

MOHAMED SALVÓ A SUS COMPAÑEROS

Se llama Mohamed Moh Hammú, trabajaba en un pesquero de Ceuta y salvó la vida a sus compañeros.

El «Punta Almina» cruzaba el Estrecho con dirección a Ceuta, cuando se produjo a bordo una explosión terrible. Los tripulantes salieron volando por los aires. También Mohamed. Un bote había salido despedido y flotaba sobre las aguas. Mohamed se fue a él, nadando. Subió. Y remando desesperadamente, recorrió todo el lugar del siniestro, recogiendo a sus compañeros. Las consecuencias de la tragedia —el «Punta Almina» se hundió rápidamente— fueron un desaparecido y catorce heridos. Todos los supervivientes coinciden en afirmar que sin la heroica intervención de Mohamed los muertos hubieran sido muchos, seguramente la casi totalidad de la tripulación.

Ceuta ha sabido agradecer a Mohamed Moh Hammú su acción. Todo el mundo habla de él. Y en todo comentario late la ratificación de la hermandad que en la pesca existe. Cuando el peligro está cerca, cuando alguien necesita ayuda, no existen barreras ideológicas ni confesionales, ni resentimientos, ni desacuerdos. Hoy ha sido un musulmán el que ha salvado a muchos cristianos. Mañana será un cristiano el que acaso salve a muchos musulmanes. No, no existen en la pesca discriminaciones de raza o de religión. Dios está arriba para los cristianos y Alá para los moros. Y abajo todos trabajan con la misma buena voluntad y la misma esperanza.

hoja del mar

Número 10 ♦ Año I ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ OCTUBRE 1965

EN ESTE NUMERO

CARTAS AL DIRECTOR:

- Formación Profesional en Lastres.
- Opinión: Valencia y la Escuela de F. P. Náutico-Pesquera.
- Monte Mayor y Menor y Balances de las Cofradías.

TERMINÓ LA VEDA DEL MARISCO EN GALICIA



El día 1 de octubre se levantó la veda en las rías gallegas. Y aquí tienen a más de mil barcas que se concentraron (foto superior) en la ría de Vigo, para la tarea del rastreo en la bajamar. La otra fotografía corresponde a El Grove, dos semanas después, donde se celebró la Feria del Marisco, exponiéndose —y degustándose— ejemplares de todas las especies que se capturan en el litoral gallego (Cifra).



Reuniones en el Sindicato

HA FALLECIDO D. PABLO GARCIA-IZQUIERDO

Era encargado
de las Escuelas
de O. M. del Instituto
Social de la Marina

(páginas interiores)



Los Marineros Mercantes estudian sus problemas laborales:

Necesidad de mejorar sus condiciones de trabajo, actualizando la Ordenanza Laboral

Las agrupaciones sindicales de Oficiales titulados con título no superior, maestranza y subalternos, que encuadran a la totalidad

de los tripulantes enrolados en los buques de la flota mercante española, se han reunido en la Casa Sindical para estudiar sus

problemas laborales, buscando fórmulas que les permitan resolverlos.

Los vocales nacionales, únicos (pasa a pág. 4)

LA CASA DEL MAR DE SANTA POLA SE CONSTRUIRÁ EN FECHA PRÓXIMA

El Crédito Social Pesquero ha concedido un préstamo de tres millones

Alicante (De nuestro corresponsal).—La concesión de un préstamo de tres millones de pesetas a la Cofradía de Pescadores de Santa Pola por el Crédito Social Pesquero para la construcción de la Casa del Mar, ha sido el hecho más destacable en esta provincia marítima durante el pasado mes de septiembre. La recepción del telegrama con que se comunicaba dicho acuerdo ha causado gran contento en el citado puerto pesquero, el más importante del litoral alicantino. Las obras de construcción de la Casa del Mar darán comienzo en fecha próxima.

Esta noticia ha coincidido, como motivo más de alegría, con los preparativos de las fiestas que en honor de su patrona la Virgen de Loreto celebra la villa santapolera; y que, en realidad, cierra el ciclo (pasa a pág. 2)



VENCIO FUENTERRABIA.—Más de cincuenta mil personas presenciaron la caída de Pedraña. Fuenterrabía retó: «El vencedor tendrá la supremacía del Cantábrico en regatas de traineras». Pedraña, campeona de España, era la favorita. Pero sus ciabogas fueron peores. Y perdió la regata de Santoña y la de San Sebastián. El final— se dice en la crónica que publicamos en páginas interiores— fue un gran abrazo de los dos patrones, Bedia y Lujandio. (Foto Cifra)

hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
SERVICIO DE INFORMACION
Y PUBLICACIONES

Redacción y Administración:
Génova, 24 Teléf. 2 19 39 63
MADRID
Revista mensual
Depósito legal: M-16.516-1963
EGOS- Gabriel Díez, 8-MADRID

Acuerdos de la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina

Madrid.—La Comisión Permanente Ejecutiva del Instituto Social de la Marina ha celebrado sesión el pasado día 21 de septiembre bajo la presidencia del almirante don Juan Pastor Tomasety, presidente-delegado de este organismo, adoptándose entre otros, los siguientes acuerdos:

PAVIMENTACION DE UN GRUPO DE VIVIENDAS.—Concesión de una subvención de setenta y cinco mil pesetas a la Cofradía de Pescadores de Cullera para llevar a cabo las obras de pavimentación del patio interior del grupo de viviendas Virgen del Castillo, que fueron construidas por el ISM.

LANCHA DE VIGILANCIA EN VILLAGARCIA.—Con el fin de sufragar los gastos de mantenimiento de una lancha de vigilancia durante el último trimestre del presente año, destinada a evitar el rastreo furtivo del marisco en época de veda en Villagarcía de Arosa, se aprueba una subvención de 38.500 pesetas. La expresada cantidad se hará efectiva por la delegación provincial del ISM en Vigo, a la Cofradía de Pescadores de Villajuan.

A LOS FAMILIARES DE LOS TRIPULANTES DEL «ST. PATRICK».—Se concede una subvención de noventa y tres mil pesetas para distribuir entre los familiares de los treinta y un tripulantes españoles fallecidos en el naufragio del buque mercante de bandera liberiana «St. Patrick».

OTRAS SUBVENCIONES.—Seis mil ochocientas pesetas a la Cofradía de Pescadores de Marbella para la adquisición de máquina de oficina. A la cofradía de Pescadores de Campello, veintisiete mil pesetas. Subvención de dos mil quinientas pesetas a la escuela de Orientación Marítima de Picacho (Vigo). Otra por la misma cantidad a la escuela de Orientación Marítima de Villajoyosa, para contribuir a los gastos ocasionados por la excursión de fin de curso de sus alumnos.

ACUERDOS DIVERSOS.—Autorización de la Comisión para el traslado al Boletín Oficial del Estado de la relación de aspirantes a cubrir las plazas de auxiliar en el ISM, que intervendrán en las oposiciones a tal fin convocadas. Se designa el Tribunal de dichas oposiciones.

Asuntos de régimen interior. Asuntos de trámite.

Se autoriza a la Mutua de Riesgo Marítimo el pago de indemnizaciones a los armadores de embarcaciones siniestradas.

LA CASA DEL MAR DE SANTA POLA

(viene de 1.ª página).

clo anual de trabajo. La mayoría de la flota pesquera vuelve a Santa Pola mediado septiembre para que sus hombres puedan celebrar en sus hogares estas jornadas de fiesta.

NUEVO PESQUERO. DE MAS DE CIENTO TONELADAS, EN CAMPELLO

Un nuevo pesquero hay que añadir a la flota de Campello. La botadura del «Bautista Lledó», con más de cien toneladas de arqueo y una potencia de 240 HP, viene a enriquecer el grupo de embarcaciones dedicadas a la pesca de arrastre. Perteneciente a un firma armadora que ya contaba con dos motopesqueros, pone de manifiesto la pujanza de una familia con tradición marinera, que ha sabido ir superando con esfuerzo y tesón sus modestos comienzos.

BENIDORM TURISTICO

Benidorm, más en línea con las actividades turísticas que con las de pesca, abandonadas casi, ha conseguido un éxito en el aspecto deportivo: su Cofradía de Pescadores ha obtenido la gran copa «Falanges del Mar».—ANTONIO DíEZ MARTÍNEZ.

D. Jesús González González, huérfano de pescador, ha ingresado en la Escuela Naval Militar. Fue acogido por la Obra de Orfanatos de la Mutualidad de Accidentes, donde fue alumno interno y becario

Madrid.—Entre los alumnos más destacados de la obra de Orfanatos de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, merece especial mención don Jesús González González, que ha sido alumno de enseñanza primaria e ingreso en Bachillerato en el colegio internado Nuestra Señora del Pilar, para huérfanos de pescadores (Sanlúcar de Barrameda). Seguidamente estudió el Bachillerato e hizo la preparación para ingreso en la Marina, como becario en plaza de intercambio en el colegio Nuestra Señora del Carmen, de Madrid, de la Asociación Benéfica para Huérfanos de los Cuerpos Patentados de la Armada, habiendo ingresado, tras brillantes ejercicios de oposición, en la escuela Naval Militar, donde se encuentra como alumno del cuerpo de Intendencia de la Armada.

Don Jesús González González es natural de Portonovo (Pontevedra), e hijo de don Jesús González Martínez, pescador de la embarcación «María del Carmen», cuya tripulación está asegurada en la propia Mutualidad de Accidentes de Mar, y que falleció en accidente de trabajo en la mar, en 8 de octubre de 1948. Don Jesús González fué acogido en la obra

de Orfanatos de aquella entidad, y merced a la ayuda que ésta le ha prestado, unida a su capacidad y esfuerzo, ha obtenido este ingreso en la Armada que a todos nos llena de satisfacción. Desde aquí queremos dejar constancia, asimismo, de nuestro reconocimiento a la Marina, por su colaboración prestada mediante la Asociación Benéfica para huérfanos de los Cuerpos Patentados de la Armada.

