene un desplazamiento de 22.248 toneladas.

TRESCIENTOS IMPORTANTES ARMADORES DE TODO EL MUNDO HAN ACEPTADO YA LA INVITACION PARA ASISTIR A LA FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO

Un total de 300 importantes armadores de todo el mundo ha respondido ya afirmativamente, aceptando asistir a la Feria Internacional de Bilbao, que tendrá lugar del 23 al 29 del presente mes de junio. Durante este feria se celebrarán las I Jornadas Internacionales Navales y Marítimas, así como las III Jornadas Internacionales Minero-Metalúrgicas.

En el sector naval, además de varias empresas extranjeras, participarán 14 astilleros españoles y 250 expositores de la industria auxiliar naval.

Los organizadores de esta importante feria cuentan con un presupuesto total para la misma de ocho millones de pesetas. ■ ADOLFO ROLDAN.



VALENCIA (de nuestro corresponsal). El martes 20 de mayo se confirmó oficialmente lo que ya en boca de los valencianos era público: una gran masacre de peces se había producido en la Albufera de Valencia. Las cifras que se daban eran astronómicas, calculándose en un principio que entre los arrozales de Cullera y los de Valencia habrían perecido unos 35.000 kilos de peces, en su mayor parte tencas o carpas.

El arroz se venía plantando en toda la región, desde hace siglos, por mata. En unas balsas especiales se hace germinar la semilla y cuando se obtiene una pequeña mata, ésta se trasplanta al campo, donde crecerá. Este es el sistema tradicional.

Pero este año se ha iniciado la plantación del arroz por siembra directa, es decir, lanzando la semilla al campo.

El problema comienza ahora. Unos dicen que la carpa, saltando desde la acequia entra en el campo a comer la semilla, mientras que otros, entre ellos los agricultores, dicen que tan sólo «marean» el arroz, es decir, que con sus movimientos y coletazos arrancan la pequeña planta que se está formando, con lo que las cosechas se ven bastante mermadas.

ARROZ O PECES

Mientras en el Ayuntamiento se prepara una moción al pleno con el fin de declarar la Albufera estación biológica y reserva de caza, con lo que se conseguiría conservar indefinidamente su fauna tanto piscícola como de aves, además de su flora, los agricultores de arroz están al parecer tratando de eliminar el mayor peligro para sus plantaciones, la carpa.

Hasta hace unos años, en que comenzó la seria degradación del lago, para evitar que el pescado causase daños a la agricultura, se procedía a su retirada por medio de cestas de mimbre. Luego hubo una época en que no existieron estos problemas, pero con las aportaciones de

aguas limpias en su mayor parte de Turia, y pesqueras, tan les de los puertos había mejor viéndose a no había p años.

Por otra parte de Servicios en el pasado llones, de la ciar las obras depuradoras lago.

Estando la carpa que aparece muerta que la arrastran a para sintieron los taminación.

La disyuntiva res necesitaban





ALBUFERA VALENCIANA

INSECTICIDAS VERTIDOS EN EL LAGO CAUSARON LA MUERTE DE 35 TONELADAS DE PECES

a la Albufera, procedentes de parte de los ríos Júcar y Segura y a los aportes de aguas de zonas urbanas como industrias, edificios ribereños, la situación ha empeorado considerablemente, volviendo a parajes en los que se pescaba desde hacía muchos años.

parte, la Comisión Provincial de Técnicas había aprobado en 1960 la inversión de 500 millones de pesetas, para iniciar el cinturón de colectores de aguas que se espera rodeen el lago.

En esta situación en este punto, la Albufera había vuelto a la Albufera, a miles de metros en las acequias, atravesando hasta el lago y de allí al mar, donde incluso se observaban efectos de esta nueva contaminación.

La solución está clara. Los agricultores deben proteger sus cultivos mien-

tras que la opinión pública, los organismos oficiales y el Ayuntamiento tratan de librar al lago de un desastre ecológico definitivo.

LAS PUNTUALIZACIONES

Una vez que la noticia salió a las primeras páginas de los periódicos locales, la reacción de la Federación Sindical de Agricultores Arroceros de España no se hizo esperar, negando, lógicamente, toda intervención en los hechos y aclarando que los productos utilizados en este cultivo se vienen empleando sin consecuencias desde hace muchos años.

Otra nota, la de la Federación Regional de Pesca Deportiva, exigía responsabilidades por la masacre de peces, y por último, varias declaraciones de arroceros volvían a insistir sobre la disyuntiva del arroz, y por tanto sus medios de vida, o el pescado.

APARECEN LOS BOTES

Por fin, el jueves 22, y cuando todo el mundo está a la espera de los análisis que se están efectuando en el Instituto de Agroquímica y Tecnología de Alimentos, dependiente del Patronato Juan de la Cierva del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, laboratorio municipal e Icona, el concejal del Ayuntamiento de Valencia Angel Amutio, acompañado de un notario que levantó acta, encuentra y recoge unos botes, cinco en total, en los que queda un líquido que por medio de un ingenioso sistema iba cayendo gota a gota en el agua de las acequias.

Los citados botes se trasladan al Instituto de Agroquímica, donde comienza esa misma tarde el análisis de su contenido.

Por último, el lunes día 26, el Instituto entrega el resultado del análisis al Ayuntamiento, en el que hace constar

que se ha encontrado un producto conocido comercialmente con el nombre de Endosulfan. El citado producto es un insecticida acaricida, organoclorado, clasificado por su peligrosidad en el grupo B, o sea, aquellos que aun siendo peligrosos pueden ser comprados y empleados con relativa libertad. El Endosulfan, también conocido con el nombre de Thiodan, es de uso bastante extendido, y la dosis letal, 50 para el hombre, es de 110 partes por millón por vía bucal. Lo que hasta el momento se desconoce es su toxicidad para la fauna piscícola.

No obstante, quedan todavía los análisis de las aguas y de las vísceras de los peces muertos para saber en concreto si ha sido este producto químico el causante de la mortandad, o bien pudiera ser una combinación de varios elementos en el agua.

LA RECOGIDA DE LOS PECES

Cientos de kilos de peces, los que no había arrastrado el agua hasta el mar, fueron recogidos por equipos especiales que tuvieron que utilizar máscaras antigás para poder soportar el olor. Luego, apilándolos en gigantescos montones fueron quemados gracias a la colaboración del Ejército, que se desplazó a la Albufera con lanzallamas. Fueron en total 20.000 kilos los que quedaron reducidos a cenizas.

¿UN FUTURO NEGRO?

¿Cuál es el futuro de la Albufera? Esta pregunta está en la mente de todos los valencianos. Uno de los hábitats más importantes de Europa, base imprescindible para las aves migratorias en sus largos desplazamientos, está a punto de desaparecer si atentados como el ocurrido vuelven a suceder. Pero mientras la preocupación por la Naturaleza crece, el agricultor vuelve a pensar en sus cosechas, y si esta vez ha sido un producto en el agua, dentro de poco comenzarán las fumigaciones aéreas de insecticidas y herbicidas, nada saludables para un lago que muchos dicen agoniza. ■ V. FAYOS. Fotos: LUIS VIDAL.

En El Palmar, para la limpieza de la zona se tuvieron que utilizar caretas.

EL GOLFO DE VIZCAYA, POSIBLE RESERVA PETROLIFERA

MADRID.—La plataforma continental del golfo de Vizcaya, así como la atlántica de las islas Británicas, ofrecen excelentes perspectivas en cuanto a posibilidades de que contengan importantes reservas de petróleo y gas natural, según un estudio realizado por geólogos y especialistas en prospecciones petrolíferas de varios países, y que publica la revista «Ciencia y Técnica en el Mundo», del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Se cifran en las cuatro quintas partes de las reservas petrolíferas y de gas natural las que se encuentran bajo el fondo de los mares en las zonas próximas a las costas o plataformas continentales. El interés por la explotación de estos yacimientos submarinos crece día a día, planteando en un futuro próximo graves problemas internacionales, al ser fuente de disputas entre los países limítrofes al extenderse de forma unilateral por alguno de ellos el límite de las aguas jurisdiccionales.

En estos momentos se está extrayendo del fondo del mar un 20 por 100 de la producción mundial, pero en el próximo decenio, esta cantidad será quintuplicada, y se llegará a extraer de los yacimientos submarinos del 35 al 40 por 100 de la producción mundial de crudo de petróleo.

Para Europa Occidental resultan de primordial importancia estos yacimientos del fondo del mar, ya que sus posibilidades en tierra firme son limitadas o han sido agotadas, y su dependencia respecto a otros países conduce a graves peligros, como se ha visto últimamente.

TRES PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS POR PATRULLERA FRANCESA

BILBAO, 23.—Tres pesqueros españoles de la flota cantábrica han sido apresados por un guardacostas francés y conducidos al puerto de Le Verdon cuando se hallaban dedicados a las faenas pesqueras.

Los barcos apresados son: «Virgen de Dorleta», de Lequeitio (Vizcaya); «Siempre Perales», de Castro Urdiales (Santander); y «Agosare», de Cudillero (Asturias). Los tres pesqueros fueron apresados por una patrullera francesa, bajo la acusación de que se encontraban «a menos de seis millas de la costa francesa». Los pescadores españoles, en cambio, aseguran que se hallaban fuera de las seis millas.

Se desconoce por el momento si los pescadores se encuentran en libertad o detenidos.

DESCENSO ALARMANTE DE LA ANCHOA

BILBAO, 21.—En estos diez últimos años, la producción de anchoa ha descendido alarmantemente, hasta el punto de que muchos de los barcos que hacían esta costera han ido abandonándola. Así se dice en un estudio sobre la biología y la pesca de la anchoa en el Cantábrico y en el Golfo de Vizcaya, elaborado por Orestes Cendrero y José L. Cort, del Instituto Español de Oceanografía, de Santander.

Y agregan: Posiblemente el punto más bajo registrado en las capturas de anchoa en el período 1964-1973 se alcanzó en 1970, donde los puertos de la región cantábrica no totalizaron más de 20.000 toneladas escasas. A partir de este año, sin embargo, se ha ido notando un aumento paulatino de las capturas, que han superado las 25.000 toneladas en 1974.

Después de estudiar la alimentación, la edad, el crecimiento, la reproducción, la influencia de los factores ambientales y el estado actual de la población, el análisis en cuestión concluye calculando que en la actual costera, que finalizará en el mes de junio, «puede capturarse una cantidad aproximadamente igual a la de 1974, es decir, unas 25.000 toneladas».

BERMEO

PESCADOR AHOGADO

BERMEO, 24 (Vizcaya).—Ignacio Arteché, marinero del pesquero «Estrella de Navidad», de la flota de bajura de Bermeo, ha perecido ahogado al caer al mar cuando se estaba largando la red. El accidentado tenía cincuenta y un años de edad, estaba soltero y vivía en Bermeo. Según se ha podido saber, Ignacio cayó al agua enredado en la red. El pescador se mantuvo unos momentos a flote, agarrado a la red, pero fue arrastrado por las cuerdas y desapareció bajo las aguas. Inmediatamente el barco dio marcha atrás, y se pudo rescatar al infortunado Ignacio, que continuaba enredado en la red, pero cuando lo subieron a cubierta era ya cadáver.

PIDEN DOS MESES DE VACACIONES POR CADA CINCO DE EMBARQUE

Bilbao, 13. (Europa Press).—Las esposas de marinos vizcaínos están trabajando desde hace algunos meses en la preparación de gestiones para la modificación de la reglamentación actual de los trabajadores del mar, tanto de la Marina Mercante como de pesca. Dichas modificaciones se refieren fundamentalmente a las vacaciones y su retribución.

Estas esposas piensan solicitar dos meses de vacaciones por cada cinco meses de embarque, que serían pagadas con el salario completo para todos los tripulantes. Justifican esta petición argumentando que «solamente de este modo es posible una vida de matrimonio y familia». Asimismo, señalan que las vacaciones pagadas a salario mínimo son insuficientes, ya que este salario es muy reducido.

Actualmente los marinos españoles tienen derecho a treinta días de vacaciones por cada once de embarque, mientras que en Inglaterra y en Francia tienen derecho a dos meses y medio de vacaciones por cada seis de embarque; en Suecia, por cada seis meses de embarque tienen tres de vacaciones; en Bélgica, Holanda y Alemania, dos meses de permiso por cada seis de embarque.

PASAJES

REGULACION DE CARGA Y DESCARGA

MADRID, 19.—Queda cancelado el régimen especial de carga y descarga instalado en el puerto de Pasajes. Las empresas contratistas de carga y descarga que deseen realizar faenas en tierra y ser censadas como tales, previa constitución de la correspondiente fianza ante la Junta del Puerto de Pasajes, deberán someterse expresamente a la reglamentación que, de acuerdo con sus atribuciones, y de conformidad con las disposiciones en vigor, se establezca, y manipular un mínimo anual de 10.000 toneladas de graneles o 4.000 toneladas de mercancía general diversa.

La presente Orden del Ministerio de Obras Públicas de 19 de mayo, publica el «Boletín Oficial del Estado», señala que por el ejercicio de la actividad industrial se devengará a la Junta un canon equivalente al 5 por ciento del importe que en cada operación de embarque o desembarque suponga la aplicación de la tarifa g-3, siempre que haga referencia a mercancías que impliquen manipulaciones en tierra.

Con independencia del canon de actividad industrial, todas las empresas que realicen faenas de carga y descarga en el puerto de Pasajes quedan obligadas al cumplimiento sobre tasas por explotación de servicios.

VII Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo HACIA LA REGULACION DE PESCA DE ARRASTRE

CARTAGENA, 6.—Se ha reunido en esta ciudad la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, en la sala de actos de la Casa Sindical, bajo la presidencia del director general de Pesca Marítima, don Jaime Manuel y Piniés, con asistencia de los vocales y asesores del litoral.

El único punto del orden del día ha sido el estudio de un anteproyecto de Orden ministerial para la regulación de la pesca de arrastre en el Mediterráneo, que puede descomponerse así:

- Frenar el aumento del poder de pesca.
- Controlar el esfuerzo de pesca, disminuyéndolo en cuanto sea posible.
- Proteger las crías de las especies más importantes.
- Reestructurar la flota.

Para conseguir estos objetivos, el anteproyecto consta de unas normas cuyo concepto general ha recibido el consenso de la Comisión y cuyos aspectos particulares han sido largamente discutidos hasta llegar a unos acuerdos que en líneas generales matizan la redacción en unos casos y detalles en otros.

Se ha hecho hincapié en que las dimensiones mínimas de las mallas sean referidas exclusivamente al copo del arte y que éstas sean de 20 mm. para las tejidas con fibra de

cáñamo o polietileno, y de 19 mm. para las tejidas con fibras de poliamida, con nudos perfectamente fijos.

Se ha contemplado la posibilidad de que puedan realizarse experiencias con estos artes, controladas por biólogos de los Institutos y el estudio de porcentajes de un máximo de tolerancia en la venta de ejemplares de tallas inferiores a las propuestas.

Como divisoria entre las dos zonas de pesca del Mediterráneo se ha propuesto la enfilación Monte de las Zorras-Faro Cabo de Cullera (demora verdadera 85° de Faro Cabo Cullera).

Se ha propuesto que se faculte a la Dirección General de Pesca Marítima para que en casos especiales y previa petición del Sindicato Provincial de la Pesca correspondiente, oído el parecer de los Institutos pesqueros, Organización Sindical y Consejo Ordenador, se pueda autorizar la pesca en zonas y épocas distintas a las fijadas, en consideración a una demostrada riqueza económico-pesquera.

Los vocales han hecho mucho hincapié en que de un modo expreso se haga constar la libertad de cualquier armador para disponer que su barco pueda pescar en cualquier punto del Mediterráneo español sin más restricciones que el cumplimiento de horarios y normas de carácter general.

En relación con las licencias de pesca se ha tratado de que sean incluidos todos los barcos cuyo derecho al ejercicio de la pesca de arrastre sea evidente y de excluir a los que no habiendo adquirido el derecho y no habiendo sido construidos para ejercerlo en el Mediterráneo, no deben aumentar la ya excesiva potencia que faena en esta mar.

La Comisión cumplimentó al almirante capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, don José Yusty Pita, y efectuó una visita de cortesía al alcalde-presidente del Ayuntamiento de Cartagena, don Luis Roch Sánchez. ■ LUIS MILLAN ROCA.

PALMA DE MALLORCA

COLOQUIO SOBRE TRANSPORTE Y CONSERVACION DE LA PESCA

PALMA DE MALLORCA.—En el laboratorio del Instituto Español de Oceanografía se ha celebrado un coloquio sobre transporte y conservación de la pesca capturada en el que han tomado parte don Antonio Moreno de Guerra, ingeniero-jefe de División de RENFE; don Eugenio Angel García Matamoros, del Centro Experimental del Frío (Consejo Superior de Investigaciones Científicas); una representación de las cofradías sindicales de pescadores de Baleares, con el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, don Miguel Massutí Oliver, y una representación de las de Tarragona, con el presidente, don Gonzalo García de la Peña. Este coloquio ha supuesto la continuación de los contactos iniciados a raíz de la VI Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, en Valencia, en enero último.

El señor García Matamoros abrió el coloquio manifestando que la pesca, desde su captura a consumidor, sufre una serie de alteraciones, con comportamientos distintos según las especies, y que en el propósito de alargar el tiempo de conservación hay que tener en cuenta el tratamiento a bordo, el transporte y procedimientos empleados. Con el empleo del nitrógeno líquido hay un enfriamiento constante, regulable a una temperatura conveniente y uniforme en el caso de contenedor. El nitrógeno líquido, al evaporarse, se expande, y un termostato mantiene la temperatura idónea.

El señor Moreno de Guerra expone que la idea es transportar la pesca a centros distribuidores, en combinación con el Centro Experimental del Frío. Se han realizado experiencias con mejillones, rape, merluilla, desde Vigo a Barcelona. Los contenedores para el transporte pueden ser situados en cualquier punto. Su capacidad, diez toneladas de pesca; su peso bruto, veinte toneladas. La cantidad de carga depende de la densidad de la mercancía.

Las experiencias realizadas han servido para observar el comportamiento de la mercancía en viajes de duración máxima, unas cien horas, que suponen desde España a puntos distantes de Europa. No hay precios calculados en principio, si bien regirían las condiciones normales en ferrocarril.

Se establece un animado diálogo, centrándose en la determinación del punto idóneo para situar la pesca a contenedor, conveniencia de mezcla de especies, tal como se efectúan las capturas, normalización de envases, tratamiento del pescado a bordo, garantía en que el pescado esté en el Mercado Central a la madrugada siguiente a la de su embarque. Se estudia la posibilidad de un viaje experimental en el que RENFE daría el programa, una vez considerado por los armadores de Baleares y los de la Península, interesados en ello, estableciendo contactos con la CAT y los mercados centrales, estimándose preferible un sistema cooperativo en el envío dada la capacidad del contenedor y el volumen habitual de las capturas de un barco.

Se estima que estas experiencias podrían iniciarse en la campaña de gamba del próximo año. ■ L. M. R.

DON JOSE MASIP, PRESIDENTE DEL COMITE TECNICO

ES EL PRIMER INTENTO SERIO PARA RECUPERAR LAS PESQUERIAS

«CONVERTIR LA NUMEROSA Y POCO RENTABLE FLOTA ACTUAL POR OTRA DE MENOS UNIDADES Y MAYOR RENDIMIENTO»

Como informamos en estas páginas, se celebró en Cartagena la VII Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, con vistas a la proyectada reglamentación para la pesca de arrastre. El secretario de la Comisión y presidente de su Comité Técnico, don José Masip Cosín, tiene la amabilidad de responder a nuestras preguntas, y nos informó de que la convocatoria ha sido debida al deseo del director general de Pesca Marítima de dar pronta solución a la situación de la pesquería de arrastre del Mediterráneo, que reviste, según los últimos datos estadísticos, acentuado carácter de crisis.

—¿Cuál ha sido el orden del día?

—Exclusivamente el estudio de un proyecto de Orden ministerial que reglamente la pesca de arrastre en el Mediterráneo y controle su esfuerzo.

—¿En qué objetivos se concreta el proyecto?

—Los objetivos del proyecto son frenar el aumento del poder de pesca, disminuir en lo posible el esfuerzo pesquero, proteger las crías de las especies más importantes y facilitar la reestructuración de la flota.

—¿Qué innovaciones se introducirían en relación con normativas anteriores?

—En relación a los objetivos citados, se propone la concesión de licencias que permitan fijar el actual poder de pesca y llevar su control, la ampliación de mallas hasta cuarenta milímetros en su diagonal como dimensiones mínimas, limitar la libertad de acción de los barcos menores de treinta y cinco toneladas de registro bruto, suprimir las obras de mejora y prohibir el aumento de potencia en estos barcos. Las vedas se propone que sean permanentes en fondos menores de cincuenta metros, con distinta duración en primavera-verano, para dos zonas distintas, hasta fondos de ciento treinta metros.

—La reestructuración de la flota pesquera supone convertir la actual, muy numerosa y de muchas unidades poco rentables, en otra de pocas unidades de mayor

rendimiento. A este fin, es necesario evitar la especulación sobre el valor de los barcos pequeños, que no disponen de otro valor que el que les supone el permiso de pescar al arrastre, limitando sus desplazamientos.

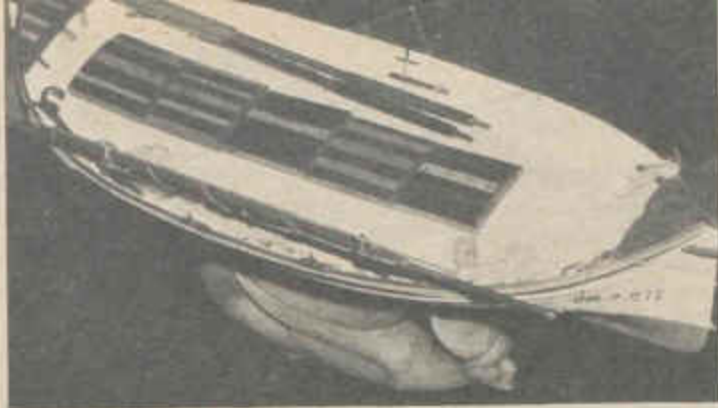
—¿Para cuándo se espera entre en vigor la normativa que se fije?

—Nada se puede decir, porque todavía faltan los informes de la Organización Sindical, Consejo Ordenador de la Marina Mercante, etcétera. Ahora bien, el director general de Pesca Marítima tiene el máximo interés en dar celeridad al trámite.

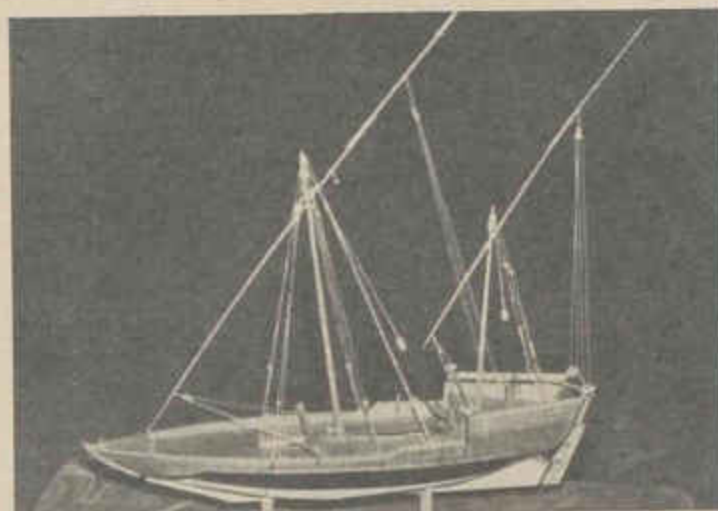
—En líneas generales podemos decir que es el primer intento serio para recuperar la pesquería de arrastre del Mediterráneo, que recoge cuantas experiencias y recomendaciones ha venido formulando la Comisión Permanente desde mil novecientos setenta. Esta reglamentación se vería positivamente complementada si dispusiera de una vigilancia eficaz para su mejor cumplimiento.

No restamos más tiempo al señor Masip. Su mesa de trabajo está ocupada por cuadros estadísticos, gráficos, volúmenes con disposiciones oficiales... Su probada actividad y capacidad de trabajo han tenido un paréntesis.

La normativa proyectada recoge experiencias y criterios que van a tener vigencia generalizada. ■ L. M. R.



Falucho mallorquín (Cerdá).



Sambuco árabe (Bonet).

EXPOSICION DE MODELOS NAVALES

PALMA DE MALLORCA.—Se ha presentado en esta capital una muestra de modelos navales y barcos en botella, de gran interés, pues además de participar en la misma tres expertos en el tema, como son Joaquín Bonet, Salvador Cerdá y Javier Pastor, se han incluido una serie de elementos gráficos e históricos que la ilustran.

El propósito ha sido completar la Exposición en el sentido técnico e histórico del modelismo naval.

Interesantes muestras de las importantes obras de esta exposición son, por ejemplo, el sambuco árabe, del mar Rojo, de Joaquín Bonet; el falucho «Sebastián», de Salvador Cerdá, o la goleta de pesca «Gertrude L. Thebaud», de Javier Pastor.

DON LUIS VENTURA, MEDALLA AL MERITO EN EL TRABAJO



PALMA DE MALLORCA. La medalla de plata al Mérito en el Trabajo le ha sido concedida a don Luis Ventura González, delegado provincial del Instituto Social de la Marina en esta ciudad. Se recompensa, de esta manera, una labor de muchos años, abnegada y eficaz, que el señor Ventura González viene llevando a cabo en favor de los trabajadores del mar.

BARCELONA

LINEA MARITIMA AL MAR ROJO

BARCELONA, 23.—Una línea marítima regular enlazará Barcelona con el mar Rojo, a través del canal de Suez, a partir del día 16 de junio próximo, con una frecuencia de diez días para cada viaje de salida y llegada. La línea será la primera regular que vuelva a utilizar el canal de Suez, tras sus ocho años de cierre, y la explotación correrá a cargo de la sociedad hispano-italiana que puso en marcha la línea «canguro» entre Barcelona y Génova.

Esta nueva línea regular estará destinada exclusivamente a carga, por el sistema «roll and roff», a fin de que los transportes se realicen por las empresas que utilicen la misma, usando sus propios camiones desde origen a punto de destino, en toda la amplia zona de aquel sector de Oriente Medio. Para su puesta en marcha se confía en que realmente el canal de Suez quede abierto a partir del próximo día 5 de junio, tal como anuncian las autoridades egipcias, y el primer «canguro» saldrá del puerto de Barcelona el día 16 del mismo mes, inaugurando la citada línea al mar Rojo, que tendrá el recorrido Barcelona-Génova-Port Said-Djeddah y Port Sudan, con regreso por el mismo itinerario.

MATARO

FINANCIACION PARA EL PUERTO DEPORTIVO-PESQUERO

MATARO (Barcelona).—El tema del puerto fue el que centró el interés general de entre los numerosos asuntos tratados en el pleno municipal celebrado con enorme interés de los vecinos hace unos días.

A pesar de que muchos temas del orden del día revestían especial importancia para la ciudad, fue en el informe mensual de la alcaldía donde el señor Robert Graupera analizó extensamente las derivaciones que para la ciudad significaba la concesión administrativa para la construcción del puerto deportivo-pesquero.

CONDICIONES DE LA OBRA

El alcalde manifestó que al autorizar al Ayuntamiento la construcción del puerto, mediante Orden ministerial de 25 de abril pasado, se hacían constar diversos condicionantes. En este sentido, merece destacarse el hecho de que las obras pasarán a integrarse en las instalaciones portuarias dependientes del Grupo de Puertos de Barcelona-Tarragona, otorgándose al municipio la concesión administrativa de la zona de servicios y dársenas deportivas, una de las cuales se destina a uso libre.

La concesión de explotación se sujeta a 18 condiciones, que deberán ser estudiadas por la corporación en un pleno extraordinario a celebrar en fecha próxima. Una de aquéllas es la que establece la entrega de la zona y dársena pesquera al Grupo de Puertos de Barcelona-Tarragona, para su explotación.

DIVISION EN TRES ZONAS

Otros interesantes datos relativos al futuro puerto destacan en la indicada orden ministerial:

— Durante el periodo de información pública no hubo reclamaciones.

— En la información oficial solicitada a la Comandancia de Marina, Ministerio de Comercio, de Marina, de Informaciones y Turismo, del Ejército y Delegación de Deportes, todos los informes emitidos han sido favorables.

— La Jefatura de Costas, en su informe, estima muy extenso el anteproyecto presentado, reduciendo su longitud y dando unas normas para la redacción del proyecto, que deberá presentarse de acuerdo con ellas antes de tres meses, dividiéndolo en tres zonas:

1.ª La actual ocupada por el Club Náutico y Centro de Natación.

2.ª La deportiva, que abarca, aproximadamente, desde la proyección de la calle de Jorge Juan a la de Santa Rita.

3.ª La pesquera, desde esta última a la calle de Lepanto.

Consciente de su indudable trascendencia económica, el Ayuntamiento hace meses que está estudiando la fórmula ideal de financiación de las obras, sobre la base sumamente importante de que el puerto no implique desembolso alguno por el municipio.

ALICANTE

IMPOSICION DE LA MEDALLA DE PLATA DE LA PREVISION AL GOBERNADOR CIVIL

- ASIMISMO LES FUE IMPUESTA AL DELEGADO DEL MUTUALISMO LABORAL, AL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA Y A UNA FUNCIONARIA DE ESTE ORGANISMO.

ALICANTE (Especial para «Hoja del Mar»).—El pasado día 20 de mayo fue impuesta, en la Casa del Mar, de Alicante, la medalla de plata de la Previsión concedida por el Instituto Nacional de Previsión al gobernador civil de Alicante, don Benito Sáez González-Elise, por sus años de servicio en el Instituto Social de la Marina en Valencia; al delegado del Instituto Social de la Marina en Alicante, don José Luis Camarasa Monge; al delegado provincial del Mutualismo Laboral, don Antonio Díez Martínez, funcionario excedente de aquel organismo, y a doña Pilar Muntañer Sabater, secretaria de despacho en el Instituto Social de la Marina en Alicante y decana de los funcionarios en el citado centro.

BREVE REUNION DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Antes de celebrarse el acto de imposición de condecoraciones se reunió el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, para intercambiar puntos de vista con el secretario general del ISM, quien manifestó su interés por conocer los problemas que los hombres del mar de la provincia tienen planteados. Finalizada dicha reunión se celebró en el salón de actos de la Casa del Mar el acto oficial.

Con el gobernador civil y secretario general del Instituto Social de la Marina asistieron el alcalde accidental, en representación del alcalde de la ciudad, don Francisco Martín de Santaolalla; comandante militar de Marina, don Pedro Celestino Rey-Ardid; delegado de la Organización Sindical; subjefe provincial del Movimiento; presidente del Sindicato Provincial de Pesca; presidente y director general del INP, y los delegados del ISM en Alicante y Mutualismo Laboral. En el salón estaban los miembros del Consejo Provincial del Instituto, funcionarios, patrones mayores de cofradías de pescadores de diversas poblaciones del litoral, decano del Colegio de Abogados y personal médico y auxiliar de la clínica del Instituto, instalada en la Casa del Mar. Hizo el ofrecimiento de las condecoraciones el presidente del Instituto Nacional de Previsión, don Ascensio Navarro Marcili. Cerró el acto el gobernador civil, agradeciendo, en nombre de todos, las condecoraciones que les habían sido impuestas. ■ F. A.

VALENCIA

FALTA ESPACIO EN EL PUERTO

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—El Ayuntamiento de Valencia, en su pleno celebrado el pasado día 9 de mayo, se opuso en su informe a la Junta del Puerto de Valencia al proyecto de ganar terrenos al mar al Norte del mismo. El citado proyecto, que entró en información pública el pasado mes de abril, preveía el ganar, mediante rellenos junto al muelle de Levante, más de 500.000 metros cuadrados de superficie, con un costo de cerca de los 500 millones de pesetas.

En esta superficie, de la que sin duda saldría beneficiado el puerto valenciano —del que siempre se ha dicho que está necesitado de metros, sobre todo en segundas zonas—, se preveía en la Memoria del proyecto una pequeña zona residencial, otra industrial y otra para operacio-

nes portuarias propiamente dichas.

LAS OPOSICIONES Y SUS RAZONAMIENTOS

El primer organismo que, al parecer, se opuso

La negativa del Ayuntamiento está en base a la zona industrial, alegando que en esa zona no está previsto en el plan de ordenación urbana ni en el parcial correspondiente ninguna zona calificada de industrial, por lo que ha-

MALESTAR PORTUARIO

Estas negativas no han sido acogidas por los consignatarios, armadores y entidades usuarias del puerto de Valencia, ya que cuando el movimiento económico del puerto puede considerarse como normal se plantean serios problemas de espacio. «Si esto es ahora, veremos qué ocurre cuando empiece a funcionar la Ford», dicen pensando en nuevos problemas de espacio.

Por otra parte, estas mismas entidades, entre las que hay que incluir al Sindicato Provincial de la Marina Mercante, están tratando de eliminar el efecto negativo de estos informes mediante escritos de adhesión al proyecto, razonando en ellos las necesidades de espacio presentes y futuras del puerto de Valencia. ■ U. FAYOS.

- EL AYUNTAMIENTO SE OPONE A GANAR TERRENOS AL MAR.

al proyecto de una forma oficial fue la Comandancia de Marina de Valencia, alegando que este tipo de obras deben ser realizadas por el Estado y no por la iniciativa privada, ya que si lo hace esta última, los terrenos quedan en propiedad particular al encontrarse fuera del recinto portuario actual.

bría de realizar las correspondientes modificaciones de estos planes. El proyecto tendría el visto bueno del Ayuntamiento en el único caso en que toda la zona se dedicase a residencial o portuaria, coincidiendo con las calificaciones de los terrenos colindantes.

INAUGURACION DEL AMBULATORIO DEL I. S. M. Y OFICINAS DE LA COFRADIA DE PESCADORES

ALICANTE (especial para HOJA DEL MAR).—Altea vivió el 20 de mayo una intensa jornada marinera. Aprovechando la época de las fiestas de la localidad, se inauguró y fue puesto en servicio el nuevo ambulatorio del Instituto Social de la Marina y el edificio que acoge a dichas instalaciones y las de la Cofradía de Pescadores.

LLEGADA DE AUTORIDADES Y PERSONALIDADES

Procedentes de la capital de la provincia, en cuya Casa del Mar había tenido horas antes lugar la entrega de la medalla de plata de la Previsión al gobernador de la mis-

● **PRESIDIERON EL ACTO EL GOBERNADOR CIVIL DE LA PROVINCIA Y EL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.**

ma, don Benito Sáez González-Elipe, por sus veinticinco años de dedicación y trabajo en el Instituto Social de la Marina, y a tres funcionarios más, acompañados por el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego; comandante militar de Marina; primer teniente de alcalde de Alicante, en representación del alcalde

de la ciudad; presidente del Sindicato Provincial de la Pesca y numerosa representación de los medios marítimo-pesqueros de la provincia. Llegaron a Altea a la inauguración de las citadas instalaciones. Se procedió a la bendición de las dependencias y seguidamente fueron recorridas las distintas dependencias por las personalidades.

VISITA A UN GRUPO DE PENSIONISTAS EN VACACIONES

A continuación el secretario general del ISM visitó al grupo de pensionistas que en periodo de vacaciones se hallan pasando unos días de asueto en "La Cala de Finistral" a un "tiro de piedra", como aquel que dice, de Benidorm.

Se trata de un grupo de 68 afiliados a la Seguridad Social, procedentes de la Marina Mercante y con residencia en Madrid, que están pasando un turno de vacaciones.

Les acompañan dos asistentes sociales y la duración del turno de vacaciones es del día 14 de mayo hasta el 29. ■ ARACIL.

ALBORAN

PUEDE DESAPARECER LA ISLA, MINADA POR LAS OLAS

MADRID.—La isla de Alborán, auténtico portaaviones en el Mediterráneo, puede quedar totalmente sumergida en el mar, según una información del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

El futuro de Alborán, que poco a poco va siendo minada por las olas, parece ser que está en la conversión de un bajo peligroso para la navegación, donde la vida de tierra habrá desaparecido para siempre.

Este enclave rocoso y plano de origen volcánico a mitad de camino entre Adra (Almería) y Melilla, tiene una gran importancia ecológica, como se desprende de que en pleno siglo XX se pudieran encontrar especies remotas y desconocidas de plantas.

Alborán fue refugio de piratas y precisamente toma su nombre de uno de ellos. «El Borany», cuya tumba puede verse aún en la isla.

Hoy, este remoto y desconocido peñasco, guardián y espectador de las flotas que pasean por el Mediterráneo, ha saltado a las primeras páginas de los periódicos por su valor estratégico.

Un grupo de investigadores pertenecientes a la Universidad de Granada y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas vio en sus estudios la posibilidad de que este puente aún no tendido entre los dos continentes desaparezca un día.

ALGECIRAS

DOS PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS POR MARRUECOS

ALGECIRAS, 27.—Dos barcos pesqueros españoles han sido capturados nuevamente por las autoridades marroquíes: el primero, de nombre «Delfín Verde», con base en Algeciras, en aguas de Larache, fue llevado a Casablanca; el segundo tiene su base en Málaga y se denomina «Ramón y Paquita». A ambos barcos les han sido impuestas multas de 600.000 pesetas, además de haberles confiscado la pesca que llevaban, las artes y demás material de estos menesteres.

DOS COCINEROS DESAPARECIDOS

ALGECIRAS.—Dos hombres pertenecientes a la tripulación de barcos distintos, pero los dos cocineros, han desaparecido al caer al mar.

La primera de estas desapariciones fue comunicada por el patrón del barco en el que el desaparecido trabajaba, el «Zahara de los Atunes», con base en Barbate de Franco, a la Comandancia Militar de Marina de Algeciras, puerto hacia el que viajaba el pesquero cuando Manuel Correa Correa, de cuarenta y dos años de edad, debió ser arrebatado del mismo por un golpe de mar. El accidente no fue advertido por ninguno de sus compañeros, y más tarde, cuando se apre-

ALGECIRAS

ció la falta del cocinero, fueron inútiles todos los trabajos de búsqueda realizados.

El otro desaparecido es Francisco Jiménez González, de cincuenta y tres años de edad, cocinero del pesquero «Jaime y Agustín», que viajaba desde Algeciras a Canarias, y que desapareció a la altura de Casablanca. Al igual que en el caso anterior, el marinero fue buscado con insistencia, pero sin resultado positivo alguno.

CAPTURAN VIVA A UNA BALLENA

ALGECIRAS (Cádiz), 17.—Una ballena, que arrojó un peso de 1.500 kilos, ha sido capturada viva por un barco pesquero en el interior de la bahía algecireña.

La captura fue lograda, en principio, por un pequeño bote que faenaba en la bahía, cuyos tripulantes fueron los que divisaron el cetáceo, el cual debió de haber entrado en la ensenada algecireña impulsado por alguna corriente y, desorientado, no acertaba a encontrar después la salida hacia el estrecho.

Dado el tamaño de la ballena, no podían izarla a bordo ni remolcarla al puerto, por lo que optaron por avisar al barco pesquero «Alcorcón», de 150 toneladas de peso muerto, que se encontraba en las cercanías. Con la ayuda de este pesquero pudieron remolcar la ballena, aún viva, hasta la lonja del puerto algecireño.

Por desgracia para los pescadores, la laboriosa captura no tuvo un final económico muy feliz, ya que el precio en subasta del cetáceo, vendido para la fabricación de guano, ascendió tan sólo a 1.500 pesetas (a peseta por kilogramo).