Tres millones en indemnizaciones de la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo

Madrid. La Comisión Permanente Ejecutiva del IMS., en su sesión celebrada el pasado día 21 de septiembre, ha autorizado a la dirección de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo el pago de indemnizaciones a embarcaciones siniestradas aseguradas en esta entidad, importando el total de dichas indemnizaciones la cantidad de 3.183.000 pesetas. Las embarcaciones siniestradas son las denominadas Casiopea, Santa Teresa de Jesús número 3, Batán, Luna, Monte, Ogoño, Tres Hermanos y Rosa Roure.

Actividades de La Casa del Marino de las Palmas

Las Palmas.—Los maestros alberguistas del SEM en esta capital, han visitado la Casa del Marino, acompañados por el director de la misma y delegado provincial del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda, quien les mostró todas las dependencias, explicándoles ampliamente cuantas actividades sociales y culturales se desarrollan en este centro durante todo el año.

Enfermera japonesa

Por vía aérea y procedente de Tokio, ha llegado a Las Palmas la señorita Fusako Naga-hama, enfermera perteneciente a la organización «Salus Infir-morum», que prestará servicio en la clínica de la Casa del Marino para atender al personal de la flota de su país, hospitalizado en la misma.

Revista oral «Expo 65»

También en la Casa del Marino y en su salón de actos ha tenido lugar la segunda edición de la revista oral «Expo 65», con celebración de entrevistas, espacios de humor y de noticias y sección «viajando por el mundo». Los personajes entrevistados fueron el campeón de Boxeo, Cesáreo Barrera; la señorita Rafaela García Sánchez, reciente triunfadora del concurso «Mujer ideal de España»; el presentador de televisión Luis Zárate; el humorista canario José Castellano; las actrices Marcela Yurfa, Pilar Ferrando y Cristina Urbieta, y el crítico taurino Cantacaloro.

Hubo una brillante intervención del conjunto musical los «Happy Boys».

Más de 76 millones en préstamos del Crédito Social Pesquero

Se destinarán a construcción de embarcaciones y a la adquisición de elementos técnicos de pesca

Madrid. En la última reunión del Comité Ejecutivo del Crédito Social Pesquero se han aprobado préstamos por un importe total de pesetas 76.830.00, de los cuales más de cincuenta y seis millones se destinarán a construcción de embarcaciones pesqueras por armadores de Avilés, Vigo, San Vicente de la Barquera, Santoña, Puerto

de Santa María, Melilla y Cudillero.

Los restantes préstamos han sido concedidos para adquisición de motores, balsas de salvamento, artes y pertrechos de pesca, haladores mecánicos y montajes, y corresponden a armadores de Punta Umbria, Burela, Campello, Alicante, San Ciprián, Bermeo y Ondárroa..

SUSCRIPCION A LA «HOJA DEL MAR»

D. (1)
(nombre y dos apellidos del solicitante)

.....
(profesión o actividad a la que se dedica) (categoría profesional)

.....
(empresa donde presta sus servicios) (barco donde presta sus servicios)

DESEA QUE SE LE REMITA LA «HOJA DEL MAR» A LA SIGUIENTE DIRECCION:

.....
(domicilio) (localidad)

.....
(provincia)

Recúrtose este formulario y diríjase a:
HOJA DEL MAR
Instituto Social de la Marina
Génova, 24 MADRID-4

(1) Si es una Empresa la que solicita el alta de suscripción y desea recibir varios ejemplares de la HOJA DEL MAR (en número no superior a diez) deberá adjuntar una cuartilla donde se especifique el número de ejemplares que desea recibir y donde conste el sello de la Empresa.

No manipules la máquina que no conoces ni dejes a otro manipular tu máquina: su vida, tu vida y la vida de todos tus compañeros correrían peligro.

LA COOPERATIVA NO ES UN FRACASO

Es raro el especialista en materia laboral, económica o social que no encuentra en el cooperativismo una solución bastante afortunada para los problemas del trabajo, sus beneficios y sus oportunidades de promoción. Este hecho también se da en la pesca. Pero cuando quiere concretarse la solución del cooperativismo a un punto determinado del litoral y, sobre todo, a puntos precisos de determinado litoral, surge la desconfianza y hasta la convicción de que en esas comunidades el cooperativismo será un fracaso. No hace falta que citemos nombres geográficos, porque ello no viene al caso.

Pero lo cierto es que esos especialistas no hablan por hablar, no aventuran una opinión sin fundamento. Ellos, además de especialistas en materia laboral, económica y social, son profundos conocedores de la costa y sus problemas. Hablan, en fin, con conocimiento de causa. Saben la opinión y las aspiraciones de los trabajadores.

Ahora bien: la razón del presunto fracaso de la solución cooperativa es esta: los pescadores de determinados lugares del litoral opinan —y así lo declaran en muchas ocasiones— que prefieren ser propietarios de una barquita, por pequeña que sea—pero propietarios individualizados, propietarios absolutos y únicos—, que tener un barco, por muy bien preparado que esté y por muy completo que resulte, si la propiedad de ese barco han de compartirla con otros.

Nosotros pensamos que la solución cooperativa sería un fracaso si los pescadores o armadores que así opinan tuvieran razón. La solución cooperativa sería un fracaso en determinados lugares de nuestro litoral si las especiales características geográficas, económicas o sociales de tales lugares ofrecieran bordes o frentes insalvables que im-

pidieran la acomodación del cooperativismo. Pero si esto no ocurre, si la única barrera que existe es la opinión equivocada de unos hombres, la cooperativa jamás podrá ser allí un fracaso; lo que sí habrá sido un fracaso —en cambio— es la formación de esos hombres.

Y entonces la solución cooperativa —muy buena, hoy por hoy y tal como están las cosas— no podrá renunciarse, sino que habrá de quedar aplazada hasta que los hombres que han de realizarla salgan de su engaño: lo cual, para ser absoluto, tendrá que obtenerse mediante la adecuada formación.

Pero aun queda por ahí quien dice que los pescadores no necesitan una formación y sí poseer buenos barcos con los que ganar dinero. Con lo cual nos metemos en la rueda-rueda por cuya circunferencia daremos miles de vueltas sin encontrar la salida posible. Porque el caso es este: si los buenos barcos generalmente sólo podrán tenerlos mediante la formación de cooperativas y esas cooperativas ni podrán ni querrán constituirse si no poseen antes una adecuada formación ¿cómo puede decirse que esta formación no es necesaria a los pescadores?.

Aquí hemos puesto muchos ejemplos —reales, auténticos, recientes— de hermosos barcos construidos en cooperativa y entonces se nos dice: “¡Ah, bueno! Esos pescadores, sí pueden hacerlo. Esos son diferentes!”.

Si esto es verdad, no queda otro remedio: hacer que los restantes pescadores lleguen al nivel de estos a los que hoy se llama “diferentes”.

Esto de “diferente” es un matiz muy de ahora que remata bastante mundanamente cualquier nadería.

El “señorito” y ganar el pan

Hay armadores —no todos, por ventura— que dicen cosas así:

--Los pescadores quieren ser ya señoritos: su trabajo de ocho horas, buen barco, cobrar más hasta el punto de que nunca quedan satisfechos, y, si pueden, regresar de la mar con tiempo suficiente para dormir en casa. ¡El colmo!

Y no se sonrojan cuando dicen esto, ni imaginan que les falte la más mínima parte de razón.

Sabemos de pescadores que siguen la ley del mínimo esfuerzo hasta el punto de que se pasan, y en tierra se quedan, brazo sobre brazo, viendo cómo salen a la mar las embarcaciones acaso con la dotación incompleta.

Para aquellos armadores —que no son to-

dos, repetimos— tenemos una contestación: El señorito es una especie a extinguir que ya no pinta nada en esta tierra. Y los que quedan no trabajan ocho horas, ni cinco, ni dos. Los que pintan algo en esta tierra trabajan y, salvo casos excepcionales, no es aconsejable que lo hagan durante más de ocho horas, pues su misión no es sólo “arrimar el hombro” —podríamos decir— sino cumplir otros altos fines que son inherentes a su condición de personas.

Para aquellos pescadores también se nos ocurren unas palabritas: el pan y lo que acompaña al pan están ahí y hay que ganarlo. A la hora de lamentarse hay que pensar si se ha hecho algo eficaz para escapar de la insuficiencia económica.

Una solución a la crisis pesquera mediterránea

Desde tiempo inmemorial se oye en los ámbitos pesqueros esto: en la crisis pesquera del Mediterráneo, hasta la fecha y sobre el papel, se han dado muchas soluciones, pero nunca han sido llevadas a la práctica, por diversidad de causas. Unas veces, por egoísmo de nosotros los armadores; otras, porque nuestras autoridades no se han atrevido, tal vez, a enfrentarse con su problema social, como sería dejar en inactividad durante los meses clave del año a toda la pesca de arrastre del Mediterráneo español; otras, las menos importantes posiblemente, por la temible plaga que aterroriza al mundo civilizado y que se llama *“intere-reses creados”*.

Bien, pues por una vez más voy a tratar de exponer con mi modestia literaria nuestra opinión sobre la posible solución de la crisis que nos atormenta —digo nuestra, porque el decidir-

me a esto ha sido consecuencia de un estudio dilatado entre armadores y marineros consultados separadamente y de estudios biológicos a los cuales brindé mi embarcación y colaboración personal.

Nuestro litoral (por lo menos el que con más conocimiento de causa conocemos) abarca desde cabo de Oropeza hasta Alicante. Dudamos que haya otra zona en el Mediterráneo donde la procreación de todas las especies se produzca con tantísima prodigalidad como en la nuestra, hasta el extremo de que por no nombrar otra especie me limitaré a la de la pescadilla, pijota, merluza, etc. Por cada pescadilla capturada de medio kilo de peso se captura durante más de nueve meses un kilo aproximadamente de pececitos de la misma clase, de cinco a diez gramos. Esto, si se medita bien, es bastante para darse una idea de la expoliación a que estamos sometiendo

nuestros fondos, pues lo mismo ocurre con gambas, cigalas, salmonetes, pulpo, rape, en fin, con toda la gama de especies que se dan en nuestro tan pródigo litoral. ¿Solución? Veda total durante los meses de abril, mayo, junio y julio, inclusive. Ahora bien: para tener solución de continuidad después de estos periodos de veda, se tendría que proceder a un horario diario de trabajo que no excediese de las doce horas; por ejemplo, de seis de la mañana hasta las seis de la tarde desde la salida de puerto hasta la arribada. Sé positivamente que esta solución hará poner el grito en el cielo a muchos armadores, precisamente a los más ignorantes o desaprensivos, pero para su conocimiento les voy a decir:

1.º Que el tripulante de una embarcación de pesca tiene derecho a tener un horario decente de trabajo y

una remuneración adecuada, pues los tiempos del látigo y la esclavitud han pasado gracias a Dios.

2.º La construcción de nuevas embarcaciones para la pesca en el Mediterráneo debía de ser paralizada temporalmente hasta que en el transcurso de varios años (podrían ser cinco o seis) se viese el resultado de este experimento.

3.º Que durante los meses de veda y por el Crédito Social Pesquero se faciliten créditos a los armadores y pescadores para la elaboración de artes como trasmallos, palangres, trainas, etcétera, etc., a los que no los tuviesen, a fin de que en este periodo de tiempo se dedicasen a otra de las muchísimas modalidades que tiene la pesca en general.

Esta es la solución que creemos tiene la pesca de arrastre en el Mediterráneo, además de que se les daría

a los tripulantes tiempo para convivir con la familia, la mujer, la madre, los hijos, y, lo que es también importante, las distracciones, y tener por lo menos diariamente diez o doce horas para descansar como se debe. Así creemos que desaparecería también (lo que no es poco) la crisis de mano de obra, tanto de técnicos como marineros, pues es de todos conocida la continua emigración que hay de día en día a los trabajos terrestres, por ser por lo menos más llevaderos, si no tan bien retribuidos. En una palabra: hay que hacer que a la gente le guste el mar y la forma más agradable de hacerlo es estar menos horas en él. Igual pensaría cualquier oficinista u otro profesional cualquiera, esta es la verdad, en sus respectivos trabajos.

JOSÉ ROSELLÓ BLANQUER
Armador. Denia

Los problemas de la Marina Mercante (Empresa Naviera, Puerto, Política Social y Formación Profesional) se estudiaron en la Asamblea Regional de Levante

INAUGURACION DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE VALENCIA, QUE HA CUMPLIDO SU 25 ANIVERSARIO

D. Francisco Catalá ha sido sustituido por D. Victorino Anguera en el cargo de Delegado de Trabajo de la provincia valenciana

Valencia (De nuestro correspondiente). Tres acontecimientos han venido, casi simultáneamente, a polarizar estos días la atención de la Valencia marítima: el relevo del hasta ahora delegado provincial de Trabajo, la asamblea regional de la Marina Mercante y la inauguración del curso en la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera.

Por disposición ministerial, don Francisco Catalá Ruiz, que durante más de ocho años ha venido rigiendo el ancho sector laboral de la provincia, pasa a ocupar igual puesto en Baleares. Su difícil gestión, que se inició prácticamente en las inolvidables fechas de las inundaciones de octubre de 1957, está jalonada de los mejores esfuerzos para conservar y consolidar la paz social en la provincia. Los importantes logros conseguidos en aquellas angustiosas jornadas, marcaron la impronta de una labor constante, callada y fecunda, que habían de convertir a don Paco Catalá en figura entrañablemente querida por los valencianos. No es de extrañar pues, que el colegio de Graduados Sociales, con la adhesión de múltiples corporaciones y entidades, haya solicitado del ayuntamiento para él la concesión del título de hijo adoptivo de Valencia. Y si así ha sido en su proyección total, especial mención hemos de hacer en cuanto a su labor se refiere sobre el sector marítimo-pesquero. Dirigiendo la sección de Trabajos Portuarios, tomando parte activa en las reu-

niones de las juntas y comisiones del Instituto Social de la Marina, acudiendo allí donde se manifestase cualquier actividad o inquietud que al mar se refiriera, el señor Catalá volcaba en ello, además de su estricto sentido del deber, sus aficiones marineras, puestas bien de manifiesto en la práctica de los deportes náuticos. La Valencia marinera, pescadora, al despedir cariñosamente a don Francisco Catalá, está segura de que, en su nuevo destino, en la hermana provincia insular, seguirá cosechando los afectos que aquí deja. Por otra parte, espera ilusionadamente de la madura juventud y preparación del nuevo delegado de Trabajo, don Victorino Anguera Sansó, los mejores logros en la interesante etapa que se avecina.

REUNION DE LA MARINA MERCANTE

La asamblea regional de la Marina Mercante de Levante, ha reunido en el salón de actos de la delegación provincial Sindical, en apretadas jornadas de trabajo, a las representaciones de empresarios y trabajadores de las agrupaciones de aquel Sindicato de las provincias de Castellón, Alicante, Murcia, Cartagena y Valencia, bajo la presidencia del jefe del sindicato nacional, don José Luis de Azcárraga Bustamante y los señores Maqueda Noé y Fernández López, presidentes de las secciones Social y Económica, respectivamente.

Las ponencias que se discutieron fueron:

1. La empresa naviera: problemas actuales y posibles soluciones ante el Plan de Desarrollo, y ante nueva etapa del Plan de Renovación de la Flota.
2. El Puerto: instrumento de comercio (participación de los usuarios, tarifas, etc.).
3. Política social en la Marina Mercante: Reglamentaciones, convenios, seguridad social.
4. Formación profesional.

Todas ellas, por demás sugestivas, fueron apasionadamente discutidas, formulándose las conclusiones que, en su momento, serán objeto de consideración en la

próxima asamblea nacional que se proyecta.

INAUGURACION DE CURSO EN LA ESCUELA DE F. P. NAUTICO-PESQUERA

Finalmente, la solemne inauguración del nuevo curso de la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera, celebrada en el salón Noble del Ateneo Marítimo, con asistencia de las primeras autoridades, coincidiendo con el 25 aniversario de su establecimiento en Valencia, nos ha permitido conocer algunas cifras, referidas al curso anterior, que son interesantes: El total de alumnos examinados se eleva a 81, de los que 76 fueron declarados aptos; siendo 24 de nuevo ingreso e impartiendo diez títulos de patrón litoral 1.ª; quince patrones de altura; tres de cabotaje; cinco patrones mayores de cabotaje; cinco mecánicos navales de 2.ª; dos mecánicos navales de 1.ª; tres mecánicos navales mayores y diez radiotelegrafistas navales (restringidos).

La lección inaugural estuvo a cargo del capitán de Corbeta, profesor de Maniobra de la escuela, don José Adán Pérez, pronunciando finalmente unas palabras y declarando inaugurado el curso el comandante militar de Marina, don Rafael Romero Conde.

Para terminar de configurar este mosaico de actualidad marítima valenciana, es de destacar, asimismo, la apertura de curso en la escuela de la sección Naval de Juventudes (antigua de Flechas Navales), que cuenta con un magnífico edificio, instalaciones de nueva planta, e internado capaz para ochenta alumnos, en la que, a partir del corriente año, se cursarán las enseñanzas de radiotelegrafista y especialistas del servicio Radioléctrico, aptos para la Marina de Guerra, Mercante y de Pesca, según los casos. Esta nueva orientación de la escuela se compatibiliza con los estudios, que también podrán cursarse, de bachillerato elemental, con un competente cuadro de profesores y bajo la dirección del teniente coronel de Infantería de Marina, don Manuel Monzó Francés.—BENITO SAEZ y GONZALEZ-ELIPE.

LA CONCILIACION SINDICAL EN LA MARINA MERCANTE

por
RICARDO BARTLETT IBAÑEZ
Vocal de la Junta de Asociados
al Montepío Marítimo Nacional

Por la secretaría del Montepío Marítimo Nacional nos ha sido remitido el presente artículo del que es autor el vocal de la Junta Administrativa de Asociados de dicha entidad, don Ricardo Bartlett. La HOJA DEL MAR considera magnífica esta colaboración directa de los vocales del Montepío en la revista, lo que sin duda ha de redundar en una mejor información de nuestros lectores.

Desde un simple trámite ante la autoridad de Marina, previsto ya en el Código de Trabajo de 1926, al sistema actual, que sigue en líneas generales el procedimiento sindical normal, sin más variación con relación a las otras reclamaciones derivadas del Contrato de Trabajo que la especial composición de estas Juntas de Conciliación de la Marina Mercante y Contrato de Embarque, ciertamente el camino avanzado—en su aspecto social y humano—ha sido mucho. Si bien, la inexorable acción del sindicalismo exija propugnar una constante superación y perfeccionamiento en toda la amplia dinámica laboral.