BARBATE

BOTADURA DE UN CONGELADOR

BARBATE DE FRANCO (Cádiz), 23.—Ha tenido lugar hoy el bautizo de un nuevo barco de la flota congeladora de Barbate de Franco, el denominado «Playa de la Yerbabuena». Se trata de otra de las unidades pesqueras que se construyen de acuerdo con el plan de reestructuración y renovación de la flota de pesca aprobado por el Estado.

El pesquero, de casco de hierro, tiene una eslora de 38,15 metros, 7 de manga y 3,90 de puntal, con 250 toneladas de desplazamiento y capacidad de bodegas de 235 metros cúbicos.

El «Playa de la Yerbabuena» se dedicará a la pesca de palangre de altura y su coste ha sido de 62 millones de pesetas. Al acto del bautizo del pesquero asistieron el gobernador civil de la provincia de Cádiz, señor de Santiago y Juárez; los comandantes militares de Marina de Cádiz y Algeciras, delegado del Instituto Social de la Marina y las autoridades locales.

UN PESQUERO REMOLCA HASTA PUERTO DE SANTA MARIA A UN MERCANTE CHIPRIOTA

PUERTO DE SANTA MARIA.—Ha llegado a este puerto, remolcado por el pesquero «Maruja Soledad», el buque mercante chipriota «Angelique Taf», que sufrió un incendio a bordo y fue abandonado por sus tripulantes, los cuales, al parecer, han sido recogidos por un mercante inglés, aunque se ignora su paradero.

El «Angelique Taf», de 499 toneladas de registro bruto, navegaba en aguas del Atlántico, próximas al estrecho de Gibraltar, cuando fue avistado por el pesquero «Maruja Soledad», que vio se encontraba en dificultades y se acercó a prestarle ayuda. Con el remolcador «Aitana», salido de Cádiz, consiguió apagar el fuego que afectó a las bodegas y parte del casco del buque chipriota.

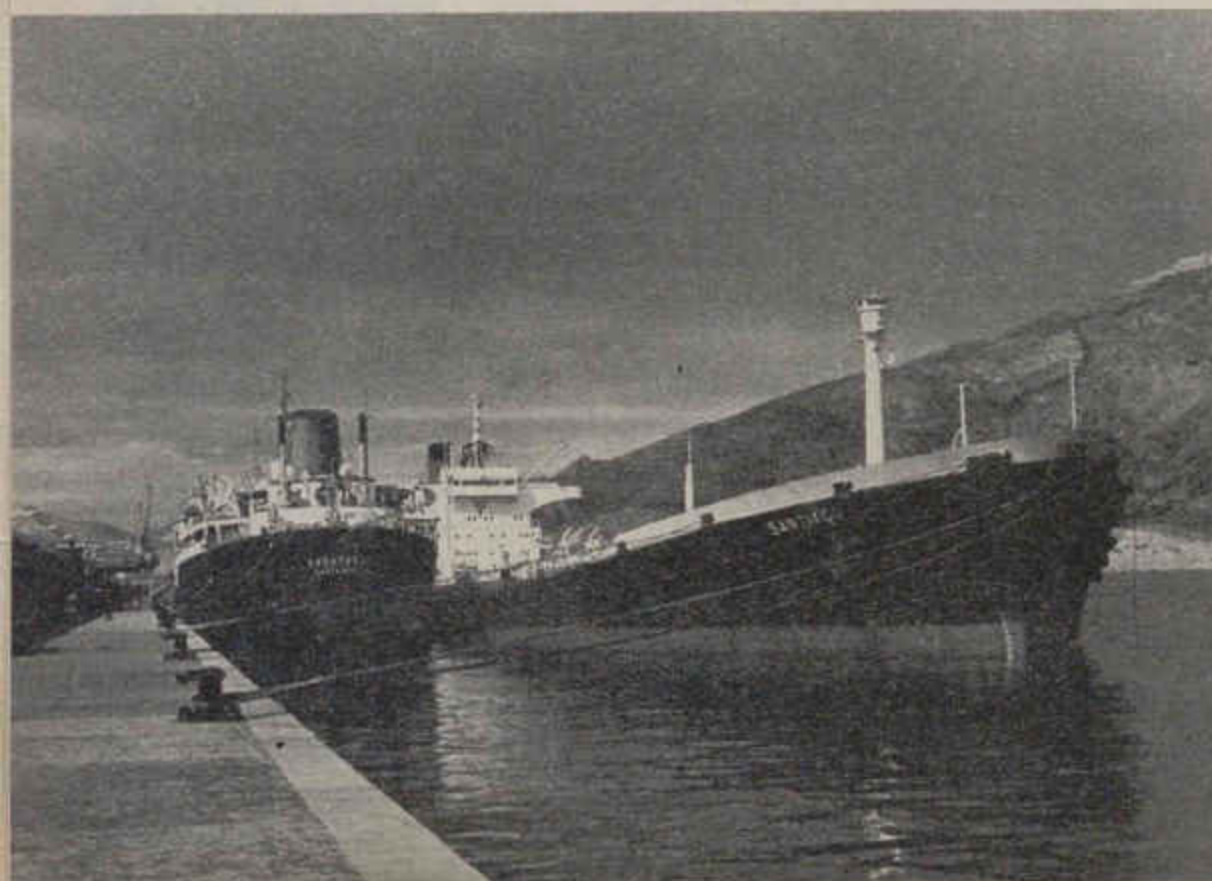
Al parecer, los tripulantes abandonaron el buque en una balsa que posteriormente fue vista sin personal a bordo. Noticias posteriores indican que los tripulantes han sido recogidos por un mercante inglés y llevados a algún puerto, posiblemente a Gibraltar.

ALTEA

LAS PERIPECIAS DEL «SANTIAGO»

Este buque-tanque que aparece atracado en la dársena de Escombreras, ha vivido toda una odisea antes de llegar a puerto. El «Santiago» sufrió una avería frente a las costas de Marruecos y el primer remolcador que acudió en auxilio también se estropeó y tuvo que llegar un segundo remolcador que ayudó a los dos barcos. Iba cargado con 70.000 toneladas de crudo.

■ CIFRA GRAFICA.



IMPOSICION DE LA MEDALLA DEL TRABAJO A UN PORTUARIO GADITANO

CADIZ.—Le ha sido impuesta la medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de plata, al estibador gaditano y vocal nacional don José Carneiro Coda.

El acto tuvo lugar en la sede de la Organización de Trabajos Portuarios, en el muelle, bajo la presidencia del delegado general de la Organización de Trabajos Portuarios, don Javier Angoloti Cárdenas, al que acompañaban el delegado provincial de Trabajo, señor Esteban Hanza; presidente del Sindicato de la Marina Mercante, señor Fernández López; presidente de la Sección Social, señor Maqueda Noé, así como el comandante militar de Marina y otras personalidades y representaciones del sector marítimo y portuario.

UN ACTO DE JUSTICIA

El presidente de la Agrupación Nacional, señor Campos Darder, pronunció unas emocionadas palabras resaltando lo que para él representaba este acto de justicia con su amigo y entrañable compañero gaditano. Aludió a la necesidad de una total concordia en la familia portuaria, que es por el camino en que deben arreglarse siempre las cosas, con indicación para las empresas que deben también comprender las aspiraciones y deseos de los trabajadores en bien de esa necesaria justicia social. Por último, felicitó y abrazó al señor Carneiro.

CIERRA EL ACTO EL DELEGADO GENERAL

Después intervino el delegado de Trabajo, quien, asimismo, resaltó la justicia de la distinción concedida al trabajador.

Finalmente, el señor Angoloti dijo que este acto debía presidirlo el ministro de Trabajo o el subsecretario, por la categoría de Carneiro y por la categoría de Cádiz, pero que a él tenía que el deseo expreso de José Carneiro Coda en que asistiera a esta imposición. Fue relatando después las aspiraciones y el momento actual de la familia portuaria. Tocó la faceta de la tecnificación del estibador portuario, de la tendencia a la reducción mundial de la mano de obra, de la Escuela de Formación Profesional de Valencia y de la enorme unión y compañerismo de toda la gran familia portuaria española —tanto en momentos de tanto dolor como los de Málaga como éstos de tanta alegría de hoy en Cádiz— para, por último, resaltar las condiciones innegables de auténtico líder portuario que se unen en José Carneiro Coda y su eficacia e inteligencia en los asuntos que presenta. Una salva de aplausos —también una traca que quemaron los estibadores de Valencia— sonaron al término de las palabras del delegado general.

CENA DE HOMENAJE

Por la noche, en el hotel Atlántico, cuatrocientas personas —totalmente lleno— se reunieron en una cena-homenaje al portuario condecorado, interviniendo a los postres diversos señores como reiteración del afecto y admiración que se le profesa. Todo dentro de una gran camaradería y cordialidad.



COLEGIO EL PICACHO, DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

CICLO DE TEATRO INDEPENDIENTE

CADIZ (De nuestra corresponsal).— El colegio El Picacho, que el ISM tiene en Sanlúcar de Barrameda para huérfanos e hijos de pescadores, está siempre abierto a la cultura y al arte en todas sus manifestaciones. Tanto el rector del colegio como todo el profesorado en general tratan siempre de abrir brecha y llevar al colegio formas nuevas de expresión que les sitúen en el momento actual del pensamiento y la cultura, y toda esta inquietud y enriquecimiento espiritual lo ponen siempre al servicio del pueblo. Todo el que quiera puede beneficiarse gratuitamente de ello. Una meritoria labor, a mi entender, ya que estos pueblos de la Baja Andalucía no están precisamente sobrados de actos culturales y formativos y, salvo unas pequeñas élites, tampoco debidamente mentalizados para asistir a ellos.

La primavera de 1974 inauguró su I Feria del Libro que tuvo una gran resonancia provincial, mencionándola todos los periódicos de la provincia, e incluso «ABC» de Sevilla se hizo eco de ella y publicó una amplia reseña con fotografías, estando ya programada para este mes de mayo la II edición de la misma. Y ahora merece la pena resaltar el esfuerzo que ha supuesto este I Ciclo de Teatro Independiente que se celebró entre los días 1 y 8 de mayo.

El alcalde de Sanlúcar, don Juan Antonio Garat, abrió el ciclo pronunciando una interesante conferencia en la que resaltó la importancia de este tipo de actos. Habló del teatro en todas sus dimensiones y del trípode o base fundamental del mismo: autor-intérpretes-espectadores. También dirigió elogiosas palabras para el colegio y su nuevo salón de actos, de los cuales podría sentirse orgulloso el pueblo de Sanlúcar de Barrameda.

Cuatro han sido los grupos artísticos que han tomado parte en este I Ciclo. Por orden de actuación están Grupo Algabeño, de Sevilla, con «Asamblea general», de Lauro Olmo y Pilar Enciso; Tinaja-7, de Sevilla, con «Cantata de la conformidad», de Bertolt Brecht; Ensayo 1 en Venta, de Madrid, con «Anfitrión», de Plauto; y Ballaruga Teatro, de Valencia, con «Penseque», de J. Carballo. Estos dos últimos grupos de Madrid y Valencia son profesionales desde hace poco tiempo, dedicándose a llevar sus representaciones a Colegios Mayores y pueblos y barrios que no saben de teatro más que por la televisión, sosteniendo al final de sus actuaciones un coloquio con el público en el que los intérpretes explican lo que por expresarse

muchas veces con mimo en vez de con palabras, no queda suficientemente claro y admitiendo todo tipo de sugerencias y críticas que les ayudan a enriquecer y modificar la obra. Una de las intérpretes del grupo de Valencia me decía que la representación a que habíamos asistido de «Penseque» era la segunda y que si volvíamos a verla hacia la quince o veinte, la encontraríamos totalmente variada, no en su contenido intrínseco, sino en la exposición y representación del mismo.

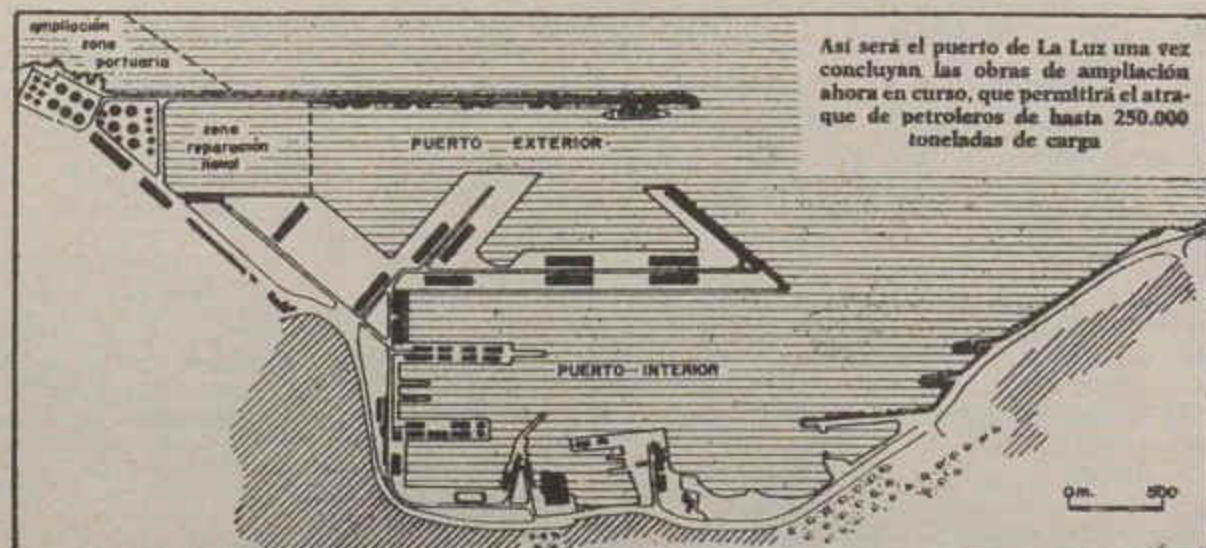
«Asamblea general» es una especie de fábula de Fontaine escenificada, con un tema original y deliciosa para los niños, aunque con un fondo para los mayores de denuncia social ante la injusticia humana. Esta obra mantiene un perfecto equilibrio entre el fondo o mensaje y la forma de ser expresado.

«Cantata de la conformidad», de Bertolt Brecht, obra con un fondo anticonformista y de rebeldía ante el poder y las instituciones, fue la que menos llegó al público.

«Anfitrión» fue la obra que alcanzó mayor éxito en general, más por su forma que por el contenido, ya que se nos ofreció una impecable representación en extremo original en la que el mimo jugaba quizá el papel más importante.

«Penseque» es una pieza llena de gracia y humor en la que se ridiculiza la alienación producida por la industrialización y el consumo, exaltando el derecho que el hombre tiene a defender su libertad personal.

Todas fueron muy aplaudidas y comentadas por la numerosa concurrencia, quedando en el ánimo de todos el deseo de que se repitan estos ciclos de teatro independiente. ■ CRISTINA.



LAS PALMAS

LA APERTURA DE SUEZ PUEDE PERJUDICAR AL PUERTO DE LA LUZ

MADRID.—La anunciada reapertura del canal de Suez, vía marítima de primera magnitud, tiene un interés especial para nuestro país, pues muchos de los barcos que pueden cruzar por el canal podrán repostar en puertos peninsulares. En Barcelona se cree que la reapertura del canal es vital para el futuro de su puerto, mientras que en los dos puertos canarios se teme una disminución en el movimiento portuario. También preocupa esta reapertura a las empresas del sector transporte petrolero, pues han construido grandes barcos que no pueden pasar por el canal; la cues-

(Pasa a la página siguiente)

• ¿DESCENDERIA EL TONELAJE UN VEINTE POR CIENTO?

EL PUERTO DE LA LUZ Y SUEZ

(Viene de la página anterior)

tión que se plantean estas empresas es: ¿qué tiene mayor interés para el país, traer crudo en los grandes petroleros españoles que han de doblar el cabo de Buena Esperanza o transportar ese crudo en barcos más pequeños, que tienen que pagar fuertes sumas de dinero en divisas a las autoridades egipcias, dueñas del paso?

En 1958, el tonelaje pasó de 22,4 a 28,7 millones, pero el incremento importante se consiguió a raíz de la guerra de los seis días, en junio de 1967, con mayores repercusiones al quedar obstruido el canal con barcos hundidos y prolongarse la situación que originó cambios en las previsiones de las grandes compañías petroleras, aumentando el tamaño y capacidad de los buques para compensar los gastos que suponía una travesía mucho más larga.

El incremento llegó a alcanzar los 60.000.000 de toneladas en 1969, y a Canarias se le empezaba a conocer como estación de servicio de buques del Atlántico en la nueva ruta marítima Asia-Europa. En 1970 se llegó a los 64.000.000, con extraordinario aumento en el número de petroleros y pesqueros y el servicio de helicópteros a barcos que se aproximaban a la bahía.

Sólo la disminución del avituallamiento, debido al encarecimiento de los fletes del petróleo, alza del precio de los refinados y a la sustancial baja de los fletamentos de graneles, produjo un descenso importante en 1971, disminuyendo en un 16 por 100 el tráfico de pesqueros y en un 31 por 100 el de petroleros; pero vuelve a incrementarse en 1972 y 1973, alcanzándose en 1974 un total de entradas de 16.469 buques, con un registro de 54.322.150 toneladas.

En estos dos últimos años, de 340 barcos atendidos por el servicio de helicópteros, con un total de 33.150.000 toneladas de registro en 1973, se pasó a 853 barcos en 1974, con un total de anclaje bruto de 86.000.000.

EL TRAFICO SE REDUCIRA UN QUINCE POR CIENTO

A pocas semanas de la anunciada apertura del canal de Suez al tráfico de buques, el Puerto de la Luz registrará un lógico descenso en el tonelaje y en el arribo de barcos, aunque, en opinión de algunos responsables de la actividad portuaria, este suceso no producirá un parón, si acaso de un 15 a un 20 por 100.

Argumentan que algunas compañías mercantes han encontrado mercados en los países africanos y siempre les será más rentable la ruta por el cabo de Buena Esperanza que reanudar la marcha por Suez. Por otro lado, se estima que hasta dentro de diez años el canal de Suez no será apto para el tráfico de los grandes petroleros, todos de calado y tonelaje superior a las 40.000 toneladas.

En todo ello han pensado los rectores del Puerto de la Luz, encabezados por el embajador don Matías Vega Guerra, actual presidente de la Junta de Puertos, a cuyo impulso se debe que en estos momentos se realicen obras en el dique de abrigo de la dársena exterior, que capacitará para la recepción de estos grandes petroleros, y el proyectado centro de reparaciones navales con la idea de alcanzar en su día los astilleros para buques de hasta 500.000 toneladas, lo que supondrá un atractivo para la inclusión del Puerto de la Luz en las rutas de líneas que no recalcan en la actualidad en aguas isleñas.

Todo esto, junto a la base económica que supone este puerto para la provincia oriental canaria, necesita, además, unas medidas y previsiones urgentes por parte de la Administración del Estado, relativas a precios económicos y adecuados servicios infraestructurales.

Sólo así podrá paliarse el futuro, no muy halagüeño, que se cierne sobre esta provincia y para lo que trabajan con maratónica dedicación los rectores de la vida portuaria. ■

HOMENAJE DE DESPEDIDA AL COMANDANTE MILITAR DE MARINA DE LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—El pasado mes de abril, y con motivo de



De manos del delegado del Instituto Social de la Marina, el comandante Sánchez-Barcaiztegui recibe una metopa con el escudo de la Casa del Marino.

su cambio de destino desde esta capital a Palma de Mallorca, le fue ofrecido al comandante de Marina don Marcial Sánchez-Barcaiztegui un entrañable acto de despedida en la «Casa del Marino». Dicho acto fue organizado por la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera —del ISM—, y se sumaron al mismo también los trabajadores portuarios.