La historia ha sido siempre, en toda actividad humana, la que marca la pauta del proceso evolutivo. En la Conciliación, definida por Bayón "como el procedimiento obligatorio de efectos procesales que tiene por objeto procurar la solución por vía amistosa, ante los Organos creados para ello dentro de la esfera sindical, de los conflictos que alteran la normalidad de las relaciones contractuales de trabajo", se advierte al estudiarla tres periodos diferenciados:

1925-1951. *Carácter obligatorio y arbitral.*—Basado en la Ley de 26 de marzo de 1925, que preceptuaba: "Toda cuestión que surja entre las partes sobre cumplimiento de Contrato, se someterá a la decisión del Capitán del Puerto, quien oyendo a su Asesor, actuará de amigable componedor, dictando laudo, pero las partes que no lo acepten podrán hacer uso de su derecho de acudir a las acciones civiles que les correspondan ante los Tribunales Ordinarios"; principio recogido más tarde en el artículo 113 de la Ley de Contrato de Trabajo de 1944.

1952-1958. *Carácter obligatorio y conciliación sindical especial.* La base quinta de la Ley de 19 de diciembre de 1951 sobre Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante, dice: "que antes de promoverse cualquier juicio laboral, el que se proponga instarlo, estará obligado a intentar la celebración del acto conciliatorio ante un Tribunal, para cuya formación se asigna competencia a la Organización Sindical". Principio desarrollado en la R.N.T.M.M. de 23 de julio de 1953 (art. 220), en la que se establece "que dicho Tribunal estará presidido por el Comandante de Marina o autoridad del puerto que lo represente y dos miembros de la O. S. y un Secretario. Se ha suprimido el sistema de arbitraje, transformándose la presidencia en mera función honorífica.

1958-1965. *Carácter obligatorio y predominio sindical.*—En el Texto Refundido de Procedimiento Laboral se prevé el cauce de la conciliación referida a los conflictos individuales en la Marina Mercante y personal afectado por el Contrato de Embarque, reafirmando el carácter especial del Tribunal, denominado ya Junta, si bien el procedimiento es marcadamente sindical, ateniéndose a las normas de procedimiento, puestas de manifiesto en la Orden de Servicio de 7 de agosto de 1958.

Al analizar este período en su conjunto, se deduce fácilmente que la Junta, en su elemento representativo, tiene dos aspectos diferenciados: el representante de Autoridad, que es su Presidente, cuyo cargo recae en la Autoridad de Marina y el elemento sindical propiamente dicho. La actuación de la Autoridad de Marina ha de limitarse a la misma manera de proceder que tienen los otros Presidentes de Juntas Sindicales. A dicha presidencia, como no es de cargo sindical, no es de aplicación la normativa sindical, y sólo deberá abstenerse o excusarse—en algún caso de incompatibilidad—ante la superioridad jerárquica correspondiente dentro de su jurisdicción.

Esta ambivalente composición de las Juntas, pese al sentido social de algunos de sus Presidentes, ofrece en la práctica diaria unas dificultades de matización, que de siempre han sido base de que por la Organización Sindical se haya reivindicado el pasar a su jurisdicción dichas Juntas de Conciliación de la Marina Mercante, según las conclusiones aprobadas en el I Congreso de Trabajadores de 1946 y I Congreso Sindical de 1951.

No está de más recordar que en el I Congreso Sindical de la Marina Mercante, de 1.º de mayo de 1963, se pedía la Conciliación Especial, admitiendo en la composición de la Junta a un vocal de la Autoridad de Marina, pero recayendo la Presidencia en el Presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante.

En el Pleno de la Sección Social Central, recientemente celebrado, se ha solicitado la petición de establecimiento de una Jurisdicción Especial, a semejanza de la que ya existe para el Aire, y que a juicio del que suscribe bien podría ser la fórmula adecuada para, sin romper principios y situaciones avaladas por la costumbre, dar solución a la justa petición de extender la esfera de actuación de la Organización Sindical, al mundo complejo que constituye la Marina Mercante, en su especial proyección relacionada con el Contrato de Embarque, que de siempre ha sido jurisdicción de la Marina.

D. ANTONIO MAQUEDA, Comendador de la Orden de Cisneros

El pasado día 1 de octubre, conmemoración de la exaltación de Franco a la Jefatura del Estado, el Caudillo ha concedido a don Antonio Maqueda Noé el ingreso en la Orden de Cisneros, otorgándole la Encomienda Sencilla.

Esta distinción viene a premiar una larga vida dedicada al servicio del Movimiento Nacional como militante de la Organización Sindical, donde el señor Maqueda ha desempeñado importantes cargos como presidente de la agrupación de Oficiales de la Marina Mercante, presidente de la sección social central del sindicato de la Marina Mercante y procurador en Cortes, en los cuales ha desarrollado una gran acción sindical en pro de la resolución de los problemas laborales y sociales que afectan a los trabajadores que prestan sus servicios en estas actividades.

Es preciso destacar la labor realizada por el señor Maqueda en el Montepío Marítimo Nacional, donde ha desempeñado la vicepresidencia en distintas etapas, ostentando este cargo actualmente, así como el de consejero del Instituto Social de la Marina.

Son muchos los méritos que podemos destacar de la amplia labor que tanto en el campo sindical, como en el de la Seguridad Social, ha desarrollado don Antonio Maqueda, al que queremos felicitar por la mercedísima distinción de que ha sido objeto, alejándole a que continúe en esta misma línea de servicio y entrega, ya característica en su vida pública.



Los marinos mercantes estudian sus problemas...

(viene de 1.ª pág.)

y auténticos representantes de estos trabajadores, han expuesto su aspiración, reiterada en todo momento, de que se actualice su reglamentación de Trabajo, que en su larga vigencia—fue promulgada en 1953—ha sufrido múltiples modificaciones, lo que constituye un grave obstáculo para el normal desenvolvimiento de las relaciones de trabajo en esta actividad.

Tal situación produce un gran confusiónismo e inquietud en las tripulaciones de nuestra flota mercante, pues aunque su deseo ha sido formulado repetidas veces ante el ministerio de Trabajo por el presidente de la sección social central, no ha podido obtenerse un resultado satisfactorio, como consecuencia de

la política que en esta materia sustenta en estos momentos dicho Departamento, contrario a reglamentar condiciones de trabajo que supongan alteración de las remuneraciones, política impuesta por las exigencias del Plan de Desarrollo económico-social, aconsejando se trate de conseguir las mejoras a través de convenios colectivos sindicales.

El presidente de la sección social central y de la agrupación de Oficiales, informó a los reunidos de la entrevista celebrada el día 14 de septiembre pasado con el ministro de Trabajo; al que expuso una vez más la urgente necesidad de proceder al estudio de la revisión de la Reglamentación y los inconvenientes que dificultaban la promoción de los convenios colectivos, dadas las caracte-

terísticas especiales de esta actividad laboral, pues la dispersión y alejamiento de los centros de trabajo, dilatan los trámites y crean obstáculos casi insuperables para su normal desarrollo, y que es preciso tener en cuenta la estructura económica del negocio naviero, que junto a empresas de gran potencia económica, presenta la existencia de gran número de armadores de escaso potencial económico de los que difícilmente podrá lograrse se avengan a negociar convenio.

El Ministro le manifestó que la política de su Departamento en este aspecto, no había cambiado y que no podía autorizar la revisión de la Reglamentación, pero que vistos los inconvenientes y dificultades que le exponía,

estudiaría el asunto y le haría conocer su decisión para los primeros días del mes de octubre.

Se trató de la acción que la sección Social Central ha desarrollado en estos dos últimos meses, en materia de convenios, informando que los convenios autorizados y en trámite afectan a unos diez mil trabajadores, lo que significa un satisfactorio resultado, si bien es preciso tener en cuenta que se trata de algunas de las más importantes empresas navieras, como CAMPSA, Trasmediterránea, Ibarra, Duro-Felguera, etc., pero que al haberse facilitado asesoramiento e información a gran número de enlaces de otros navieros, hace suponer que podrán conseguirse se soliciten otros convenios.—VICENTE JIMENEZ F. NESPRAL.

110 becas ha concedido el P. P. I. a alumnos de la Escuela de F. P. Náutico-Pesquera de Las Palmas

Las Palmas.—El día 18 de octubre han dado comienzo los cursos en la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera de esta ciudad, dependiente del Instituto Social de la Marina, donde se siguen los estudios correspondientes a las titulaciones de patrones de pesca de litoral de primera y segunda clase, mecánicos navales de motor de primera y segunda clase, mecánicos navales de vapor de primera y segunda clase, patrones de pesca local y de Tráfico Interior de Puertos, y motorista naval.

Para el curso que ahora se inicia en esta Escuela, el Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo ha concedido un total de ciento diez becas.

CONSTRUCCION DE UNA ESCUELA DE FORMACION NAUTICO-PESQUERA EN ARRECIFE

Arrecife de Lanzarote. Han sido adjudicadas las obras de construcción del nuevo edificio para escuela de formación profesional Náutico-Pesquera de Lanzarote, con presupuesto de veintiocho millones de pesetas. Se levantará junto al puerto pesquero y ocupará seis mil metros cuadrados.

Su capacidad será para seiscientos alumnos y tendrá carácter internacional, puesto que admitirá alumnos hispanoamericanos. En esta Escuela se cursarán los estudios para patrones y mecánicos navales.

Número 1 de la Revista "JARCIA"

Hemos recibido el número 1 de la revista "Jarcia", que edita la universidad laboral "Crucero Balear", de la Coruña. Consta de ocho páginas impresas a dos colores, de vistosa presentación, y su contenido es el siguiente: Un artículo de presentación de la revista titulado "Para vosotros"; editorial dedicado a "Convivencia y promoción social"; noticia de la Hermandad de Antiguos Alumnos; sección "Cuaderno de Bitácora", donde se recogen las principales actividades de la Universidad Laboral, completado con un amplio reportaje gráfico de las mismas; artículos sobre arte y sobre el sello y otro titulado "Los muebles chinos"; sección de concursos y artículos de divulgación marinera.