Junto con el homenajeado participaron en esta despedida el delegado de Trabajo, don Benigno Pendas; el presidente del Consejo Provincial del ISM, don Manuel de la Cueva; delegado del ISM, don Antonio Betanori; el secretario de la Organización de Trabajadores Portuarios, don Manuel Estrada, así como los directivos y profesores de la Escuela Náutico-Pesquera.

MAS ALLA DEL DEBER

En las intervenciones oratorias de ofrecimiento del homenaje, y cariñosa despedida, todas las autoridades asistentes resaltaron el ejemplar desempeño de la misión del señor Sánchez-Barcaiztegui, quien en palabras del presidente del Consejo Provincial del ISM, había ido «más allá de su propio deber».

Posteriormente le fue entregado al comandante, como recuerdo de su estancia en Las Palmas de Gran Canaria, de una metopa que reproducía el escudo de la Casa del Marino, con una expresiva dedicatoria. Por su parte, los trabajadores portuarios le entregaron una escribanía en nombre de los estibadores.

Terminó el acto con unas palabras del homenajeado agradeciendo las atenciones de que era protagonista y ofreciéndose a todos en su nuevo puesto de la Comandancia de Marina de Palma de Mallorca. ■ JUAN F. FONTE.

TENERIFE

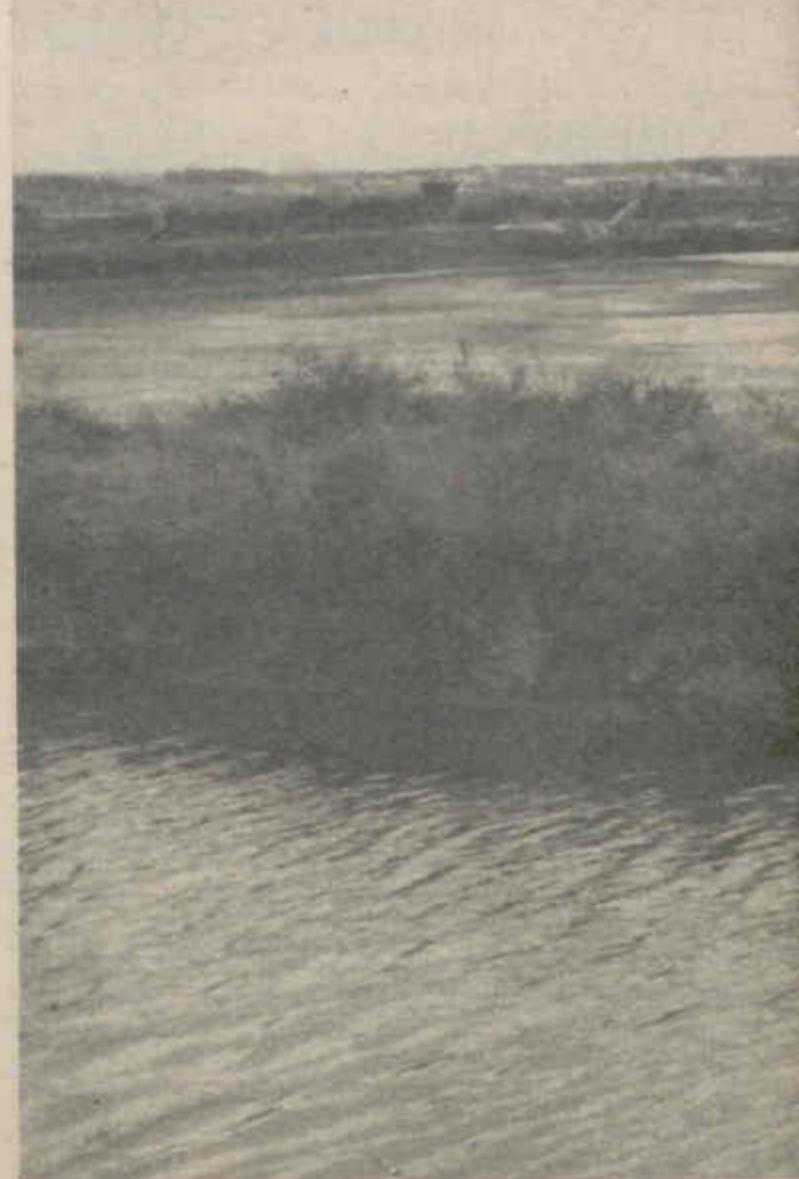
SESION INFORMATIVA SOBRE EL MERCADO DE ATUNES

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Tuvo lugar en la Casa del Mar una sesión informativa, organizada por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, con la colaboración del Instituto Social de la Marina y el Instituto Oceanográfico de Canarias.

Se encontraban presentes en el acto el comandante de Marina, capitán de Navío señor De las Heras; delegado del Instituto Social de la Marina, don Federico Pérez, y otras autoridades y representaciones del sector pesquero.

Después de unas palabras del delegado del ISM y del director del Instituto Oceanográfico de Canarias, señor García Cabrera, el secretario ejecutivo de la Comisión, don Olegario Rodríguez Martín, habló sobre las funciones de la misma y su calidad de organismo internacional, en el que se encuentran inscritos gran parte de los países con intereses pesqueros en el Atlántico. La Comisión, dijo, no tiene funciones comerciales de ningún tipo, su misión es evitar la actual superexplotación atunera, controlando las capturas de manera que pueda lograrse un máximo rendimiento de manera continuada, sin que por ello corran peligro las especies.

Finalizó el acto con la proyección de una película, donde se mostraban las zonas de mayor productividad pesquera, y sistema de marcados de atunes utilizado para conocer las corrientes migratorias de los túnidos.



CADIZ (De nuestro corresponsal).—Fui invitada a un «despesque» en las salinas de San Fernando. Estos despesques o pequeñas fiestas salineras tienen fama en toda esta zona de la provincia. El día era lluvioso, más propio del Norte de la Península que de estas soleadas tierras gaditanas, y hasta llegar a la salina de don Manuel Bea Gutiérrez atravesamos una gran zona de marisma por donde sólo se podía transitar a pie y nos pusimos de barro hasta los tobillos. Pero la llovizna y el viento fresco no impedían trabajar sin descanso a un puñado de hombres que sacaban a ritmo acelerado y clasificaban de igual forma los peces contenidos en las distintas bolsas de una inmensa red de cerco situada junto a las compuertas, por ser el sitio más profundo de la salina.

Sacaban los peces de la bolsa y, clasificando a ojo según tamaño, los echaban en grandes cestos con destino al mercado. Las crías o peces muy pequeños, que a veces se cogían mezclados con el resto, eran devueltos a los estanques o viveros.

El espectáculo captado por nuestra cámara era en extremo original y ofrecía un bello cromatismo. El cielo gris, la tierra algo rojiza, el agua totalmente incolora y los impermeables amarillo brillante con las botas negras de los pescadores llenando cestos y cestos de pescado. No me cansaba de contemplar un espectáculo tan nuevo para mí.

Después vimos hacer una gran hoguera en una pequeña explanada, y cuando se apagó, colocar en las brasas, en forma de círculo, los peces recién pescados y sazonados con abundante sal gorda de la propia salina. Si la vista había gozado de un espectáculo atractivo, ahora gozaban la vista y el gusto. Nunca he comido un pescado más sabroso. Simplemente sobre un plato de cartón, acompañado de pan y vino a dedo. Algo verdaderamente inenarrable. Por eso no me extrañé nada cuando me contaron que Julio César, que vino a Cádiz después de la guerra de las Galias, cuando regresó a Roma ordenó que le llevaran allí este pescado de «estero», que tan exquisito le supo.

Como me interesó todo lo relacionado con las salinas, quise informarme, y

DE LAS SALINAS A LAS MODERNAS DE PECES Y

así he llegado a saber que la industria salinera de la provincia de Cádiz es antiquísima. Las primeras salinas las hicieron los fenicios. Tuvieron gran importancia durante la dominación romana y después de la Reconquista, pero como aprovechamiento de la sal. El período de más auge de esta industria fue a principios y mediados del siglo XIX, en que se exportaba la sal a Rusia y a las colonias. Eran los tiempos de explosión del capitalismo, cuando la mano de obra era barata y también muy barato el transporte hasta el puerto de Cádiz, uno de los más importantes de Europa en ese histórico momento. Más tarde, con la pérdida de las colonias, el puerto perdió importancia y también la industria salinera quedó abandonada.

En la actualidad no puede competir en precios con las salinas de Torrevieja (Alicante), en que la sal va directamente de la salina al barco, eliminando transporte y mano de obra, que aquí, por su estructura geográfica, encarece mucho el producto. Puedo decir que hoy día no es una industria



UN DESPESQUE EN SAN FERNANDO

rentable la sal y está totalmente en regresión; en cambio el pescado se cotiza cada día más, ya que al aumentar el nivel de vida ha aumentado también su consumo.

Por este motivo, una industria que era antes salinera y tenía como complemento el pescado, está ahora evolucionando en sentido inverso, debido a que las circunstancias socio-económicas así lo exigen. Pero en su actual

lubinas o robalos, doradas o zapatillas, lenguados, baías y anguillas. Y estos peces, que antes se producían de una forma espontánea, como consecuencia de la industria de la sal, hoy viven y crecen en las modernas granjas de peces hechas en estos mismos esteros de las salinas, de una forma racional y perfectamente planificada.

Antes, gran cantidad de pescado moría al elevarse, con el calor y el viento «levante» que tanto azota a esta zona, el grado de salinidad del estero. Hoy se evita técnicamente este aumento de salinidad para que los peces vivan en condiciones óptimas.

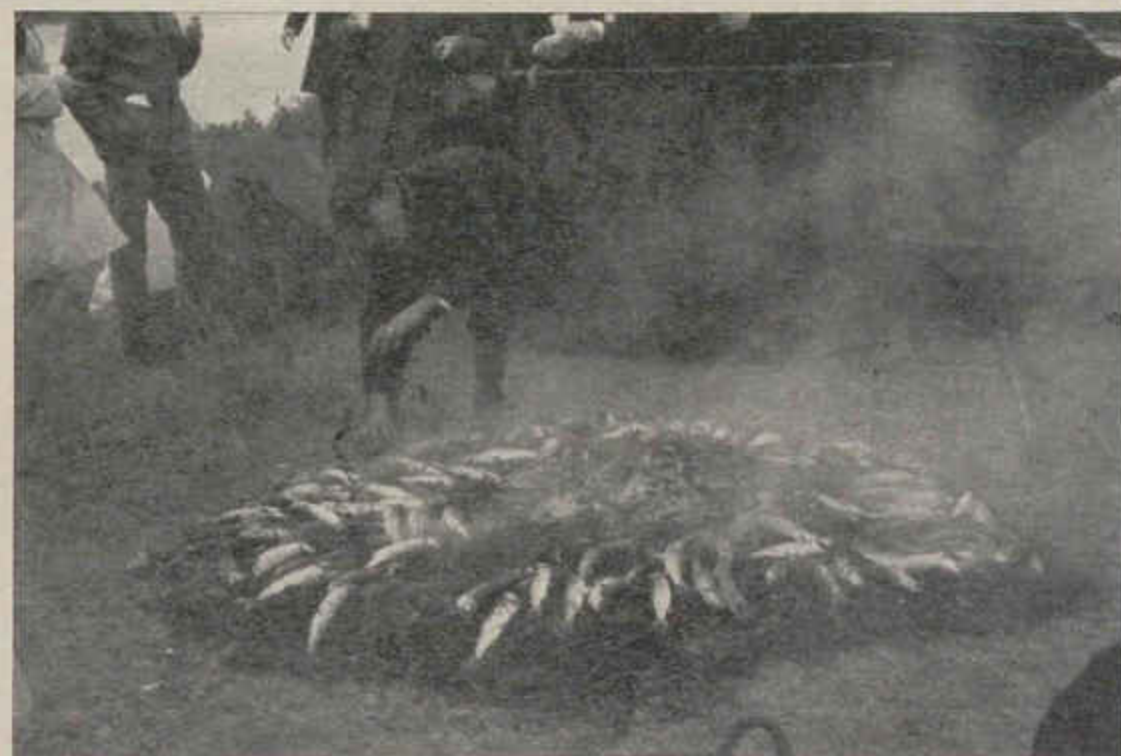
En un terreno de grandes marismas, el agua de mar entra con la subida de la marea, se cierran las compuertas y se deja el agua en los diferentes estanques perfectamente clasificados, según se cultive en ellos mariscos o peces y aun éstos según sus clases, ya que la lubina no puede estar con otros peces, salvo la lisa y la anguila, pues se atacan entre sí.

El agua de estos parques de cultivo se renueva cada

diez o catorce días aprovechando las mareas normales hacia vivas, que es cuando entra el agua y desplaza un 80 por 100 de la ya existente.

La marisma exige estar debidamente profundizada según cultivos. La primera fase son los parques de captación de alevines. En ellos entran juntos todos los peces, se deja el pescado detenido desde abril o mayo hasta septiembre u octubre, en que ya las crías han llegado a los cincuenta gramos de peso, y entonces se coge con las redes y se clasifica según clase y tamaños, poniendo cada especie en su parque particular correspondiente. La lubina, por ejemplo, a los nueve meses pasa de no existir a pesar cien gramos, y al año siguiente llega al medio kilo.

Los mariscos que se cultivan en la actualidad son el ostión, almeja, cangrejo y quisquillas. La ostra u ostión fija sus ovas sobre tejas pintadas de cal, que se colocan en el fango, pasando posteriormente a su fase de cultivo. Para cultivar las almejas es preciso arar el fango con un rastrillo especial, como una cuarta, añadiendo-



le arena si no tuviera suficiente. La almeja fija sobre partículas de arena su ova, se hunde en fango y empieza a engordar, alimentándose por medio de sus sifones. Su recolección se efectúa a mano.

El doctor Feliú Lozano, en Castellón, ha logrado conseguir unos langostinos de cultivo magníficos, y es de suponer que aplicando la misma técnica podrían conseguirse también aquí.

En esta zona salinera de San Fernando hay 4.500 hectáreas de terreno susceptibles de aprovechar, divididas en 140 ó 150 fincas o marismas de propiedad particular, de distintos tamaños, dispuestas para producir peces. La más moderna de todas es Los Angeles Custodios, con 45 hectáreas de terreno, que está comenzando a aprovecharse de forma racional. Hay unas dos mil dedicadas a cultivo de pescado sin estar planificadas correctamente, y el resto dedicadas a salinas y peces, que empiezan a querer modernizarse.

Actualmente se recogen en las salinas cien kilos de pescado por hectárea, que si comparamos con la produc-

ción de otros países resulta ridícula, ya que los americanos producen trescientos cuarenta kilos por día y año, los egipcios e israelitas 500 kilos y, según parece, los chinos hasta dos mil quinientos. Claro que aparte de las técnicas de cultivo también pueden influir las condiciones ecológicas.

Cualquier profano en la materia se da cuenta de que cogiendo el pescado sin seleccionar se matan muchas crías recién nacidas y de cincuenta gramos, y después de la selección previa sólo se pescan con un mínimo de un cuarto o medio kilo. Luego, la producción por este procedimiento tan sencillo se incrementa en cuatro o cinco veces la anterior. Sin contar con que la selección por clases impide que se coman unos a otros.

Con el sistema de estero que venía haciéndose hasta ahora, una hectárea de terreno producía quince mil pesetas, y debidamente industrializada, aumenta en cinco veces la cantidad anterior. Los precios actuales de venta del pescado de estero son de setenta a

ochenta pesetas el kilo de lisa, doscientas pesetas el lenguado y la lubina y ciento veinte las anguillas. La lisa alcanza el 70 por 100 de toda la producción y es un pescado que en esta zona, por estar muy elevada la salinidad y la temperatura, sobre todo durante el verano, su metabolismo o función pancreática trabaja a pleno rendimiento, llegando a aprovechar el 30 por 100 de lo que come, en carne y grasa.

Don Manuel Bea Gutiérrez, dueño de Los Angeles Custodios, granja piloto de esta provincia, me dice que está satisfecho de la evolución y modernización de su industria, que le ha sido posible realizar gracias al Crédito Social Pesquero, y que ahora tiene grandes esperanzas en la puesta en marcha del Plan Marisquero y de Cultivos Marinos para la región sudatlántica, que espera le proporcione a él y a esta inmensa piscifactoria natural y a todos los trabajadores que en ella cooperen, el desarrollo técnico y la riqueza con que sueñan desde hace años. ■

CRISTINA.

AS Y ESTEROS NAS GRANJAS MARISCOS

estructura no es productiva; por ello, necesita evolucionar por cauces más rentables. El estudio y la planificación de su riqueza natural, con ayuda de la técnica, pueden convertirla de nuevo en una industria próspera y floreciente.

En los esteros de las salinas se cría una gran variedad de pescados: lisas,



ELECCIONES SINDICALES EN LA MARINA PESQUERA

Normas especiales para la elección de cargos representativos en los buques de la flota pesquera.

Las peculiaridades o circunstancias aludidas en el artículo 45 de las Normas Electorales Sindicales en las elecciones de empresa, aprobadas por el Comité Ejecutivo Sindical de 9 de mayo de 1975, que justifican la promulgación de normas especiales, son las siguientes:

- Que cada barco de pesca constituye un centro de trabajo a efectos electorales.
- La gran movilidad del personal embarcado.
- Que las campañas de pesca mantienen alejadas de los centros sindicales a las tripulaciones de los barcos durante largas temporadas.
- La dificultad para el caso de falta de enlaces sindicales, en la unidad empresarial del barco, de celebrar nuevas elecciones antes de la salida de puerto, con el consiguiente perjuicio económico, tanto para las propias empresas armadoras como para las tripulaciones.
- La necesidad de garantizar la elección en la forma más fidedigna posible, dada la lejanía del centro de trabajo y las dificultades de comunicación con el mismo en la mayoría de los casos.

En su virtud, regirán las siguientes normas especiales para la elección de cargos representativos sindicales en los buques de la flota pesquera:

CAPITULO I: ENLACES SINDICALES

Artículo 1.º Obligación de elegir enlaces sindicales.—Se elegirán enlaces sindicales en todas las empresas pesqueras, ya sean públicas, privadas o mixtas, a las que alcance el deber de sindicación, siempre que ocupen un mínimo de seis trabajadores.

Artículo 2.º Número de enlaces sindicales.—Los enlaces sindicales que habrán de elegirse por el personal de los distintos buques de la flota pesquera se regirán por los siguientes módulos:

- Buques de hasta 12 tripulantes:** Un enlace sindical. (Para todas las categorías.)
- Buque de 13 a 25 tripulantes:** Dos enlaces sindicales. (Uno por técnicos y uno por especialistas y no cualificados.)
- Buque de 26 a 50 tripulantes:** Cuatro enlaces sindicales. (Dos por técnicos: uno de puente y cubierta y uno de máquinas. Dos por especialistas y no cualificados.)
- Buque de 51 a 100 tripulantes:** Seis enlaces sindicales. (Dos por técnicos: uno de puente y cubierta y uno de máquinas. Cuatro por especialistas y no cualificados.)

Los oficiales de puente y cubierta comprenden: Radio-telegrafistas, sobrecargos y servicios especiales.

- Buques de más de 100 tripulantes:** Diez enlaces sindicales. (Tres por técnicos: uno de puente y cubierta, uno de máquinas y uno por servicios especiales. Cuatro por especialistas: uno de puente y cubierta, uno de máquinas, uno de servicios especiales y uno de fonda. Tres por no cualificados: uno de puente y cubierta, uno de máquinas y uno de fonda o servicios especiales.)

Artículo 3.º Naturaleza del sufragio.—El sufragio será libre y secreto, y su ejercicio constituye un derecho y un deber sindical.

Artículo 4.º Electores.—Para el ejercicio del derecho de sufragio sindical se requiere:

- Tener dieciocho años cumplidos en la fecha de la publicación de la convocatoria.
- No estar inhabilitado para su ejercicio por norma legal, o estatutaria, o resolución firme de órgano competente.
- Estar vinculado por contrato de embarco a una empresa pesquera.
- Figurar en la lista de tripulantes del buque.

Artículo 5.º Elegibles.—Serán elegibles como enlaces sindicales todos los tripulantes que, además de las condiciones para ser elector, cumplan los siguientes requisitos:

- Saber leer y escribir.
- No estar incapacitado por acuerdo, resolución o sentencia de órgano competente de los que resulte la suspensión o inhabilitación para el ejercicio de cargo sindical.
- Acreditar un mínimo de dos años de actividad laboral en la profesión dentro de los cinco últimos años anteriores a la convocatoria electoral.

Artículo 6.º Exclusión de la representación sindical.—Quedan excluidos de la representación sindical los capitanes, pi-

NORMAS ESPECIALES

lotos o patrones que ejerzan el mando del buque, dado su carácter de representantes legales de la empresa.

Artículo 7.º Listas electorales.—Las listas electorales en los buques pesqueros estarán constituidas por las listas de tripulantes que componen sus respectivas dotaciones.

A estos efectos, el capitán realizará dos listas, una de electores y otra de elegibles, con especificación de categorías profesionales y grupos electorales, en las cuales necesariamente habrá de certificar que las personas que en ellas figuran reúnen los requisitos señalados en las presentes normas.

Artículo 8.º Proclamación de candidatos y listas electorales.—Queda suprimido el trámite de proclamación de candidatos, pudiendo ser elegibles todos los que figuren en la lista correspondiente. A estos efectos, el capitán, con cuarenta y ocho horas de antelación como mínimo al acto electoral, dará a conocer a los participantes las listas de electores y elegibles, debiendo exponerse éstas en lugar visible y quedando a disposición de los interesados que las soliciten.

Artículo 9.º Mesas electorales.—Se constituirán en cada buque donde deban celebrarse elecciones mesas electorales, que serán las encargadas de presidir la votación, vigilar su regularidad, mantener el orden, realizar el escrutinio y velar por la legalidad del sufragio.

Corresponderá la presidencia de la mesa electoral al capitán del buque o persona en quien delegue, formando parte de la misma un elector por cada una de las categorías electorales, designado por sorteo. Actuará de secretario el vocal que designe el presidente de la mesa.

Artículo 10.º Procedimiento.—La elección de enlaces sindicales habrá de celebrarse conforme a las siguientes instrucciones:

- Cuando haya de designarse un solo enlace sindical, los electores de los buques votarán sin distinción de categorías.
- Cuando hayan de elegirse dos enlaces, los oficiales, tanto de puente como de máquinas, participarán conjuntamente en la elección de un enlace que representará a estas categorías. El resto de las categorías profesionales elegirán al que ha de representarlas.
- La elección en buques de más de 25 tripulantes se ajustará a la distribución de puestos prevista en estas instrucciones.
- La elección de enlaces sindicales tendrá lugar en el día y hora que previamente se fijen por el capitán del buque, dentro del período que señale el calendario electoral.

Artículo 11.º Situaciones especiales.—Podrán ser electores y elegibles los tripulantes del buque que se encuentren en alguna de las situaciones siguientes: Vacaciones anuales reglamentarias, bajas por accidente o enfermedad y permiso por exámenes, y situaciones análogas a las anteriores.

Los que se encuentren en alguna de dichas situaciones podrán ejercitar su derecho a emitir voto, acreditando su identidad y su cualidad de elector, utilizando cualquiera de los procedimientos siguientes:

- Personalmente, en el buque, si éste se encuentra en puerto el día de la elección.
- Por correo certificado o radiograma al capitán del buque de cuya tripulación formaba parte el 1 de abril de 1975.
- Depositando su voto en la Comisión Electoral de la provincia de su residencia, la cual, por el procedimiento más rápido, lo comunicará al capitán del buque de cuya tripulación forma parte el votante.
- Directamente en la Comisión Electoral del Sindicato Nacional de la Pesca, si se encuentra en Madrid el día que se fije para este acto, la cual lo remitirá al capitán del buque de cuya dotación sea miembro el votante.
- En cualquier Oficina Electoral de los Sindicatos Provinciales de la Pesca o Cofradías Sindicales de Pescadores.

En los sobres que se utilicen para estos actos electorales deberá consignarse que se trata de documentación electoral, y sólo podrá ser abierta por la mesa electoral del buque o las que se constituyan en las Cofradías Sindicales de Pescadores, Sindicatos Provinciales de la Pesca o Nacional de la rama, para su remisión por radiograma al buque que corresponda.

La votación por cualquiera de los procedimientos que se señalan habrá de ajustarse al calendario electoral, del que se dará la debida publicidad.

Los capitanes de los buques en cuya elección de enlaces deban participar tripulantes en estas situaciones especiales,

aplazarán el escrutinio definitivo hasta que obren en su poder los votos de los ausentes, no computándose los que se reciban con posterioridad al 25 de junio próximo, fecha tope de celebración de la elección.

Artículo 12.º Suplencias.—Con el carácter de suplentes, hasta la celebración de nueva elección, sustituirán a los enlaces sindicales que causen baja durante el mandato quienes les hubieran seguido en votos.

Artículo 13.º Escrutinio.—Concluida la votación se efectuará públicamente y sin interrupción el escrutinio, haciéndose el recuento de los votos después de la lectura por el presidente, en voz alta y una a una, de las papeletas. Se considerarán nulas las ininteligibles, las extendidas a nombre de quien no sea candidato y aquellas en que por cualquier causa no pudiera determinarse inequívocamente al candidato señalado, para lo cual la mesa decidirá por mayoría.

Realizado el recuento, anunciará el presidente su terminación, especificando el número de las papeletas leídas, el de votantes y el de votos obtenidos por cada candidato, procediéndose seguidamente a la inutilización de aquellas, salvo las declaradas nulas y las impugnadas.

Artículo 14.º Actas.—Terminada la votación y verificado el escrutinio, su resultado se consignará en la documentación correspondiente. Las actas de la elección, que se extenderán en ejemplar cuadruplicado, se enviarán, por el capitán del buque, a la Comisión Electoral del Sindicato Provincial en que esté encuadrado el barco. Con independencia de lo anterior, dichos resultados deberán ser dados a conocer a la tripulación mediante la exposición de las actas en lugar visible.

Artículo 15.º Credenciales.—Los nombramientos se expedirán en la oportuna credencial, que inmediatamente se remitirá al capitán del buque para su entrega a los interesados.

CAPITULO II: VOCALES JURADOS DE EMPRESA

Artículo 16.º—Todas las empresas pesqueras que tengan a su servicio el número de trabajadores fijos que implique la obligación de tener Jurado, con arreglo al artículo 4.º del Reglamento aprobado por Decreto de 11 de septiembre de 1953 y disposiciones complementarias, sumando para ello, de sus diversos centros de trabajo, el personal en tierra y embarcado, aunque esté distribuido en diferentes buques, podrán constituir un Jurado único, con domicilio en la sede central de la empresa, con arreglo a lo dispuesto en el Decreto 1.505/63, de 24 de junio, y Orden de 16 de julio de 1964.

Dado el movimiento de buques, que no permitirá siempre la asistencia de todos los vocales titulares a las reuniones del Jurado, se nombrará, por los enlaces sindicales de la flota pesquera y de entre ellos, un número de vocales suplentes doble del de los titulares para que asistan a las reuniones del Jurado en defecto de aquéllos.

Artículo 17.º—A efectos de elecciones de vocales del Jurado de Empresa, todos los enlaces sindicales, separados por categorías profesionales, deberán ejercitar su derecho a emitir voto utilizando cualquiera de los procedimientos siguientes:

- Personalmente, en el buque, el día de la elección, entregando el voto en sobre cerrado al capitán.
- Remitiendo el voto por correo certificado a las Comisiones Electorales provinciales y locales, Sindicatos de la Pesca y Cofradías Sindicales de Pescadores.

DISPOSICIONES ADICIONALES

1.º Las Comisiones Electorales y los Sindicatos de la Pesca vigilarán el cumplimiento de estas normas especiales.

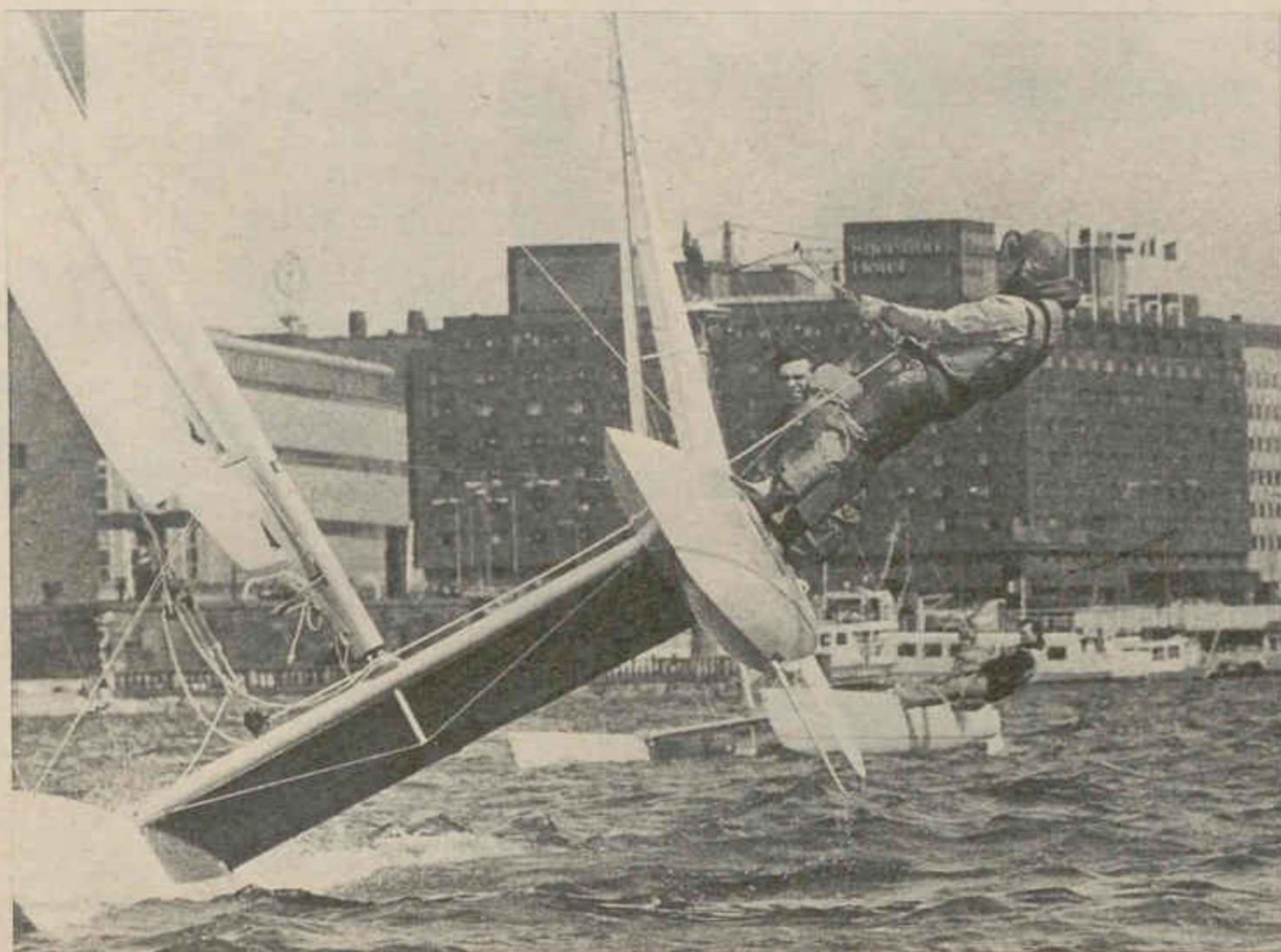
2.º Los modelos de la documentación que habrán de utilizarse se facilitarán por los Sindicatos Provinciales de la Pesca y Cofradías Sindicales de Pescadores.

3.º Oportunamente, las Comisiones Electorales de los Sindicatos Provinciales de la Pesca fijarán y darán a conocer a las empresas el calendario electoral, conforme al cual habrán de celebrarse las elecciones a que se refieren estas normas.

4.º La información sobre estos actos electorales se solicitará de los Sindicatos Provinciales de la Pesca y de las Cofradías Sindicales de Pescadores.

5.º En lo no previsto expresamente en estas normas se estará a lo dispuesto en el acuerdo del Comité Ejecutivo Sindical de 9 de mayo de 1975 y demás disposiciones complementarias.

6.º Se autoriza al Sindicato Nacional de la Pesca para que, en aplicación de las presentes normas, dicte las instrucciones necesarias y específicamente la redacción del calendario electoral. ■ Remitido por el Sindicato Nacional de la Pesca.



COMPETICION NAUTICA EN ESTOCOLMO.—La imagen nos muestra un momento de la competición disputada en aguas de Estocolmo con el "tornado", nuevo tipo de embarcación que posee dos líneas de flotación.

Irlanda LOS PESCADORES BLOQUEARON VARIOS PUERTOS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante el mes pasado se reunió en Dublín, por primera vez, el Comité Director del Instituto Internacional de Cultura Marítima. Los miembros del Comité, llegados de Dinamarca, Francia, Grecia, Irlanda, Polonia, Suiza y Túnez, junto a los ministros irlandeses de Industria, Comercio y de Enseñanza, visitaron la Galería Nacional, donde vieron no solamente la linda colección que hay allí de pinturas marítimas (sobre todo holandesas), sino también las obras maestras del arte español (el Greco, Zurbarán, Murillo) que contienen. Asimismo se entrevistaron con el capitán del puerto de Drogheda arqueólogos y profesores de Historia. Conocieron con mucha alegría la noticia, leída por primera vez en "Hoja del Mar", de que uno de los miembros fundadores del Instituto, el capitán de Navío José Luis Morales, alcanzó recientemente el cargo importantísimo de director del famosísimo Museo Naval de Madrid.

El Instituto Marítimo Irlandés empezó durante el mes la planificación del Museo Marítimo de Irlanda, que va a instalarse en la antigua iglesia anglicana del puerto de Dun Laoghaire, que ha comprado con la ayuda de un grupo de armadores y comerciantes. Habrá, en la sección dedicada a las relaciones marítimas entre Irlanda y España, vestigios recuperados en barcos naufragados de la Armada de Felipe II, varias reimpresiones de cartas marinas y pinturas marítimas españolas donadas por oficiales de la Marina española en sus visitas y por el Museo Naval de Madrid, y un gran número de libros y revistas en lengua castellana adquiridos sistemáticamente a lo largo de la existencia del Instituto.

Empezará a fines de septiembre próximo la vigésima exhibición por el Instituto Marítimo de películas marítimas. Estas presentaciones atraen siempre expertos marítimos, profesores, estudiantes, marineros y otros, tuvieron gran importancia en el desarrollo del espíritu marítimo del país. Oradores de categoría tuvieron allí la palabra, ministros, diputados, embajadores, oficiales de Marina, el profesor de Oceanografía del Colegio Universitario de Galway —el más gran oceanógrafo del país—, historiadores, arqueólogos. El Instituto presentó en la última sesión películas de dieciocho naciones. Presentó un conjunto de películas marítimas argentinas, otro de películas prestadas por el Instituto Español de Cultura en Irlanda, que logró un gran éxito, y quiere celebrar el vigésimo año de estas presentaciones con la proyección de otro lote de películas marítimas españolas, pero parece que son muy difíciles de obtener.

La compañía B + 1, que con ocho barcos asegura para la bandera irlandesa cierta proporción del tráfico marítimo, pasajeros, automóviles y mercancías entre Irlanda y Gran Bretaña y el Norte del continente europeo, acaba de publicar la cuenta anual de sus actividades en el año 1974, la que muestra un beneficio de 917.000 libras esterlinas, en vez de la pérdida de 452.000 en 1973. Este resultado demuestra muy bien el valor para la nación de estos ocho buques, de una edad media de solamente cuatro años, en una situación económica y política bastante difícil, y da prueba de la pericia de la dirección de la compañía, la que pertenecía, se recuerda, hace diez años a una gran firma inglesa. La compañía B + 1 tiene la intención de añadir cuanto antes a su flota un nuevo ferry portaautomóviles.

Durante el mes los pescadores irlandeses bloquearon durante un periodo de veinticuatro a setenta y dos horas varios puertos, incluso Dublín, como protesta contra la falta de interés oficial para con las dificultades actuales de la industria de pesca —precio alto del combustible, importaciones del pescado extranjero y otras muchas—. Al principio no atendió el ministro responsable las reclamaciones de los pescadores, pero al fin cambió de rumbo, y con la ayuda de la Comisión Permanente de la CEE en Bruselas, presentó un plan que por el momento suavizó un poco a los pescadores. Pero el futuro de la industria depende de una planificación y de una determinación oficial que deben desarrollarse antes de mucho tiempo.

Llegaron recientemente a diversos puertos irlandeses buques zarpados de España, entre ellos, a Dublín, el Moss Maroc, danés, de 342 toneladas; de Cádiz, el Bayren español, que viene a menudo al mismo puerto; el Magoli, de 308 toneladas, también español, al mismo puerto; el Wierna, a Belfast, de Pasajes, y el Rimfonn, petrolero, a Whiddy, de Bilbao, zarpando veinticuatro horas después para Huelva. ■

JOHN DE COURCY IRELAND.

Portugal

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

LISBOA (Especial para "Hoja del Mar").—El próximo otoño, Portugal y Marruecos firmarán un importante acuerdo pesquero que cubrirá aspectos científicos, comerciales, de formación profesional y empresariales, según acaba de declarar, a su regreso de Rabat y Casablanca, el secretario de Estado de Pesca, doctor Mario Ruivo. Durante una semana, el doctor Ruivo, acompañado por el director general de Planeamiento y Fomento y por el director general de Infraestructura de su Departamento, visitó Marruecos y mantuvo "largas y fructíferas entrevistas —son sus palabras— con el secretario de Estado de Comercio e Industria marroquí, señor Moussa Saadi".

"Se trata de la primera visita de un representante del Gobierno democrático de Lisboa a Marruecos —indicó también el doctor Ruivo—. Hablamos también de otros temas susceptibles de cooperación, tales como la actividad industrial, construcción naval y petroquímica".

En el mes de octubre próximo llegará a Lisboa una delegación marroquí para formalizar los sistemas de colaboración pesquera. Entre los objetivos que ambos países parecen dispuestos a alcanzar se encuentran la creación de varias compañías mixtas de pesca, la firma de un acuerdo que otorgue facilidades de pesca en los caladeros marroquíes a los pesqueros portugueses, la colaboración portuguesa en la formación profesional de pescadores marroquíes y la compra, por parte de Portugal, de pescado congelado o fresco.

Hasta este momento, reconoció el señor Ruivo, las relaciones comerciales entre Portugal y Marruecos estaban paradas. "Está todo por hacer. Pero existe voluntad por ambas partes de salir del 'impasse' creado por motivos políticos durante el antiguo régimen.

LAS HUELGAS DE PESCADORES AFECTAN A LA ECONOMIA LUSA

Entre nuestros dos países existió tradicionalmente un intenso intercambio comercial que durante los últimos años había cesado completamente".

A su llegada a Lisboa esperaban al doctor Ruivo no pocos problemas relacionados con su sector. La "huelga de la sardina" seguía en pie y algunos sectores de la pesca de bajura tampoco salían a la mar, reivindicando mejores salarios y mejores condiciones sociales.

Para el secretario de Pesca, este tipo de conflictos son fáciles de resolver "en aquellas compañías o empresas donde la participación estatal es elevada. En cambio, no parece tan sencillo en los sectores tradicionalmente deprimidos, artesanales, donde los márgenes de lucro son reducidísimos y donde las condiciones sociales se encuentran considerablemente degradadas desde siempre...".