La HOJA DEL MAR saluda a la nueva revista, a la que desea los mayores éxitos en su labor informativa, y felicita a cuantos la realizan por el logro de este primer número, correspondiente al presente mes de octubre, cuyo contenido es verdaderamente interesante.

TITULOS PROFESIONALES DE CABOTAJE Y PESCA

ATRIBUCIONES PARA CARGOS DE MANDO

SIN LIMITE

500 TONS.

150 TONS.

50 TONS.



Patrón de Pesca Litoral de 2.ª Clase

ATRIBUCIONES.—Mando de buques pesqueros hasta cincuenta toneladas de R.B.C., dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de las regiones pesqueras determinadas en el Decreto de 14 de marzo de 1963. Enrolarse como patrón subalterno en buques dedicados a la pesca Litoral.

CONDICIONES PARA ASPIRAR A ESTE TITULO.—Estar inscrito en Marina. Haber cumplido 900 días de embarco. Haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS PARA OBTENER EL TITULO.—Hay que superar el examen de las siguientes asignaturas: Cultura general; Maniobra; Navegación; Pesca Marítima; Reglamentación Marítima-Pesquera; Primeros Auxilios.

Patrón de Pesca Litoral de 1.ª Clase

ATRIBUCIONES.—Mando de buques pesqueros hasta ciento cincuenta toneladas de R.B.C., dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de las zonas determinadas en el Decreto del Ministerio de Comercio de 14 de marzo de 1963. Enrolarse como patrón subalterno en buques dedicados a la pesca de Altura o de Litoral.

CONDICIONES PARA ASPIRAR A ESTE TITULO.—Estar inscrito en Marina. Haber cumplido 600 días de embarco. Haber aprobado el examen correspondiente. (Los candidatos que estén en posesión del título de patrón de Pesca Litoral de segunda clase, no necesitarán más condición que aprobar el examen.)

ASIGNATURAS PARA OBTENER EL TITULO.—Hay que superar el examen de las siguientes asignaturas: Construcción Naval y Teoría del Buque (1.º); Maniobra, Reglamentos y Señales (1.º); Astronomía Náutica y Navegación (1.º); Pesca Marítima (1.º); Física y Máquinas Marinas (1.º); Electricidad y Electrónica Básicas (1.º); Meteorología y Oceanografía (1.º); Derecho Marítimo (1.º); Higiene Naval (1.º) y Primeros Auxilios.

La dirección general de Instrucción Marítima tiene publicada una colección de manuales sobre formación profesional Náutico-Pesquera en los que se encuentran las diversas particularidades de las diferentes titulaciones, con cuadros sinópticos, resúmenes y reproducciones de las disposiciones vigentes más interesantes y que más directamente afectan a estas cuestiones.

Como es natural, es imposible que estos manuales lleguen a todos los trabajadores del mar, a los cuales, bien personalmente, bien para orientación del futuro de sus hijos, no cabe duda que interesará una información sobre las posibilidades de especializarse dentro de la Pesca o de la Marina Mercante y los trámites que para ello son necesarios. En su defecto, reproducimos aquí lo que estimamos más interesante a este respecto.

Llamamos especialmente la atención de los alumnos de las escuelas de Orientación Marítima, próximos ya a abandonar la escuela, capacitados, con aspiraciones, y que miran ahora a su futuro con una buena parte de indecisión y confusión. Veán estos niños cuáles son las asignaturas requeridas para cada título, piensen que deben estudiar mucho, y observen, sobre todo, si estas asignaturas coinciden de alguna forma con sus aficiones y con su vocación. Y decidan. El paso es definitivo y el tiempo que pierdan ahora será muy difícil que puedan recuperarlo. Las escuelas de formación profesional les están esperando.

Patrón de Pesca de Altura

ATRIBUCIONES.—Mando de buques pesqueros hasta quinientas toneladas de R.B.C., dedicados a la pesca litoral o a la de altura. Mando del segundo barco de pareja en pesca de gran altura, siempre que no rebase las quinientas toneladas R.B.C. Enrolarse como patrón subalterno en buques dedicados a cualquier clase de pesca.

CONDICIONES PARA ASPIRAR A ESTE TITULO.—Estar en posesión del título de patrón de Pesca Litoral de primera clase. Haber cumplido 300 días de embarco con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título. Haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS PARA OBTENER EL TITULO.—Hay que superar un examen con las siguientes asignaturas: Matemáticas (1.º); Construcción Naval y Teoría del Buque (2.º); Pesca Marítima (2.º); Física y Máquinas Marinas (2.º); Electricidad y Electrónica Básicas (2.º); Meteorología y Oceanografía (2.º); Derecho Marítimo (2.º); Higiene Naval (2.º).

Capitán de Pesca

ATRIBUCIONES.—Mando de buques pesqueros dedicados a cualquier clase de pesca, sin limitación de tonelaje ni distancia a la costa. Enrolarse como patrón subalterno en buques pesqueros dedicados a cualquier clase de pesca.

CAPITAN DE PESCA
(EXAMEN)



PATRON DE PESCA DE ALTURA
(EXAMEN)



PATRON DE PESCA LITORAL 1ª CLASE
(EXAMEN)



PATRON DE PESCA LITORAL 2ª CLASE
(EXAMEN)



ATRIBUCIONES PARA CARGOS DE MANDO

SIN LIMITE

500 TONS.

150 TONS.

50 TONS.

ESTE TITULO.—Estar inscrito en Marina. Haber cumplido 600 días de embarco. Haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS PARA OBTENER ESTE TITULO.—Construcción Naval y Teoría del Buque (1.º); Maniobra, Estiba, Reglamento y Señales (1.º); Astronomía Náutica y Navegación (1.º); Física y Máquinas Marinas (1.º); Electricidad y Electrónica Básicas (1.º); Meteorología y Oceanografía (1.º); Derecho Marítimo (1.º); Higiene Naval y Primeros Auxilios (1.º).

Patrón Mayor de Cabotaje

ATRIBUCIONES.—Mando de buques dedicados a la navegación de cabotaje, hasta quinientas toneladas R.B.C., cuando conduzcan menos pasajeros que dotación, dentro de una de las zonas determinadas en el Decreto del Ministerio de Comercio de 14 de marzo de 1963. Dado que esta titulación autoriza únicamente las navegaciones que se efectúan en las zonas aludidas, los buques que se trasladen de una a otra zona deberán ir mandados, al menos, por un piloto de la Marina Mercante de primera clase. También son atribuciones del patrón mayor de Cabotaje: Mando de buques hasta ciento cincuenta toneladas R.B.C., dedicados al transporte de pasajeros, con un aforo máximo de doscientos cincuenta, dentro de las zonas señaladas en las atribuciones del patrón de Cabotaje, siempre que navegue en todo momento a menos de tres millas de la costa y en períodos restringidos. Enrolarse como patrón subalterno en buques cuyo mando corresponda a patrón mayor de Cabotaje.

CONDICIONES PARA ASPIRAR A ESTE TITULO.—Estar en posesión de título de patrón de Cabotaje. Haber cumplido 300 días de embarco con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título. Haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS PARA OBTENER ESTE TITULO.—Estar en posesión del Construcción Naval y Teoría del Buque (2.º); Maniobra y Estiba (2.º); Astronomía Náutica y Navegación (2.º); Física y Máquinas Marinas (2.º); Electricidad y Electrónica Básicas (2.º); Meteorología y Oceanografía (2.º); Derecho Marítimo (2.º); Higiene Naval (2.º).

CONDICIONES PARA ASPIRAR A ESTE TITULO.—Estar en posesión del título de patrón de pesca de altura. Haber cumplido 600 días de embarco con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título. Haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS PARA OBTENER EL TITULO.—En el examen hay que superar las siguientes asignaturas: Matemáticas (2.º); Construcción Naval y Teoría del Buque (3.º); Astronomía Náutica y Navegación (3.º); Pesca Marítima (3.º); Derecho Marítimo (3.º).

Patrón de Cabotaje

ATRIBUCIONES.—Mando de buques destinados a la navegación de cabotaje hasta ciento cincuenta toneladas R.B.C., cuando conduzcan menos pasajeros que dotación, dentro de una de las zonas determinadas en el Decreto de 14 de marzo de 1963, del Ministerio de Comercio. Dado que esta titulación autoriza solamente las navegaciones que se efectúan dentro de las aludidas zonas, los buques que se trasladen de una a otra zona irán mandados, según los casos especificados en el Decreto, por patrón mayor de Cabotaje o por piloto de la Marina Mercante de primera clase. También es atribución del patrón de Cabotaje enrolarse como patrón subalterno en buques cuyo mando corresponda a patrón mayor de cabotaje.