Mientras las soluciones (mejora de salarios, aumento de la participación de los trabajadores, creación de un "sindicalismo de base" entre los pescadores, etc.) no llegan, las huelgas de los pescadores están provocando a la economía portuguesa graves pérdidas. El pescado sigue siendo la proteína animal más barata y segura de la dieta alimenticia portuguesa y en estos momentos el país está obligado a importar no menos del 40 por 100 de su consumo (además del 25 por 100 que tradicionalmente importaba). La balanza comercial lusa se resiente, lógicamente, con estos dispendios extra. ■ ALBERTO MIGUEZ.

CONVENIO ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA

MADRID (Redacción).—De importante y trascendente para los marinos mercantes españoles cabe calificar al Convenio logrado entre España e Inglaterra en materia de Seguridad Social, cuyo "Instrumento de Ratificación y Protocolo de Asistencia Sanitaria" apareció publicado en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 31 de marzo.

La importancia del Convenio para los marinos españoles se deriva de que en el mismo —artículo 1.º, apartado e)— y en el Acuerdo Administrativo que lo concreta —artículo 2.º, apartado 4.º— se especifica que quedan acogidos al mismo los trabajadores encuadrados en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

El Convenio se ultimó en Londres el 13 de septiembre de 1974, y el Acuerdo de Aplicación, el 30 de octubre del mismo año. Ahora, con la "Ratificación" de ambos Estados, en la que se comprometen a cumplir estos acuerdos en todas sus partes puntualmente, dicho Convenio y el Protocolo de Asistencia Sanitaria que lo completa, ha iniciado su desarrollo en beneficio de una mejor atención de la Seguridad Social de los respectivos países para con los ciudadanos del otro que trabajen en su territorio.

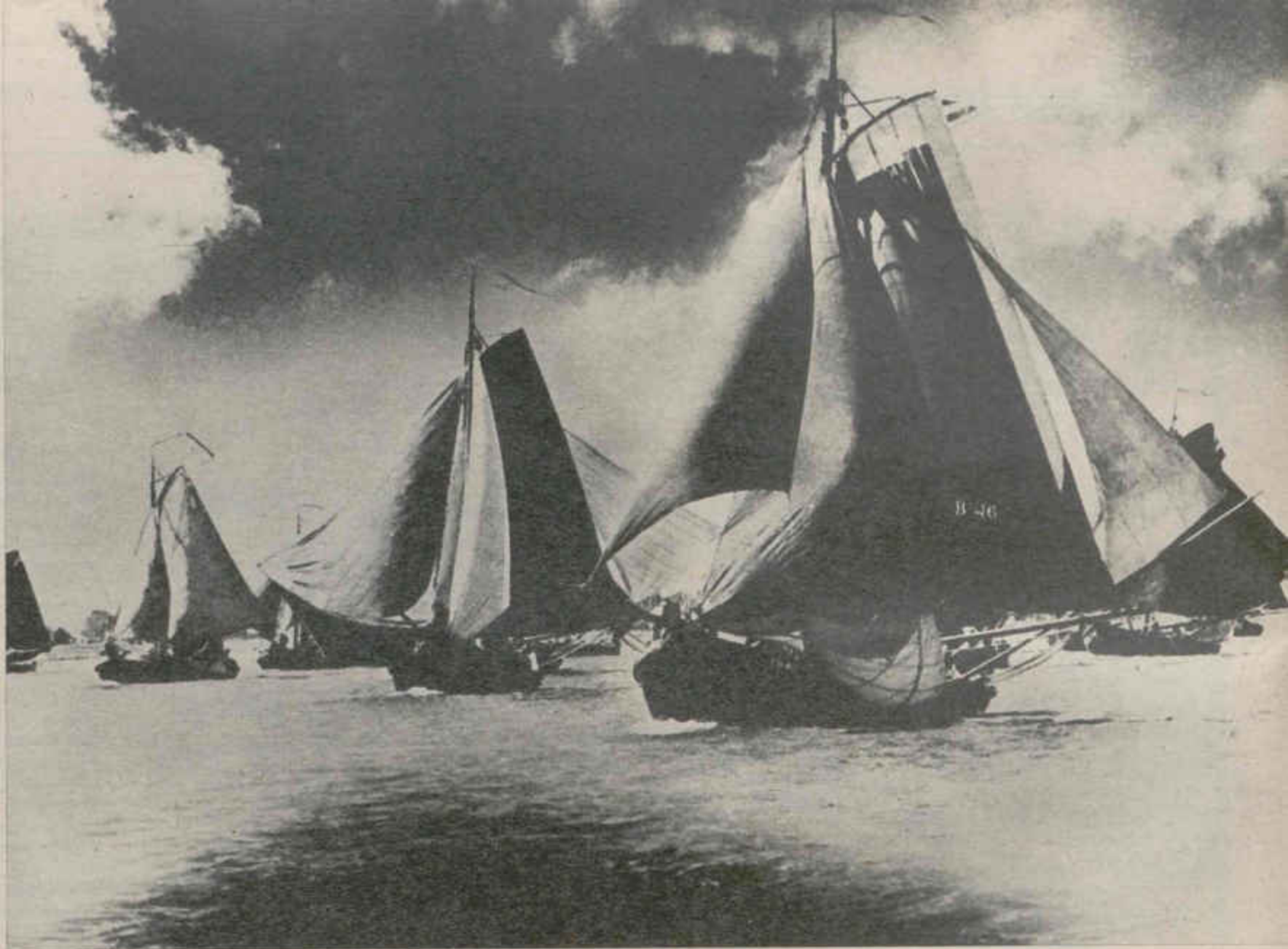
ESQUEMA

En su introducción, resalta que es fruto de un mutuo interés de cooperación en el campo social, y en particular en materia de Seguridad Social, entre los Gobiernos de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, deseando con ello promover el bienestar de las personas que se trasladen o trabajen en el territorio de cualquiera de ambas partes contratantes. Asimismo se pretende garantizar que las personas de ambos países disfruten de iguales derechos, de conformidad con sus respectivas legislaciones de Seguridad Social.

Consta el Convenio de cinco títulos, subdivididos, a su vez, en los siguientes apartados: a) **Título I:** consta de cinco artículos en los que se expresan las Disposiciones generales; b) **Título II:** consta de seis artículos en los que se inscriben las Disposiciones sobre legislación aplicable; c) **Título III:** consta de 8 capítulos (13 artículos) que tratan de Prestaciones por enfermedad, maternidad y fallecimiento; prestaciones por accidente y enfermedad profesional; prestaciones por vejez y supervivencia; prestaciones por invalidez; prestaciones por orfandad; subsidios familiares; subsidio de desempleo, y suplemento gradual sobre el salario. En el **Título IV** (10 artículos) se dictan Disposiciones varias para el mejor desarrollo del Convenio y cómo ha de presentarse la asistencia sanitaria. Y en el **Título V** (4 artículos) se desarrollan las Disposiciones transitorias y finales.

PROTOCOLO DE ASISTENCIA SANITARIA

Tras el Convenio se publica el Protocolo de Asistencia Sanitaria, en el que se acuerdan, entre otras, las distintas categorías de pensionistas de la Seguridad Social y que el Protocolo será de duración indefinida. Completando el desarrollo del Convenio y del Protocolo, se establece también el Acuerdo de Aplicación, mediante el cual se organiza administrativamente toda la normativa aceptada por ambas partes.



ANTIGUOS PESQUEROS.—Unos cuarenta antiguos pesqueros holandeses como los que vemos en la fotografía, tomarán la salida en la regata "Amsterdam 700", que se celebrará entre los días 15 y 18 del próximo mes de agosto.

Alemania

MENOS BARCOS, PERO DE MAYOR TONELAJE

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—Según cifras facilitadas por el Departamento de Tráfico Marítimo del Ministerio Federal, entre 1973 y 1974, el número de unidades de la Marina Mercante alemana ha experimentado una nueva reducción. El número de unidades registradas en el momento actual llega sólo a la cifra de 1.660, mientras que el tonelaje global general —que ha experimentado un aumento de cerca de 70.000 toneladas— alcanza la cifra de 8.504 millones de toneladas de registro bruto.

Comparando, pues, las cifras de 1973 con las de 1974, se destaca, en primer lugar, que la tendencia de la Marina Mercante alemana es eliminar barcos pequeños, teniendo en circulación menos unidades, pero provistas éstas de una mayor capacidad de transporte.

A finales de 1973 navegaban bajo bandera alemana 155 barcos más que a fines de 1974. Pero la cifra total de tonelaje, en 1973, quedaba —en unas 65.000 toneladas— por debajo de la de 1974. En la actualidad, registrados en la República Federal Alemana, navegan 1.482 barcos de carga y 178 buques cisternas.

AUMENTO DE LOS DERECHOS PORTUARIOS

En Hamburgo, desde primeros de enero de este año, los derechos de estadía para barcos de altura, por permanencias en puerto superiores a las dos semanas, han sido aumentados en el 10 por 100.

Este aumento —según manifestaciones hechas por el Gabinete de Prensa del Senado hamburgués— supondrá una elevación de los ingresos durante 1975, en concepto de derechos portuarios, de unos tres millones de marcos, lo que significa para el Senado de la ciudad de Hamburgo un aumento de su recaudación de ingresos del orden de los 21 millones de marcos anuales en el futuro. ■ MANUEL NOALES.



UN BUZO LLAMADO CARLOS DE INGLATERRA.—El príncipe Carlos de Inglaterra, durante su estancia en Bahía Recue, vistió el traje de buzo y lo probó dándose una zambullida en la mar.

LA REAPERTURA DE SUEZ NO VOLVERA A REVOLUCIONAR EL TRANSPORTE MARITIMO

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Dos opiniones contradictorias sobre la apertura, reapertura mejor, del canal de Suez, prevista para el 5 de junio: una, la más simple, que sin pararse en consideraciones echa al viento las campanas y pronostica toda una serie de bienes de la acción. Otra, que tras analizar la realidad, dice que será, en efecto, un factor positivo, pero que en modo alguno revolucionará el transporte marítimo, como fue la primera apertura de dicha vía de agua, e incluso le afectará muy poco. Los hechos tienden a dar la razón a este segundo punto de vista.

Suez tiene la enorme ventaja de ser la ruta más corta desde el golfo Pérsico a los puertos europeos, sobre todos los mediterráneos. En el golfo Pérsico se produce, casi exclusivamente, petróleo, y el petróleo se transporta hoy en buques demasiado grandes para la envergadura de ese canal. Prácticamente, todos los "tankers" y "supertankers" construidos a partir de 1967, cuando Suez fue cerrado, desbordan la capacidad de paso del mismo. Unase a ello que el paso del canal no va a ser barato y se tendrá que continuar trayendo el petróleo árabe a Europa en superpetroleros dando la vuelta al cabo de Buena Esperanza, lo que va a resultar más barato que traerlo en través del reabierto canal, por lo que los transportistas seguirán prefiriendo la actual ruta.

A mayor abundamiento, hay una acentuada crisis en los fletes del petróleo, debido, por una parte, al alza astronómica que ha dado el precio de los crudos, y por la otra, a las medidas de restricción de su consumo que se han tomado en todo el mundo. Ello trae consigo que sobre petróleo y que no haya prisa en ponerlo en determinados mercados o refinerías. De hecho, sobra hasta el punto de que algunos petroleros se están utilizando como depósitos del mismo y a los capitanes

• SEGURAMENTE SERA MAS ECONOMICO QUE LOS SUPERPETROLEROS SIGAN DOBLANDO EL CABO DE BUENA ESPERANZA

de otros, en ruta, se les comunica que refrenen su marcha, hasta que se encuentre comprador para lo que llevan en sus panzas. Ello elimina la única y última ventaja que podría quedar a Suez: la rapidez de transporte, al poder colocar el petróleo en un tiempo mínimo en el punto deseado.

Incluso cara al mañana, cuando, como esperamos, el mundo absorba el alza de los crudos y vuelva a su consumo normal de los mismos, es más que dudoso que vuelva a los minipetroleros y a Suez. "El canal de Suez no puede competir con la ruta del cabo de Buena Esperanza —dice George King, director de operaciones comerciales de la British Petroleum—, ni por baratura ni por facilidades. En una palabra: el canal se ha quedado pequeño y el futuro, al menos en lo que al transporte de crudos se refiere, pertenece a los superpetroleros". Algo que interesa no sólo a navieros y consignatarios, sino también

a astilleros y constructores de buques.

Le queda a Suez, de todas formas, el resto del transporte marítimo, pero tampoco sobre ello se hacen demasiadas ilusiones los expertos. Los grandes buques de línea, que un día fueron no sólo el orgullo, sino también la principal fuente de ingresos de la ruta de las Indias, están hoy o amarrados o dedicados a pequeños cruceros mediterráneos, sin asomarse más allá. En cuanto al resto del transporte que puede hacerse hacia aquella zona, en teoría tiene que resultar ventajoso, pero falta por dilucidar la incógnita de los derechos de peaje, que puede cambiar las tornas. Hasta ahora no se ha hablado de ello y los navieros de todo el mundo esperan expectantes y curiosos las nuevas tarifas. Que van a subir, nadie lo duda; lo que interesa es saber cuánto, para calcular si vale la pena o no utilizar la vía de agua recién despejada.

Antes de 1967, el peaje por el canal

era de unos 90 centavos americanos por tonelada. Hoy se cree que, debido a los gastos de limpieza e inflación, lo menos que va a cargarse son dos dólares por tonelada. Algo que, en buques de gran desplazamiento, sube enormemente los costos.

En lo que nadie duda que el canal de Suez seguirá teniendo enorme importancia e incluso acrecentará la que tenía es en el aspecto estratégico. Las flotas de las distintas potencias podrán ir directamente del Mediterráneo al Indico sin dar la enorme vuelta a África, y como en caso de crisis política o militar sí que cuentan no ya los días, sino las horas, el cruce del canal será decisivo. Precisamente una de las cosas por las que Washington sospecha que Moscú ha presionado tanto por la reapertura de Suez es por tener sus navíos más cerca de esa zona neurálgica que es el golfo Pérsico.

Pero ello trae consigo otra desventaja comercial. "Es más que razonable suponer —dice Andrew Carpenter, un consejero de la firma naviera H. P. Drewry— que el área está considerada zona de guerra y que el Lloyd's cargue las mayores primas de seguro a quienes la utilicen".

Tal vez hayamos acentuado en esta crónica las tintas negras, pero el objetivo era claro: no creer que la reapertura de Suez va a significar para la navegación lo que significó su apertura. ■

CARRASCAL

SIN NOVEDAD EN LA CONFERENCIA DEL MAR DE GINEBRA

• LA "ZONA ECONOMICA" (200 MILLAS) PUNTO DE DESACUERDO

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, JOSE MARIA CARRASCAL).—Los dos mil delegados que han tomado parte en la segunda tanda de sesiones de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, convocada por las

Naciones Unidas, han abandonado Ginebra con un "hasta la próxima" y un proyecto de carta internacional para el uso de los océanos bajo el brazo. Lo primero, el "hasta la próxima", era más real que lo segundo, pues ese proyecto, más que un punto de vista común, refleja las diversas posiciones conflictivas entre sí que los ciento cuarenta países que toman parte en la Conferencia tienen respecto a la materia. Posiciones que veremos entrar en colisión cuando los delegados vuelvan a reunirse, para una tercera tanda, en Nueva York, en marzo del año que viene.

En Ginebra hemos vuelto a ver enfrentarse, de un modo general, el Tercer Mundo, capitaneado por China, y las naciones industrializadas. Pero a diferencia de lo que suele ocurrir en la ONU, donde la Unión Soviética y su bloque toman parte, por sistema, en favor del mundo en subdesarrollo, cuando el mar anda por medio se ponen de parte de Occidente, formando un extraño bloque, que muy bien podría definirse "el hemisferio Norte contra el hemisferio Sur", con la excepción citada de China.

Ha habido, de todas formas, mayor unanimidad, que llega ya al consenso general, para extender la zona costera de soberanía de tres a doce millas, y reconocer a los países costeros una "zona económica" de doscientas millas. Pero las diferencias y los problemas empiezan en cuanto quiere definirse en qué consiste esa zona económica. Mientras una serie de Estados, en especial los sudamericanos, reclaman en ella la plena soberanía, sobre todo en lo que a pesca se refiere, los otros quieren más bien considerarla unos guardianes depositarios de tales riquezas, que deberán compartir, previo tratado, con otros si ellos no son capaces de explotarla

por su cuenta. Ello no impide que, para la explotación minera de los fondos marinos, los países del Tercer Mundo aboguen acaloradamente por una soberanía internacional que haga de dichas riquezas patrimonio de todos. Su temor es que los países que pueden poner en marcha tales difíciles explotaciones, los Estados Unidos en primer lugar, lancen una exploración minera submarina en tal escala que ponga en peligro los precios de las materias primas exportadas por aquellos países. Pues aunque Washington admite la internacionalidad de los mares, se opone a un organismo supranacional con poderes para regular su explotación. Y ya su delegado en Ginebra ha advertido que "si este tema sigue posponiéndose, nosotros no podemos posponer indefinidamente nuestras exploraciones submarinas". Lo que trajo, el último día de la Conferencia, una llamada de su presidente, el delegado de Sri Lanka, antes Ceilán, para que no se emprendan aquéllas sin acuerdo previo.

Otro punto de desacuerdo son los derechos de navegación por vías de agua una vez que se haya ampliado la zona soberana de tres a doce millas. Multitud de estrechos, entre ellos el de Gibraltar, quedarían bajo el control de los Estados ribereños, algo a lo que se oponen no sólo los Estados Unidos, sino también la Unión Soviética.

En fin, que los delegados abandonan Ginebra con los problemas de fondo sin resolver, aunque tampoco más envenenados que estaban, lo que es un consuelo. Habrá, quién lo duda, un día nuevo Derecho del Mar, pero ya hoy puede predicirse que sería un milagro que saliese de la próxima tanda de negociaciones, en Nueva York, el año que viene.



CIUDAD FLOTANTE.—La Acúpolis o Ciudad Flotante, una de las principales atracciones de la Exposición Oceánica Internacional de Okinawa, que será inaugurada el próximo 20 de junio, llega a la bahía de Okinawa, en donde se están dando sus últimos toques de construcción. EUROPA PRESS.

LA ANCHOVETA SE DESTINA A SUBPRODUCTO

MEXICO (De nuestro corresponsal).—Hace unos días arribaron unos barcos peruanos guiados por un avión para pescar anchoveta en nuestras aguas. Posiblemente el programa se haya basado en estudios realizados por nuestros biólogos o por pláticas de biólogos americanos que, dedicados a estudios de otras especies en nuestras aguas, señalaron los cardúmenes enormes que hay en México.

Siempre he señalado en mis trabajos que no hay en México una especie no comercial que soporte su explotación para hacer harina de pescado. Una mancha de mil toneladas de anchoveta en Cedros, una de mil en Ensenada, una de dos mil en Matancitas, una de tres mil en Asunción, no es señal de abundancia de la especie. Por alguna razón que desconozco han proliferado las plantas para hacer harina de pescado, lo que hace que el pueblo mexicano pierda un potencial muy grande de alimento que de ninguna manera compensa el rendimiento que se obtiene al industrializarse. Me parece que se traiciona la buena disposición presidencial de aumentar las reservas alimenticias del país observando bien las vedas y controlando la explotación de las especies comerciales.

Hacer una planta para quemar el pescado no requiere de mucha inversión; como el permiso es para la explotación de anchoveta (pez que, por ser muy pequeño, en México ha dejado de empacarse), se supone, pues, que eso es lo que se ha estado haciendo y lo que se supone se seguirá haciendo.

En primer lugar, los barcos dedicados a hacer harina de pescado, no contando con refrigeradores, ni con las instalaciones adecuadas para procesar las especies comerciales, las tienen que quemar, y además no tienen permiso para la explotación. De Sinaloa a Baja California hay los siguientes hornos que se alimentan con productos variados, y muchos de los cuales son "desperdicios": en Mazatlán, Topolo Bampo, posiblemente Yavaros, Guaymas, Puerto Peñasco, San Felipe; están instalando uno nuevo en Santa Rosalía, La Paz; en San Carlos hay tres flotantes y uno en tierra para desperdicios: Cedros y Ensenada. Los que tienen las plantas son usados para los desperdicios y la pesca que se ha echado a perder. Si para hacer una tonelada de harina se necesitan de cinco a seis toneladas según el tamaño de la anchoveta, con ello se ve la cantidad enorme de pescado que puede procesarse dándole trabajo a muchos miles de empleados, que en otro caso trabajarían procesándolo en el enlatado y presentarían al pueblo un alimento balanceado y barato. Argumentarán que con la harina se pueden hacer muchas cosas, lo cual es verdad, pero también es verdad que puede procesarse lo más que se pueda en enlatado, y si llega a descomponerse, se puede hacer la harina. Los hornos que se utilizan no requieren de mucha inversión; además, el personal que se requiere para el mantenimiento es también mínimo. Si tenemos en cuenta que en el golfo de California abundan las sardinas más que la anchoveta o, mejor dicho, que es más explotada actualmente, vemos que se les quita a las plantas enlatadoras la materia prima indispensable para su vida; de aquí viene la decadencia de las plantas dedicadas a ese producto, y como el Gobierno tiene el mayor número de ellas, es él quien más se está hundiendo. Y los tónicos, que se encuentran más vigilados, pues sus vedas son rigurosamente observadas por la CIAT (Comisión Internacional del Atún Tropical), se encuentran en aumento de capturas y de procesamiento, resultando insuficientes las instalaciones de las plantas que hay en la Baja California y Mazatlán, por

CUANDO LA REALIDAD ES QUE NO HAY EN ESTE PAÍS NINGUNA ESPECIE COMERCIAL QUE SOPORTE SU EXPLOTACIÓN PARA HARINA DE PESCADO

SI SE ENLATARA, EL PUEBLO MEXICANO SE BENEFICIARIA DE UN PRODUCTO BARATO Y ALTAMENTE NUTRITIVO

lo que hace que, como en años anteriores, se envíe el producto a Estados Unidos por tierra desde Ensenada (Baja California).

Recién nombrado el doctor Edgardo Medina Alonzo, director general de Productos Pesqueros Mexicanos, le hice un trabajo señalándole las enormes ganancias que obtendrían los agricultores de Sinaloa, Sonora y Baja California si en las plantas se procesaba todo el jitomate que por



Pesca de anchoveta en la Baja California.

cientos de toneladas se perdía y era lanzado a la orilla de la carretera, principalmente en Sinaloa, cada vez que había buena cosecha en Florida. Las frutas que en abundancia se perdían, podían ser procesadas dándole trabajo a sus plantillas y reintegrándole al agricultor un dinero antes perdido. Que el jitomate de primera calidad podía empacarse entero y el resto en salsa o jugo. Sin embargo, es posible aprovechar aún hasta el último jitomate o fruta en beneficio de la planta, del agricultor y del Estado, por lo tanto, si es que no se aprovecha ya. También de la sardina y la anchoveta se pueden hacer las salchichas, tan ricas que no se les encuentra aparentemente ninguna diferencia con las salchichas de cerdo. Es indudable que tienen que ser mejores, por resultar más nutritivas, de más fácil digestión, con mayor fuente de alimentación para el procesamiento y relativamente menor inversión. Estas salchichas me las dio a probar el subdirector general del Instituto Nacional de Pesca, capitán de altura Octavio Díaz González. He aquí, pues, un producto más que viene a resolver en gran parte el problema alimenticio de México, en caso de obligar a las plantas a proce-

sar así estos productos. La alimentación del mexicano, con menos dinero, sería superior a la actual.

Va a resultar difícil que los barcos peruanos justifiquen su contratación con la explotación de la anchoveta. Sin duda van a pasarse unas vacaciones en playas y lugares que ya los quisiera visitar con frecuencia Onassis. Si van estos pescadores su situación desde este punto de vista, por lo menos no saldrán defraudados.

El mes próximo comenzará la época buena de la sardina en Bahía Magdalena, y aunque no reúnen estos barcos las características necesarias para la pesca de esta parte de México, ni cuentan con el equipo que es indispensable para la comunicación, pueden hacer una campaña mejor en este ramo de la pesca, puesto que abunda mucho la sardina en esa bahía. Ya que el Gobierno está pagando esas unidades, y como a los pescadores mexicanos no les conviene embarcar, lo más acertado será, una vez que abandonen los barcos —que no durará mucho—, que se sustituyan esas tripulaciones por alumnos de las Escuelas Tecnológicas de Pesca. ■ ABÍU ZAMUDIO LUVIANO.

Perú FUE INAUGURADO EL GRAN COMPLEJO PESQUERO DE PAITA

LIMA (Crónica de nuestro corresponsal).—Con asistencia de ministros de Estado, altas autoridades del Gobierno, Cuerpo Diplomático y representantes de los sectores productivos y laborales del país, se inauguró, el 21 de mayo, la primera etapa del Complejo Pesquero de Paíta, obra de infraestructura considerada como la más grande del mundo en su género.

Los trabajos de esta monumental obra se iniciaron el 3 de agosto de 1972, y se han invertido hasta el momento 3,271.437 soles, por lo cual se considera como la obra de mayor envergadura llevada a cabo hasta el momento en el país.

Se trata, en realidad, de un verdadero alarde de ingeniería que se resume en cortar un cerro para firmarlo en el mar. Las partes iniciales del Complejo, como son la ejecución del relleno de la plataforma, capa filtrante y el enrocado de protección, significaron la remoción de más de un millón de metros cúbicos de material, operaciones que concluyeron el 20 de noviembre de 1973.

El área habilitada por el Ministerio de Pesquería para el Complejo es de 28 hectáreas aproximadamente, de las cuales siete corresponden a viviendas y servicios auxiliares y veintinueve a un terraplén ganado al mar.

En general, dentro del Complejo se contemplan todas las facilidades de desembarque, procesamiento, almacenamiento y comercialización de 208 Tm. de captura al año.

Se escogió Paíta porque dicha zona aporta, aproximadamente, el 50 por ciento de la producción total nacional de la pesca de consumo humano directo y casi la totalidad de pescado seco-salado (alrededor del 93 por ciento). Recientes evaluaciones estiman en 450,000 Tm. anuales los recursos pesqueros a ser explotados, de los cuales 250,000 corresponden a la merluza y 200,000 a jurel y caballa. Además, Paíta es una zona donde la variedad de especies es sorprendente. Ahí se puede capturar regularmente: atún, barrilete, tollo, congrio, bonito, ayunque, caballa, merluza, coco, cabrilla, espejo, jurel, peje blanco, pez espada, lisa, cojinova, corvina, guitarra, sierra, lenguado, angelote, pámpano, raya, bereche; una gran variedad de mariscos y otras especies.

EL GRAN COMPLEJO

El Terminal Pesquero tendrá una capacidad de recepción de 60,000 toneladas anuales. Contará con todas las instalaciones necesarias para la clasificación, lavado, eviscerado, pesado y conservación del pescado. Igualmente dispondrá de una máquina productora de hielo en escamas de 90 toneladas y una capacidad de almacenamiento de 200 Tm. para el estocaje del pescado fresco con hielo. Asimismo contará con una máquina productora de hielo en bloques de 125 Tm. y una capacidad de almacenamiento de 500 Tm., para el abastecimiento de las embarcaciones pesqueras con hielo. Tendrá, además, una cámara de conservación de pescado refrigerado de 300 Tm. de capacidad y una cámara de congelación de 150 Tm.

El Complejo Pesquero de Paíta comprende básicamente tres núcleos integrados: el Terminal Pesquero, cuyas características hemos mencionado; la Planta Industrial de Pepesca y la Planta Industrial de Challpesa.

LA PLANTA INDUSTRIAL DE PEPESCA

Peruana de Pesca, S. A., es una empresa estatal asociada, en la cual el Estado controla más del 90 por 100 de las acciones. Cuenta con su flota pesquera, frigorífico y fabricación de conservas. Cuenta con su flota pesquera, frigorífico y fabricación de conservas. Cuenta con su flota pesquera, frigorífico y fabricación de conservas.

Su planta industrial tiene instalaciones conserveras fileteadoras capaces de producir anualmente 2,500,000 cajas de conservas de pescado y 10,000 toneladas de filetes de pescado para consumo humano interno.

Cabe destacar que Pepesca utilizará para su operación el moderno sistema RSW, que funciona con una capacidad de 60 Tm/hora de descarga. El pescado es procesado automáticamente desde su descarga hasta el enlatado, sin que intervenga la mano del hombre, salvo para el funcionamiento de las máquinas.

LA PLANTA INDUSTRIAL DE CHALLPESA

Challpesa (Challwa del Perú, S. A.) es la razón social de la primera empresa mixta constituida en el sector pesquero; la conforman la Empresa Pública de Servicios Pesqueros (EPSEP), y por parte del Japón, las empresas Taiyo Fishery Co. Ltd., Nihon Hoge Co. Ltda. y Mitsubishi Corporation.

Challpesa, cuya actividad está orientada al desarrollo de la pesquería para consumo humano en el Perú, elaborará productos congelados a partir de la merluza, tales como bloques y filetes congelados (merluza, jurel y caballa) en sus diferentes formas: sólido, "grated" y salchichas de pescado, productos que se ofertarán tanto al mercado interno como en el mercado internacional.

Las unidades operativas de Challpesa serán: Planta de salchichas de pescado (Paíta); planta de procesamiento de bloques congelados de merluza (Paíta); planta de salchichas y conservas de pescado (Oquendo/Callao), embarcaciones arrastreras de 200 y 700 TRB para el abastecimiento de materia prima (merluza) y elaboración de merluza "dressed", respectivamente, e infraestructura en frío (frigoríficos para el almacenamiento de los productos de sus plantas de Paíta y Oquendo).

El equipo en frío tiene una capacidad básica de almacenamiento de 200 Tm. de pescado, producción de hielo de 60 Tm/día, almacenamiento de hielo de 100 Tm., almacenamiento de congelado de 1,000 toneladas y congelamiento en placas de 21.5 Tm/ocho horas y en túneles de 15 Tm/veinte horas.

Con respecto al programa de reemplazo de personal peruano por japonés, inicialmente habrá nueve japoneses por cada cien peruanos, y al cabo de diez años, un japonés por cada cien peruanos.

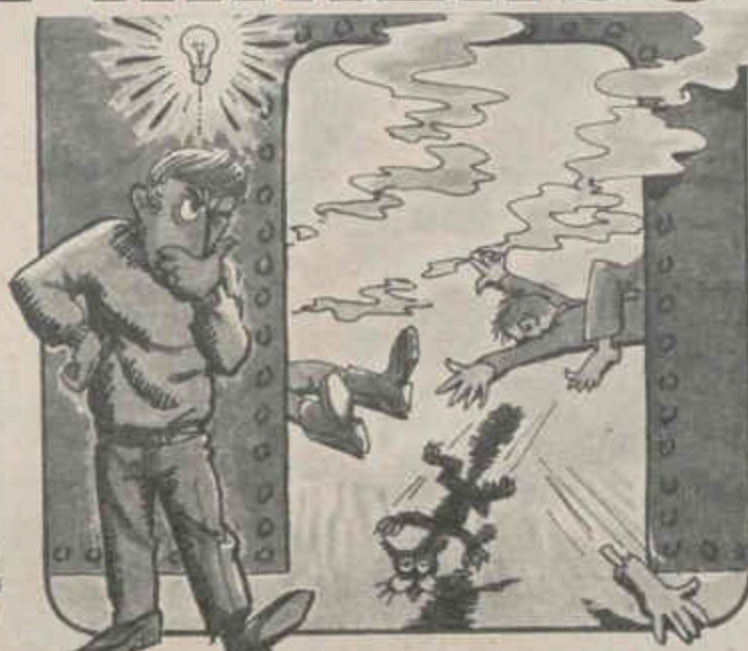
De acuerdo al respectivo estudio de factibilidad, se prevé que, inicialmente, Challpesa tenga una utilidad de 7.9 millones de soles, lo cual ascenderá a 80.6 millones para 1977 y a 100.7 millones de soles en 1980.

De acuerdo al mismo estudio, la generación de divisas será inicialmente de dos millones de dólares USA y de 11.8 millones en 1980.

Asimismo, se generarán nuevos empleos: 253 plazas en 1974 y 895 en 1980. ■ SAMUEL BERMEO ARCE.



1.—Actuar siempre con rapidez, pero con gran tranquilidad.



2.—Estudiar antes la situación para no actuar atropelladamente.

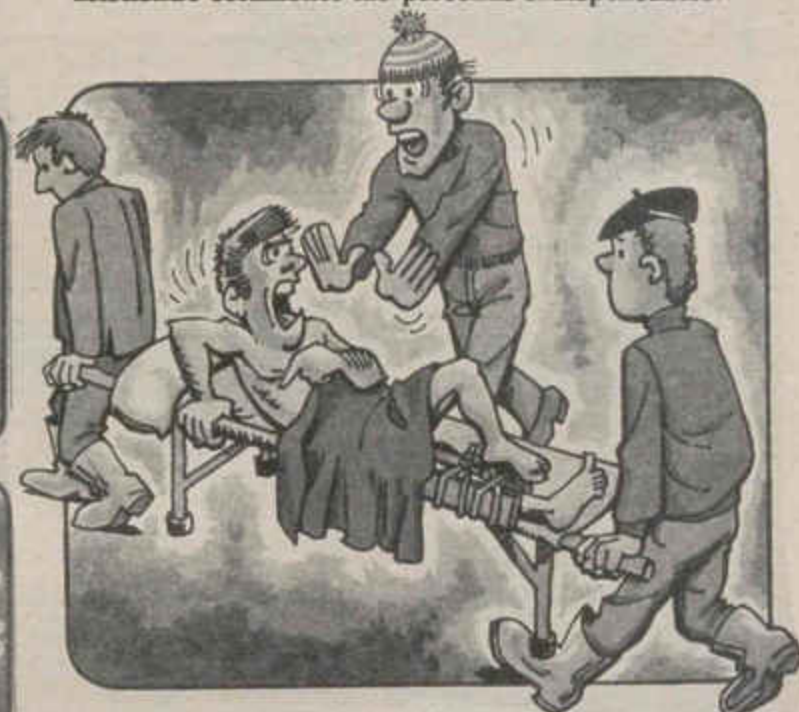
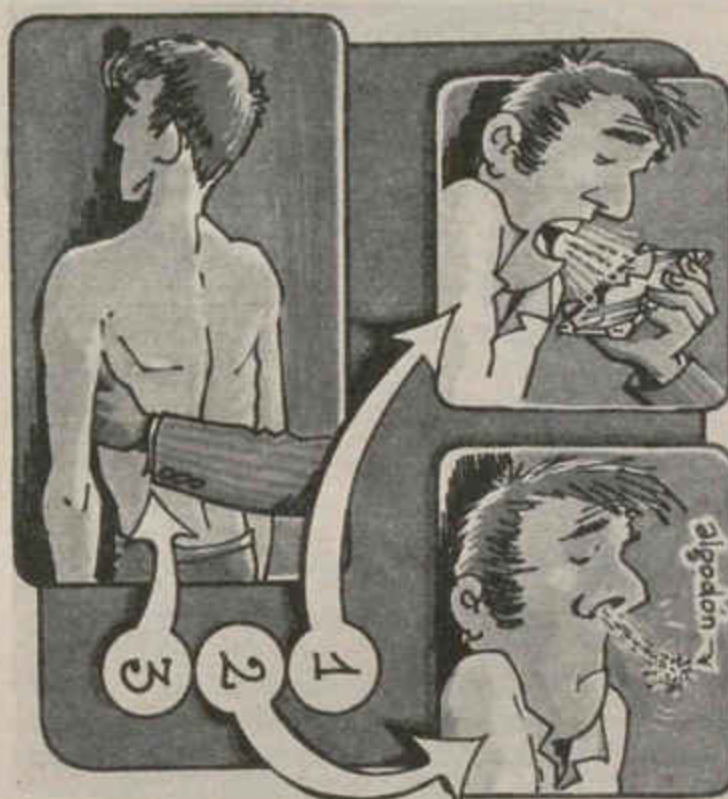


3.—Con la finalidad de no estorbarse, deben de estar asistiendo solamente las personas indispensables.



4.—Antes de actuar, examinar bien al enfermo.

5.—Si no encontramos signos que demuestren que respira, inmediatamente iniciar la respiración artificial.



9 y 10.—No permitir al lesionado que camine ni que se ponga en pie.



12.—Nunca dar de beber a una persona que esté inconsciente.

Hoy vamos a ocuparnos de exponer una serie de principios generales que convendrá siempre tener presentes en la prestación de esos primeros auxilios que tan importantes son a la hora de la asistencia de cualquier enfermo o accidentado, ya que van a tener una gran repercusión en el futuro de la persona asistida. Esta serie de normas o principios básicos, los podemos enumerar así:

1. Estar tranquilos y actuar con celeridad. Con tranquilidad, se dará confianza al paciente y a las personas que nos rodean.
2. Pensar antes de actuar, haciéndose una composición de lugar. Puede no haber desaparecido la causa del accidente y puede haber varios accidentados, en cuyo caso hay que asistir primero al más grave.
3. No estorbarse en la asistencia, procurando estar únicamente las personas indispensables.
4. Examinar bien al enfermo analizando estos aspectos:
Si respira.
Si está chocado o colapsado.
Si hay hemorragias.
Si tiene heridas, fracturas o quemaduras.
5. Si se comprueba que ha dejado de respirar, practicarle rápidamente la respiración artificial, siguiendo las indicaciones ya expuestas en otros números de "Salud a bordo".
6. Contener las hemorragias.
7. Prevenir el choque o colapso manipulando al paciente lo menos posible.
8. Mantener al paciente cómodamente y en posición favorable para la respiración; habrá que aflojarle las ropas ajustadas, principalmente en el cuello, pecho y cintura.
9. No trasladar al paciente hasta que no esté en buenas condiciones para ello. Así inmovilizaremos las fracturas y trataremos el choque o colapso, cerciorándonos de que se dispone del personal suficiente para

(Continúa en la pág. 32)



13.—Prohibir tajantemente la toma de cualquier tipo de alcohol.

14.—Hacer lo imposible por tranquilizar al paciente.

(Viene de la pág. 31)

organizar un traslado satisfactorio y sin brusquedades.

10. Al lesionado grave no se le deberá permitir ponerse en pie y aún menos el caminar. Debe quedar en reposo y bien abrigado con los elementos de que dispongamos y aislado del frío del suelo.

11. Si vomitara, colocarle la cabeza de lado para evitar que se introduzca el producto del vómito en el aparato respiratorio y corra el riesgo de ahogarse. Retirar las dentaduras postizas o cualquier cuerpo extraño que se halle en la boca.

12. NO DAR JAMAS DE

BEBER A UNA PERSONA SIN CONOCIMIENTO.

13. NO ADMINISTRAR ALCOHOL, BAJO NINGUNA FORMA.

14. Tranquilizar al enfermo. Calmar sus temores y levantarle el ánimo. No dejarle ver sus lesiones.

15. No intentar reducir luxaciones y fracturas.

16. No dar nunca por muerto al paciente mientras no se hayan practicado las comprobaciones de la misma, como explicaremos en sucesivos números de "Salud a bordo".



15.—Jamás tratar de reducir luxaciones y fracturas.



16.—Sin las comprobaciones necesarias, nunca dar por muerta a una persona.