CONDICIONES PARA ASPIRAR A

TITULOS DE MECANICOS

ATRIBUCIONES PARA
CARGOS DE JEFE
DE MÁQUINAS

NAVALES

1.250 C.V.

ATRIBUCIONES PARA
CARGOS DE JEFE
DE MÁQUINAS

1.250 C.V.

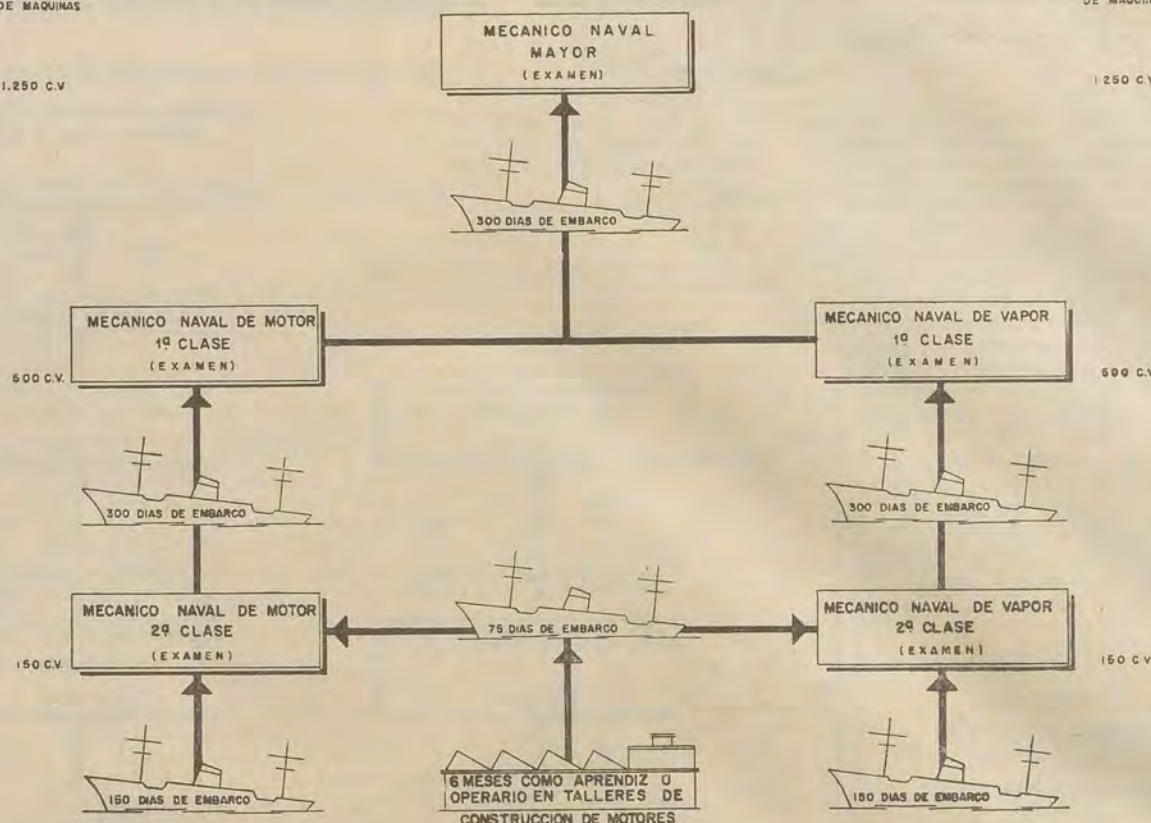
MECANICO NAVAL
MAYOR

ATRIBUCIONES. — a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión, de potencia efectiva hasta mil doscientos cincuenta C.V., a excepción de los buques mercantes cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante. (Para poder desempeñar este cargo es condición indispensable haber cumplido, con plaza de Mecánico Naval de primera clase o Mecánico Naval Mayor, un mínimo de ciento cincuenta días de embarco en buques del mismo sistema de propulsión —vapor o motor— al de aquél a cuyo cargo de Jefe de Máquinas se aspire). b) Enrolarse como Mecánico en buques de motor o vapor de potencia efectiva hasta mil doscientos cincuenta C.V.

CONDICIONES.—Estar en posesión del título de Mecánico Naval de vapor o motor, de primera clase, haber cumplido trescientos días de embarco con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título y haber

ber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Grupos A) Matemáticas 2.º, Física 3.º, Tecnología Mecánica y Taller 3.º. B) Máquinas de Vapor 3.º, Motores de Combustión Interna 3.º, Electricidad y Electrotecnia Básicas 3.º. C) Dibujo 3.º, Construcción Naval y Teoría del Buque 2.º

MECANICO NAVAL DE
MOTOR 1.º CLASE

ATRIBUCIONES. — a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de motor, de potencia efectiva hasta quinientos C.V. b) Enrolarse como Mecánico en buques de motor o vapor indistintamente, cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor.

CONDICIONES.—Estar en posesión del título de Mecánico Naval de motor, de segunda clase; haber cumplido trescientos días de embarco con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título, y haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Grupos A) Matemáticas 1.º, Física 2.º y Tecnología Mecánica y Taller 2.º. B) Nociones de Máquinas de Vapor 2.º, Motores de Combustión Interna 2.º y Electricidad y Electrotecnia Básicas 2.º. C) Dibujo 2.º, Construcción Naval y Teoría del Buque 1.º e Higiene Naval 2.º.

to cincuenta C.V. b) Enrolarse como Mecánico en los buques de motor cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico Naval de Motor, de primera clase.

CONDICIONES.—Estar inscrito en Marina; haber cumplido ciento cincuenta días de embarco (tiempo que se reducirá a setenta y cinco días acreditando, por lo menos, seis meses de trabajo como aprendiz u operario en taller de construcción o reparación de máquinas o motores); haber cumplido dieciocho años de edad, y haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Grupos A) Física 1.º y Tecnología Mecánica y Taller 1.º. B) Nociones de Máquinas de Vapor 1.º, Motores de Combustión Interna 1.º y Electrotecnia Básicas 1.º. C) Dibujo 1.º e Higiene Naval y Primeros Auxilios 1.º.

MECANICO NAVAL DE
VAPOR 2.ª CLASE

ATRIBUCIONES. — a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de vapor de potencia efectiva hasta ciento cincuenta C.V. b) Enrolarse como Mecánico en los Buques de vapor cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico Naval de Vapor, de primera clase.

CONDICIONES.—Estar inscrito en Marina; haber cumplido ciento cincuenta días de embarco (tiempo que se reducirá a setenta y cinco días, acreditando, por lo menos, seis meses de trabajo como aprendiz u operario en taller de construcción o reparación de máquinas o motores); haber cumplido dieciocho años de edad, y haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Grupos A) Física 1.º y Tecnología Mecánica y Taller 1.º. B) Máquinas de Vapor 1.º, Nociones de Motores de Combustión Interna y Electricidad y Electrotecnia Básicas 1.º. C) Dibujo 1.º e Higiene Naval y Primeros Auxilios 1.º.

MECANICO NAVAL DE
VAPOR 1.ª CLASE

ATRIBUCIONES. — a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de vapor, de potencia efectiva hasta quinientos C.V. b) Enrolarse como mecánico en buques de vapor o motor, indistintamente, cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor.

CONDICIONES.—Estar en posesión del título de Mecánico Naval de Vapor, de segunda clase; haber cumplido trescientos días de embarco con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título, y haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Grupos A) Matemáticas 1.º, Física 2.º y Tecnología Mecánica y Taller 2.º. B) Máquinas de vapor 2.º, Nociones de Motores de Combustión Interna 2.º y Electricidad y Electrotecnia Básicas 2.º. C) Dibujo 2.º, Construcción Naval y Teoría del Buque 1.º.

MECANICO NAVAL DE
MOTOR 2.ª CLASE

ATRIBUCIONES. — a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de motor de potencia efectiva hasta cien-

TITULOS PROFESIONALES MENORES

PATRON DE TRAFICO
INTERIOR

ATRIBUCIONES.—Mando de embarcaciones y artefactos dedicados al tráfico interior del puerto, río, ría o bahía para la que se solicite el examen, sin límite de tonelaje cuando sean sin propulsión propia y hasta 50 toneladas R.B. los autopropulsados, siempre que no rebasen los 150 C.V. la potencia efectiva de su equipo propulsor.

CONDICIONES.—Estar inscrito en Marina, haber cumplido seiscientos días de embarco, haber cumplido veintidós años de edad y haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Cultura General, Navegación, Maniobra y Primeros Auxilios.

PATRON DE PESCA LOCAL

ATRIBUCIONES.—Mando de embarcaciones hasta cien toneladas R.B., siempre que no rebase de 50 C.V. la potencia efectiva de su equipo propulsor, dedicadas a la pesca costera o litoral, sin perder en ningún momento de vista la costa baja y dentro de los límites de la provincia marítima para la que se solicite el examen.

CONDICIONES.—Estar inscrito en Marina, haber cumplido seiscientos días de embarco, haber cumplido veintidós años de edad y haber aprobado el examen correspondiente.

ASIGNATURAS.— Cultura General, Navegación, Maniobra, Pesca Marítima y Primeros Auxilios.

MOTORISTA NAVAL

ATRIBUCIONES.— Manejo de máquinas o motores hasta 50 C.V. de potencia efectiva de cada una de las clases de máquinas de vapor o motores de explosión, diesel o semidiesel, para el que se solicita el examen.

CONDICIONES.—Estar inscrito en Marina, haber cumplido cincuenta días de embarco, haber cumplido dieciocho años de edad y haber aprobado el examen o exámenes correspondientes al tipo o tipos de máquinas o motores para el que se solicita el título.

ASIGNATURAS.— Cultura General; Motores de Combustión Interna de Explosión, Diesel o Semidiesel, o Máquinas de Vapor.

ESCUELAS DONDE SE CURSAN ESTOS ESTUDIOS

Estos títulos de Pesca y Marina Mercante se cursan en las escuelas oficiales de formación profesional Náutico-Pesquera dependientes de la dirección general de Instrucción Marítima, ubicadas en Vigo, Pasajes, Valencia, Cádiz y Arrecife; en las escuelas reconocidas de F.P. Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina situadas en Gijón, Almería y Las Palmas, y en las escuelas filiales de las mismas, extendidas por todo el litoral.



HA FALLECIDO DON PABLO GARCIA-IZQUIERDO

Era Encargado de las Escuelas de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina.

Madrid.—En esta capital y víctima de una embolia cerebral, ha fallecido don Pablo García-Izquierdo y Sanz, encargado de las escuelas de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina.