LA MAR Y SUS SELLOS



SELLOS ESPAÑOLES PARA EL MES DE MAYO

Además de la relación de efectos postales que habían de ponerse en servicio a lo largo del mes de mayo, hay que añadir uno más, referente a la Primera Asamblea constituyente de la Organización Mundial de Turismo, cuyas reuniones han tenido lugar en Madrid en el Palacio de Exposiciones y Congresos y cuyo fin es la creación de un organismo supranacional encargado de todo cuanto afecta al turismo, es decir, que se pretende con esta Organización la creación de un ente jurídico permanente y coordinador al estilo de la Unión Postal Universal o la Organización Mundial de la Salud. Se ha hecho un sello de 3 pesetas, con un dibujo alegórico y cuya tirada es de 6.000.000 de ejemplares.

Por otra parte, ilustramos esta crónica con las fotografías de los sellos mencionados en la crónica precedente.

Por otra parte, vista la Exposición Mundial de Filatelia ESPAÑA '75 con una cierta perspectiva, todos están más que convencidos de su éxito y que las próximas exposiciones a celebrar no podrán compararse con ella. Como dato curioso, indicamos que en 1976 se celebrará una exposición de rango mundial en Milán y los italianos están **apretando el acelerador**, para hacer algo mucho más importante. Hablan ya de una exposición con 8.000 vitrinas y que la entrega de los premios se celebrará ni más ni menos en el teatro de la Scala.

Como bien se sabe, ESPAÑA '75 ha sido pródiga en matasellos especiales, y uno de ellos ha sido el del transporte de correspondencia por submarino, concretamente en el "Cosme García". El Comisariado de la Exposición hizo unos sobres especiales, así como las firmas comerciales que se dedican a ello, pero de todos, el de mayor importancia es el hecho por la propia Comandancia de dicho buque de guerra.

En cuanto al catálogo, quien lo encuentre en estos momentos por mil pesetas es una ganga, y la colección completa de todos los boletines editados (que hasta el momento son ocho, incluido el del palmarés), bien se puede pagar por ellos 2.500 pesetas. Igual el libro del Congreso filatélico, está en precio si se obtiene por 600 pesetas.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

GRENADA.—En su nueva serie general, formada por los valores de 1/2, 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 12, 15, 20, 25, 35, 50, 75 centavos, 1, 2, 3 y 5 dólares de la zona del Caribe, hay varios sellos donde figuran yates, balandros, embarcaciones de pesca y buques de gran tonelaje. Están en los valores de 1/2, 1, 2, 3, 5, 15 centavos, 1 y 3 dólares.

ISLAS VIRGENES.—Con ocasión de la exposición filatélica Interpex 1975, hay un conjunto de 5, 18, 40 y 85 centavos, en donde figuran los mascarones de proa de estos buques: "HMS Boreas", "The Golden Hind", "HMS Superbe" y "HMS Formidable" (*).

ISLA DE MAN.—Con la denominación de Manx Pioneers, se ha confeccionado un grupo de 4 1/2, 5 1/2, 8 y 10 peniques, interesando este último, puesto que figura el "S. S. William Graves" (*).

BARBADOS.—Con ocasión de la reciente visita real, se puso en circulación una serie de 8, 25, 35 centavos y un dólar, figurando en los dos primeros valores el yate real "Britannia" (*).

SEYCHELLES.—Por un crucero que ha realizado el transatlántico "Queen Elizabeth II", entró en circulación



una composición formada por los nominales de 20, 50, 95 céntimos y 1,50 rupias de la actual serie general, a la cual se le ha puesto una sobreimpresión en donde va la silueta del barco y la inscripción "Visit of Q. E. II" (*).

SINGAPORE.—Con el nombre de "Puertos y fondeaderos", hay una emisión de 5, 25, 50 centavos y 1 dólar de este Estado, con dibujos de tema Marina. Y en otra bajo la denominación de "Escenas de la ciudad", el valor de un dólar muestra un barco de pesca, habiendo otras dos unidades de 15 y 20 centavos (*).

ISLAS FALKLAND.—Con ocasión del XXXV aniversario de la batalla del Río de la Plata, los buques contendientes: "HMS Exeter", "HMNZS Achilles", "Almirante Graf Spee" y "HMS Ajax", figuran, respectivamente, en 2, 6, 8 y 16 peniques (*).

ARCHIPIELAGO DE LAS SALOMON.—Otra serie donde figuran barcos, todos ellos mercantes y que son: el

"Walande", el "Melanesian", el "Marsina" y el "Himalaya", en tasas de 4, 9, 15 y 45 centavos (*).

DOMINICANA.—Por el centenario de la Unión Postal Universal se han hecho dos sellos de 2 y 6 centavos, figurando en ellos un buque mixto de vela y vapor.

COOK.—Los navegantes españoles Balboa, Magallanes, Elcano, Urdaneta y Legazpi, figuran en faciales de 1, 5, 10, 25 y 30 centavos.

UNA ACLARACION

Habíamos intentado montar un servicio de suministro de sellos, pero son muy pocos los que han respondido y, por ello, es una labor complicada para un resultado mínimo. Lo único que podemos hacer ahora es indicar que, a quien los pida, podemos suministrar los sellos que al final de su descripción llevan esta indicación (*), naturalmente, a precio inferior al mercado y haciéndose los envíos a reembolso, cargando los gastos de éste.

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:

DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE.

OFICINAS:

AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º.
TELEFONO 23 56 04 (5 LINEAS).
TELEX: 76012 FCISA.

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

Fadiz

DIRECCION TELEGRAFICA

FRICOISA

Comatisa
ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS-
CONSIGNATARIOS-FLETADORES-
ESTIBADORES
FLOTA

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

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

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

EFFECTOS NAVALES
PAULINO FREIRE, S. L.
Lubricantes, cables, cabullería, pinturas,
ferretería naval, etcétera.
Suministros a la Marina en general
Santo Domingo, 1. CADIZ
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR
UVE

SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 115

"Los remolcadores, últimos amigos de tierra, hacían rano que bogaban hacia el muelle, pero a lo lejos dejaron oír sus sirenas de despedida".

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: S. LOREN - "CLASE UNICA".)

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

PALABRAS

DEFINICIONES

- A. 7 57 110 37 87 47 121 Línea resultante de unir todos los puntos de la superficie del mar que tienen la misma profundidad.

- B. 71 60 14 40 10 100 80 1 90 119 54 Antigüamente, metiesen los remos dentro de la embarcación, perpendicularmente a la eslora, hasta que sólo quedara por fuera de la borda un poco más de la pala.

- C. 55 94 25 35 45 70 114 Aplicase al trozo de costa con la cima más hacia la mar que la perpendicular que pasa por su pie.

- D. 68 63 73 22 2 93 53 44 16 82 34 88 56 Paraje por donde vierte sus aguas al mar un río, canal o estrecho.

PALABRAS

DEFINICIONES

- E. 66 19 9 89 58 103 23 49 72 99 Pusiese a la vela una embarcación, usase o se valiese de las velas para navegar, dar, marear y largar vela.

- F. 32 81 21 50 41 78 29 11 91 83 Mogote de poca altura en medio del mar.

- G. 20 43 13 74 109 33 26 86 98 6 76 Dicese de la derrota que lleva el barco cuando navega siguiendo un círculo máximo.

- H. 38 96 32 3 120 65 106 Distancia máxima a que puede verse un faro o escuchar un radiofaro o estación radio-eléctrica.

- I. 15 79 113 95 64 31 Cabo o cable de esparto.

- J. 115 85 5 75 24 105 Al revés, fluctuar con el movimiento de las aguas una red que, calada en ellas y pendiente de sus corchos en la superficie, no tiene en la relinga inferior plomos que la mantengan vertical.

- K. 8 28 108 84 48 36 116 18 67 En lenguajes de germanías, bogasen en galeras.

- L. 51 39 97 111 61 101 Parte más densa y luminosa de los cometas, que, en unión de la "cabellera", constituye la "cabeza".

- M. 104 59 118 Rumbo desde donde empiezan a contarse o toman como origen los del segundo y tercer cuadrante.

- N. 30 46 102 69 12 112 62 En la mitología, ninfas de las aguas.

- O. 17 117 77 92 4 27 107 42 Derecho que pagan los buques por el servicio del práctico.

ferromar

Apartado 10

SANTURCE - VIZCAYA - ESPAÑA

- AGUJAS DE MADERA PARA COSER REDES.
- ALGODON PARA CALAFATEAR.
- CLAVOS Y PUNTAS DE COBRE.
- CABLE DE ACERO INOXIDABLE.
- CADENA NEGRA Y GALVANIZADA.
- DEFENSAS DE CORCHO.
- ESTOPA ALQUITRANADA.
- MEDIA CAÑA GALVANIZADA.
- MEDIO TUBO GALVANIZADO.
- PUNTAS Y CLAVOS GALVANIZADOS.
- REMACHES DE COBRE-LATON O ALUMINIO.
- TACHUELA, CELOSIA, GABARROTE O TACHUELA DE COBRE.
- TORNILLOS Y TIRAFONDOS DE ACERO INOXIDABLE.
- ZINCOLINES PARA EVITAR ELECTROLISIS DE LAS HELICES.

BOLETIN METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION COSTERA

(PRIMER PROGRAMA
DE RADIO NACIONAL
DE ESPAÑA)

CENTROS EMISORES Y EMISORAS DE RADIO NACIONAL DE ESPAÑA

	KW.	KHZ.	M.
MADRID			
Emisora Central	100/200	584	514
BARCELONA			
Centro Emisor del Nordeste...	125/250	737	407
SEVILLA			
Centro Emisor del Sur	125/250	683	439
MURCIA			
Centro Emisor del Sureste ...	125	854	351
LA CORUÑA			
Centro Emisor del Noroeste...	100	638	470
TENERIFE			
Centro Emisor del Atlántico...	100	620	484
OVIEDO	50	728	412
SAN SEBASTIAN	20	773	388
ZARAGOZA	10	638	470
BILBAO	20	638	470
SANTANDER	20	854	321
MALAGA	10	728	412

CONTENIDO DEL BOLETIN METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION COSTERA

Referido a las distintas zonas señaladas en el mapa, el Boletín proporciona información sobre:

- presencia o ausencia de temporal;
- dirección y fuerza del viento (escala Beaufort);
- nubosidad y precipitaciones (en su caso);
- estado de la mar.

Veamos un ejemplo:

SITUACION ACTUAL.—NO HAY TEMPORAL EN LA ZONAS.

CANTABRICO:

COMPONENTE NORTE-3 ARRECIANDO A NORDESTE 5 EN

EL TERCIO OCCIDENTAL. NUBOSO. MAREJADA CON AREAS DE FUERTE MAREJADA.

FINISTERRE:

NORDESTE 4 ARRECIANDO A 5 A 7 EN ALTA MAR. NUBOSO. MAREJADA AUMENTANDO A FUERTE MAREJADA EN ALTA MAR.

SAN VICENTE:

NORDESTE 4 ARRECIANDO A 6 A 7 EN EL NORTE. AGUACEROS. FUERTE MAREJADA.

ETCETERA, ETC.

ESTADOS DE LA MAR

N.º del Código	Denominación	Altura de las olas en metros
0	Calma	0
1	Rizada	0,00 - 0,10
2	Marejadilla	0,10 - 0,50
3	Marejada	0,50 - 1,25
4	Fuerte marejada	1,25 - 2,50
5	Gruesa	2,50 - 4,00
6	Muy gruesa	4,00 - 6,00
7	Arbolada	6,00 - 9,00
8	Montañosa	9,00 - 14,00
9	Enorme	Más de 14

EL BOLETIN METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION COSTERA SE EMITE CUATRO VECES AL DIA

OCTUBRE A ABRIL (Horario de invierno)

ABRIL A OCTUBRE (Horario de verano)

Noticias de las 10,00

CENTROS EMISORES Y EMISORAS DE RNE

Noticias de las 11,00

Situación actual en las distintas zonas y pronóstico hasta medianoche

Diario hablado de las 14,30

TODAS LAS EMISORAS NACIONALES

Diario hablado de las 14,30

Pronóstico hasta medianoche

Noticias de las 17,00

CENTROS EMISORES Y EMISORAS DE RNE

Noticias de las 18,00

Situación actual en las distintas zonas y pronóstico hasta mediodía

Diario hablado de las 22,00

TODAS LAS EMISORAS NACIONALES

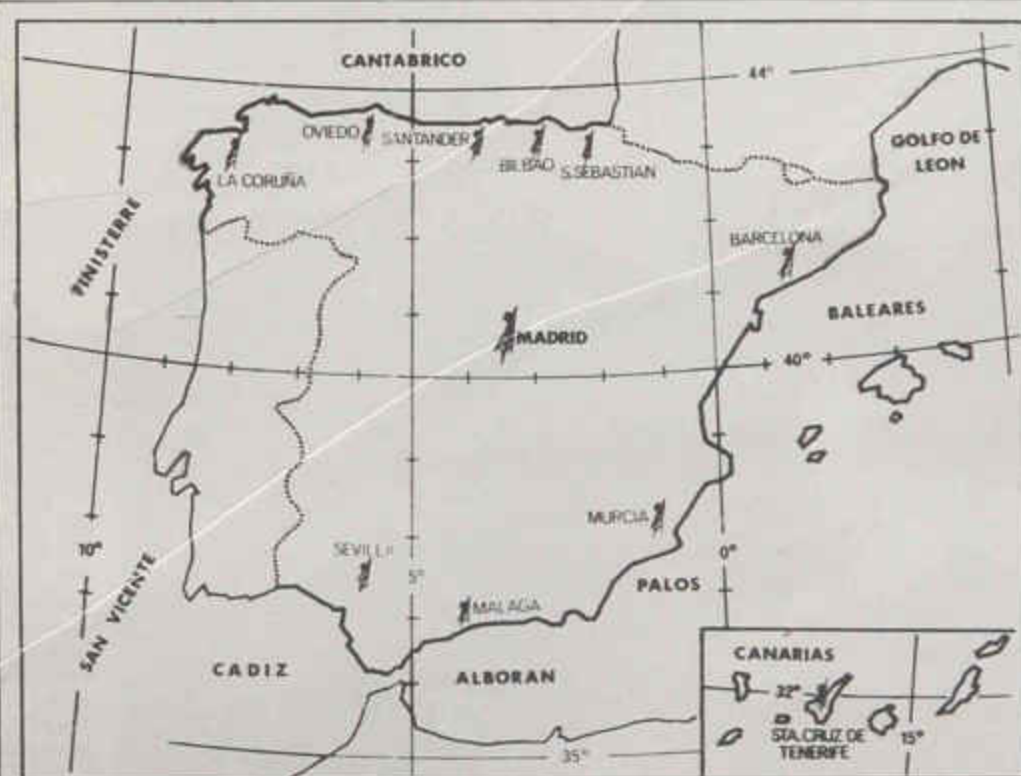
Diario hablado de las 22,00

Pronóstico hasta mediodía

VIENTOS. Escala Beaufort

Cifra Beaufort	Denominación	Límites de velocidad		Altura probable de las olas en metros *
		En metros por segundo	En nudos	
0	Calma	0,0 - 0,5	0 - 1	—
1	Ventolina	0,6 - 1,7	2 - 3	0,1 (0,1)
2	Flojito	1,8 - 3,3	4 - 7	0,2 (0,3)
3	Flojo	3,4 - 5,2	8 - 11	0,6 (1)
4	Bonancible	5,3 - 7,4	12 - 16	1 (1,5)
5	Fresquito	7,5 - 9,8	17 - 21	2 (2,5)
6	Fresco	9,9 - 12,4	22 - 27	3 (4)
7	Frescachón	12,5 - 15,2	28 - 33	4 (5,5)
8	Duro	15,3 - 18,2	34 - 40	5,5 (7,5)
9	Muy duro	18,3 - 21,5	41 - 48	7 (10)
10	Temporal	21,6 - 25,1	49 - 56	9 (12,5)
11	Borrasca	25,2 - 29,0	57 - 65	11,5 (16)
12	Huracán	Más de 29	Más de 65	Más de 14

* Las cifras entre paréntesis indican la altura máxima probable de las olas que cabe esperar en alta mar. Cerca de las costas, con viento de tierra, las olas serán, por lo común, más bajas y más cortas.





Visita a las instalaciones del Parque Sindical.



El presidente del Instituto Social de la Marina saluda a un matrimonio bermeano.

EN EL ESCORIAL, ORGANIZADAS POR EL I. S. M.

VACACIONES PARA MATRIMONIOS PENSIONISTAS

EN la residencia de Educación y Descanso Manuel Mateo, de El Escorial, se ha realizado un turno de vacaciones para pensionistas pertenecientes al colectivo de pesca de la Seguridad Social del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Ha transcurrido desde el 8 al 22 de mayo de 1975, participando en él 47 matrimonios procedentes de todo el litoral español. El matrimonio de más edad llegó de Tarragona-Calafell: él, de setenta y cuatro años, y ella, de setenta y dos.

Estuvieron al frente del turno dos funcionarios adscritos al Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina; concretamente, don José Manuel Masip, jefe de Fomento Social de Las Palmas, y la señorita María del Carmen García Morín, asistente social en Huelva.

En este turno de vacaciones, pese a la edad, ha imperado el espíritu joven, y aunque había una serie de actividades y excursiones previstas para participar voluntariamente, la totalidad de los 94 asistentes al turno han participado en todas ellas.

Así, el día 9 se inició la visita al monasterio de El Escorial y, en concreto, admiraron la basílica, salas capitulares, biblioteca y museo. La avidez por ver y conocer se puso de manifiesto desde este primer día. Natural, cuando muchos, prácticamente, era la primera vez que habían podido dejar su tierra natal.

Ese mismo día por la tarde, aun se sintieron con entusiasmo para visitar la Casita del Príncipe.

VISITA AL PALACIO DE RIOFRÍO

El día 10 por la mañana se organizó una excursión para ver el palacio de Riofrío, donde nuestros pensionistas quedaron impresionados por la suntuosidad del palacio y sus obras de arte; interesándose de manera especial por el museo de caza.

De Riofrío en autocar, la excursión siguió hasta Segovia, retornando a la hora de comer a la residencia.

TIEMPOS LIBRES

Durante los tiempos libres, en la residencia se organizaron concursos de juegos de salón, y de esta forma, las excursiones fueron alternándose con los concursos y las horas de apacible charla en la residencia.

Como cosas más importantes a destacar merece citarse la excursión al Valle de los Caídos, el día 11; Aranjuez, el día 13; siendo el retorno por Madrid y haciendo un recorrido en autocar por las calles y monumentos de mayor interés; visita al palacio real el día 16 e instalaciones del Parque Sindical, donde el Instituto Social de la Marina obsequió a los pensionistas con una comida, presidida por el presidente del Instituto Social de la Marina y por el director del Parque Sindical. En este día de visita a Madrid, por la tarde, se recorrió el Zoo madrileño, y quien quiso pudo asistir a la obra de teatro del María Guerrero, para la cual se había conseguido un pase gratuito del Ministerio de Información y Turismo.

Tal vez, el acto apoteósico del turno fue la verbena de disfraces (nunca faltó el humor) de la noche del día 17, en la que hubo concurso individual y de pareja de disfraces, y baile durante una buena parte de la noche.

Con la vista a La Granja y la cena de despedida, el día 21 terminaron las actividades más importantes de este turno de vacaciones para pensionistas, organizado por el Instituto Social de la Marina, en colaboración con la Obra Sindical de Educación y Descanso.

Suena a triunfalismo el decir que quienes han disfrutado de estos días de vacaciones han quedado plenamente satisfechos, admirados y entusiasmados de cuanto han visto y de lo bien que lo han pasado. Sería faltar a la verdad el no decirlo. Quienes no habéis tenido la suerte de poder asistir a uno de estos turnos de vacaciones, pedid información a vuestros compañeros. Si os resultan atractivos, el Instituto no cesará en su empeño de facilitar bienestar a nuestros mayores del mar. Lo han dado todo, recibiendo, la inmensa mayoría de las veces, poco o nada a cambio.

■ GREGORIO RAMOS.