Don Pablo García-Izquierdo nació en Córdoba el 8 de junio de 1914, trasladándose a temprana edad a San Juan del Puerto, donde inició sus estudios de Magisterio, que completaría en Sevilla. Su primer destino de maestro fue en Vitoria, donde ejerció el magisterio durante algunos años, pasando posteriormente a Moguer, en cuya ciudad fue nombrado alcalde, cargo que desempeñó en los años difíciles de la postguerra. Su gestión al frente de este municipio, muy dilatada, fue fructífera en todos sus aspectos, y la población le hizo patente su agradecimiento nombrándole hijo adoptivo. El señor García-Izquierdo pertenece a la primera promoción de directores de Agrupación Escolar y ha sido diputado por la provincia de Huelva. Era, asimismo, presidente del ateneo de Getafe, y estaba en posesión de la Cruz de Sanidad.

Su vinculación a la Universidad Hispanoamericana de Santa María de la Rábida ha sido siempre muy intensa y en ella desempeñó los cargos de administrador y secretario general, estando en posesión de la primera medalla de plata de la Rábida por la entusiasta labor puesta a su servicio.

En 1964 fue designado encargado de las escuelas de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina, compaginando este cometido con el de extensión cultural de los trabajadores del mar, iniciando una labor de enorme eficacia y consiguiendo vivificar la acción de las escuelas de esta modalidad en todos los puntos de nuestro litoral. Durante este breve periodo de su vida profesional, el señor García-Izquierdo tomó parte activa en la organización de los diversos cursos universitarios para



maestros de Orientación Marítima, desempeñando en los mismos el cargo de secretario general.

La muerte le sorprendió en plena acción y en el propio lugar de trabajo. Desde aquí, junto a nuestro emocionado recuerdo, queremos expresar nuestro más sentido testimonio de pésame a su viuda, doña Manuela Sauci, a sus hijas María Teresa, Concepción y Pilar y a sus familiares más allegados.



INAUGURACION DE VIVIENDAS EN BURRIANA.—El director de los Servicios Provinciales y de Inspección del Instituto Social de la Marina, don José Llorca Pérez, durante la entrega de llaves a los beneficiarios de viviendas, en el acto de inauguración del grupo para pescadores construido por dicho organismo en Burriana, que fue presidido por el almirante Pastor-Tomasety, presidente-delegado del ISM.

EN AGUAS DE CEUTA SE HUNDIO EL "PUNTA ALMINA" A CONSECUENCIA DE UNA EXPLOSION

Pereció el Patrón y resultaron heridos 14 tripulantes.—Heroico comportamiento de un marinero musulmán.

La Mutualidad de Accidentes de Mar y la Cofradía de Pescadores ceutí hicieron entrega de indemnizaciones gratificables y donativos.

Ceuta.—Cuando en la noche del 23 de septiembre se dirigía a este puerto el buque pesquero «Punta Almina», sobrevino a bordo una terrible explosión que hizo hundirse al barco rápidamente. A consecuencia del siniestro hubo un muerto y catorce heridos, no teniendo más graves consecuencias la tragedia merced al heroico comportamiento del tripulante Mohamed Moh Hammud, que con toda rapidez y riesgo de su vida ayudó a todos sus compañeros a ponerse a salvo. En estos trabajos de salvamento no pudo darse con el paradero del patrón, don Benito Millán, del que se supone debió alcanzarse de lleno de explosión, hundiéndose con el barco.

En un bote, los supervivientes se dirigieron a las costas ceutíes, siendo recogidos muy cerca de las mismas por el pesquero «Tocayo», que los trasladó a puerto. Una vez en Ceuta, los heridos fueron llevados a una clínica de urgencia, pasando de allí, una vez hecha la primera cura, al hospital de la Cruz Roja, donde los heridos más graves hubieron de ser intervenidos. Se trataba de don Emilio Duarte Gordón, motorista; don Fran-

cisco Román Jiménez; don Abdelkader Mohamed Absalán; don Hamed Ben Absalam Amachi y don Diego Miranda López, todos ellos marineros.

SOCORROS A LOS SINISTRADOS.—Inmediatamente de conocerse la noticia en Ceuta se personaron en el hospital las autoridades de algún modo relacionadas con el sector marítimo pesquero, interesándose por el estado de los heridos. Al día siguiente, una comisión del Instituto Social de la Marina y de la Cofradía de Pescadores de Ceuta, presidida por el comandante militar de Marina, don Antonio Delgado Tagle, y por el jefe de la inspección provincial de Trabajo, don Antonio Cazalla Morales, se trasladaron al hospital de la Cruz Roja para visitar a los tripulantes del «Punta Almina» y entregarles una indemnización gratificable por pérdida de equipaje, así como un donativo en ropas, dado que los catorce tripulantes afectados por el siniestro perdieron toda su vestimenta en el naufragio. La indemnización gratificable fué hecha efectiva por el delegado provincial del ISM, don Lázaro Rosa, en nombre de la entidad de este organismo, Mu-



Uno de los supervivientes relata a las autoridades los pormenores del naufragio.

tualidad de Accidente de Mar y de Trabajo, y el donativo en ropas por el patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Ceuta, don Cayetano Albarraquín, en nombre de esta entidad. Finalizada esta visita, las comisiones se trasladaron al domicilio del patrón fallecido en el siniestro para dar el pésame a su viuda y hacerle entrega de una indemnización gratificable de la Mutualidad de Accidentes.

Tienen sus bases en Algeciras y Tarifa

130 embarcaciones vascas, en la campaña de los tunidos

Tres embarcaciones ya han superado en ventas el millón de pesetas

En algunos barcos bermeanos dedicados al bonito se repartió por tripulante al finalizar la campaña, de 30 a 40 mil pesetas

La cofradía de Bermeo ha iniciado en Bilbao la venta directa

Bilbao (De nuestro correspondiente). Al desaparecer las costeras de invierno —chicharro, palometa y besugo— con casi nulo rendimiento e incrementándose, por otro lado, la potencia de la flota vizcaína, con mayor número y mayores unidades, ha surgido desde hace años el problema del desempleo parcial de estos pescadores durante esta época invernal, unido a la necesidad de hacer producir y amortizar estos nuevos barcos. Resuelve este problema, principalmente en estos últimos meses del año, la campaña del sur de España, con bases en Algeciras y Tarifa, dedicada a la pesca de los tunidos, como el listado, atún y bonito principalmente, y como una prolongación más de la costera del bonito en el Cantábrico.

Los resultados iniciados hace

algunos años han sido excelentes y buena prueba de ello es que cada año acude mayor número de embarcaciones vizcaínas, con satisfacción de tripulantes y armadores, pues aparte de los resultados económicos, disfrutan, como así dicen, del buen clima y de la hospitalidad andaluza.

Este año han marchado al Sur de España unas ochenta embarcaciones de Bermeo, treinta y cuatro de Ondárroa y diecisiete de Lequeitio. Precisamente la federación de Cofradías de Pescadores de Vizcaya, en contacto con las lonjas de pesca de Algeciras y Tarifa, ha obtenido para estas embarcaciones una reducción en los derechos de venta que se cifran, en términos generales, en un 20 por 100, a la vista de particularidades y razones atendibles.

Las informaciones que hasta este momento nos llegan del principio de esta campaña son halagueñas. Los precios han oscilado de 15 a 19 pesetas para el listado, de 23 a 25 para el atún y de 29 a 33 para el bonito.

Entre las embarcaciones desplazadas, figuran tres de nueva construcción propiedad de las Cooperativas de Ondárroa: las «Villa de Ondárroa», «Nuestro Alkartasuna» y la «Siempre Juan XXIII». Estas dos últimas se han estrenado por primera vez en estas aguas del sur de España, con gran éxito todas ellas. Nos dicen, y con satisfacción lo publicamos, que hasta la fecha son las primeras en capturas de toda la flota vizcaína. Entre las tres han sobrepasado más de tres millones y medio de pesetas en ventas.

Independientemente de esta flota, también faenan por el sur de España y Canarias siete atuneros vizcaínos, construidos con las más modernas técnicas de navegación y conservación de

pescado, que se desplazarán a medida que avance la costera, a su principal centro de operaciones, fijado en aguas de África Ecuatorial. En próximos años, si Dios quiere, esperamos ver barcos de este tipo propiedad de las cooperativas. Todo es cuestión de empeño.

COSTERA DEL BONITO

La nota característica de esta costera, ha sido la diferencia existente entre sus primeros meses, con abundancia de capturas, y la escasez en sus últimos, concretamente en septiembre. Otra característica ha sido el continuo incremento de los precios, que ha producido, con menores capturas, mayor rendimiento económico que en 1964. Este aumento de precio es consecuencia del aumento del nivel de vida y facilidad de preparación y consumo, sin complicaciones culinarias, en este tipo de conservas. Algo parecido a como viene ocurriendo en el consumo de la carne de primera y en general con los productos seleccionados que cada día son más caros, con detrimento de los tradicionales, que cada vez son más baratos. Todos quieren merluza o bonito en vez de chicharro y todos ternera en vez de lentejas.

Con esta característica se ha vendido mucho menos bonito en Ondárroa y Lequeitio; concretamente en este último puerto ciento cincuenta mil kilos menos que en 1964. Sin embargo, en la lonja de Bermeo parece que las capturas han sido casi iguales que en el pasado año, y es que este año los bermeanos han pescado por barco mayor cantidad que los de Ondárroa y Lequeitio, y así se dice que muchas embarcaciones han repartido de treinta a cuarenta mil pesetas por tripulante, entre mediados de junio y primeros de septiembre. El precio medio por kilo se puede fijar entre 32 y 33 pesetas.

Con parecidas características se desarrolló la campaña en las Cofradías pequeñas, con la particularidad de Santurce, donde muchas de sus embarcaciones —las de menos potencia— abandonaron el bonito y se dedicaron a otras capturas, con buenos rendimientos, por ser absorbidas a remunerador precio por la fábrica propiedad de las Cofradías de Vizcaya, instalada en este puerto.

VENTAS DIRECTAS

Han existido contactos entre las autoridades y las Cofradías de pescadores, tendentes a que éstas se organicen para vender las capturas al público directamente, sin intermediarios. Problema complejo, que tienen y deben acometer las Cofradías de pescadores, ya que redundaría directamente en la elevación del nivel de vida del pescador.

Consecuencia de estos contactos, en breve se abrirán dos puestos de venta de pescado en Bilbao, en los barrios de Recaldeberri y Santuchu, por cuenta de la Cofradía de Bermeo. La Cofradía de Santurce también parece que abrirá otro puesto.—
M.^a DOLORES MARQUEZ.

II Certamen Internacional Cinematográfico de la Mar

En el próximo número ofreceremos un amplio reportaje sobre el desarrollo y resultados del II Certamen Internacional Cinematográfico de la Mar celebrado en Santander, realizado por nuestro enviado especial, con el resumen argumental y crítica de las películas premiadas y un artículo acerca de la importancia y proyección internacional y marítima del Certamen.

La Costa más meridional

dores, los cuales andan por allá abajo en la pirámide social de esta provincia gaditana y de muchas provincias de la costa española.

Sanlúcar ha sido durante muchísimo tiempo ciudad preferida para el descanso veraniego por el señorío andaluz. Y aún no ha perdido del todo ese rango. Por la orillita de la mar puede verse un bonito paseo marginado por muchos palacetes vistosos y elegantes, rodeados de breves arboledas, espaciosos, convenientemente circundados por tapias o verjas, exquisitos, edificadas con gusto —si nos ponemos a la altura de los respetables gustos de nuestra anterior generación—. Arquitectónicamente son hermosas tartas (lo cual digo a fuer de profano y pido a Dios me libre de cualquier juicio serio en materia de arquitectura). Socialmente son hermosas jaulas de oro bruñido por el abolengo de rancios apellidados y patriarcas de pro.

Lo sorprendente es que en un radio muy breve cuyo eje es este elegante paseo, viva una población que para mirar a los moradores de estos palacetes tenga que dirigir las ventanas de sus narices al cielo, y que algunos de esos moradores, a quienes siempre se supuso influyentes en el mundo de los negocios y en los reales gabinetes, no hayan tenido la influencia suficiente para hacer de sus vecinos sanluqueños unas gentes de vida activa y boyante, con sus remuneradores puestos de trabajo, sus viviendas sin lujo pero con comodidad y amplitud suficiente y sus escuelas donde los niños pudieran ir aprendiendo, con tanta intuición como fundamento y no sólo con intuición, qué son Dios y Patria, cuáles son los primeros derechos y obligaciones del hombre, cómo es el mundo, qué han de hacer y cómo para tener una vida económica estable y qué caminos ¿por qué no? han de recorrer para llegar a gozar de las comodidades de esos otros convecinos, los de arriba, los de los palacetes elegantes.

Así tenemos que, aun hoy, y por la lógica rémora de otros tiempos, las diferencias sociales son acusadísimo en Sanlúcar de Barrameda. Por encima anda un reducido grupo de propietarios de bodegas y viñas, con fuertes capitales sólidamente unidos a apellidos famosos (que, por tanto, valen un capital). Luego viene la clase media, formada por los comerciantes, los profesionales universitarios y seguramente también los armadores de las embarcaciones pesqueras, todos ellos en número ciertamente reducido que hace sea este estratamiento apenas perceptible. También puede considerarse imperceptible un tercer grupo, de nivel inferior al anterior, integrado por trabajadores industriales y de la viña. Y, por último, los pescadores, de índices económico, cultural y social muy bajos y, sin duda alguna, los más bajos a su vez de la provincia.



Una solución para los pescadores sería buscar el tipo de barco más económico para su actividad y, desde luego, reducir el número de embarcaciones de pequeño tonelaje, las cuales, siendo antieconómico su rendimiento, están produciendo la merma de la riqueza langostinera, una de las más importantes, por no decir la que más, de este núcleo pesquero.

El jefe comarcal del sindicato de la Pesca nos hablaba del ostión, como solución muy digna de tener en cuenta. Al parecer el ostión ha matado el hambre de los pescadores durante muchísimo tiempo. En días de inactividad se recoge en abundancia por estas costas, y su concha, convenientemente molida, es vendida para la alimentación de las aves de corral. Pero el ostión —nos decía el

Sanlúcar, sus palacetes y su Bajo de Guía.-

Las gaviotas del Puerto.-

El impresionante movimiento de los astilleros gaditanos.-

En Cádiz, la pesca sube.-

San Fernando, Rota y Conil, flotas pesqueras en tono menor.-

jefe comarcal—, de carne muy parecida a la ostra, tiene un comercio magnífico en Francia, donde es tradición que entre los platos que se preparan para las fiestas de Navidad en cualquier hogar de la nación, no falte la ostra o su sucedáneo, que es el ostión. Hasta ahora en Francia se ha venido importando el ostión de la costa portuguesa. Pero se sabe que éste de Sanlúcar es de mejor calidad y sólo necesita un proceso para refinarlo, que podría hacerse en sus mismas aguas.

De momento, empero, siguen siendo el langostino y la acedia—especies finas, muy apreciadas y muy bien pagadas en el mercado—las riquezas pesqueras fundamentales de Sanlúcar, que se obtienen durante todo el año por el golfo de Cádiz en maras que no suelen exceder de cuatro o seis días. Ya hemos dicho que hasta ahora, cuando se traían a Sanlúcar, sucedía el caos, con ese faenar de la barca a la arena pasando por la mar no siempre en calma. Hoy —también lo hemos dicho— el puerto de atraque de Bonanza, donde ya se cuenta con la instalación de lonja y naves para la limpieza del pescado, ha solucionado este problema, que era grande para cuantos vivían de la pesca y para muchas gentes responsables de Sanlúcar que no estaban conformes con este estado de cosas. Aunque hubo uno (siempre hay uno en estos asuntos, pasen donde pasen), que en una reunión celebrada para tratar la cuestión, dijo, sin que se le pusiera la faz de color arrebol: ¿Es que no han pensado ustedes que si se construye el puerto de atraque dejarán de venir los turistas?

lúcar un auténtico movimiento escolar y en el espíritu de las fuerzas vivas de la ciudad el deseo decidido de que cada niño tenga su escuela y de que esa escuela sea totalmente eficaz y esté suficientemente dotada. Siendo así, no se puede esperar de Sanlúcar de Barrameda otra cosa que una marcha progresiva ascendente dentro de su orden social.

LAS GAVIOTAS DEL PUERTO

A un servidor de ustedes le pasan las más extrañas cosas. Va a Santander donde hay una canción que dice: «Si vas a Santander no te compres un paraguas, cómprate lo menos diez, y hace un sol de verano, y entrando en octubre come a la verita de la mar, al aire libre y en mangas de camisa. Y tres días más tarde se marcha a Cádiz oyéndole decir a un amigo: «¡hala, al tostadero!», y se encuentra con que en Cádiz se desatan los elementos y le cae encima el gran aguacero. Y llega a Almería, que es la ciudad del sol, y le bañan las únicas gotas que acaso registrará el pluviómetro en todo el año. Y hace un viaje a La Coruña en pleno mes de diciembre y contempla la inmensidad del mar desde el faro de Finisterre con la chaqueta al brazo.

Quiero decir con todo esto que cuando llegué al Puerto de Santa María caía agua del cielo; y quiero añadir que las gaviotas volaban muy bajas por el puerto. Y pude presenciar un

mano entre las acedias y sacar de ellas, a medias, unas cuantas, como el jugador que mira las «cartas de arriba» sin quitarlas de la baraja. Por allí andaban algunos pescadores limpiando el choco y haciendo negra el agua. Y este que escribe, de cuando en cuando, dirigía una mirada melancólica a una caja de langostas.

La actividad de la lonja, a pesar de la lluvia —que había hecho entrar a todas las embarcaciones en el puerto—, tenía su fundamento, porque la actividad pesquera es importante en Puerto de Santa María. No es la más importante, en verdad, porque en esta ciudad la riqueza principal es la agricultura y la industria del vino, andándose por debajo (y aún por encima de la pesca) las industrias complementarias como pueden ser la fabricación de botellas, imprentas para el etiquetado, comercio, etc., Los escalones sociales descienden al compás de estas actividades, pudiéndose enmarcar una importante clase media con los impresores, los fabricantes, el notable núcleo profesional formado por abogados, médicos y maestros y también los armadores de buques pesqueros, que son unos ochenta con una propiedad total de noventa embarcaciones. Tras estos están los trabajadores especializados y, por último, los trabajadores del campo y de la mar, sin que pueda decirse de ellos que sus niveles sociales sean ínfimos, ni mucho menos.

La Cofradía de Pescadores del Puerto es de nueva planta y aun no cuenta con un año de utilización. Es muy espaciosa y bonita y en ella se encuentran los servicios administrativos de la Cofradía, la agencia de Seguros Sociales, el ambulatorio del Seguro de Enfermedad, almacén de pertrechos, escuela de Orientación Marítima con su comedor infantil muy bien instalado, salón de actos y biblioteca. De ésta he de decir que todavía se encuentra en período de absoluta iniciación, con un reducido número de volúmenes que se espera serán aumentados en breve y un dedo de polvo sobre los libros y revistas que están más a mano.

La labor social y asistencial de la Cofradía, fué ligeramente superior a descansas mil pesetas en 1964, con un ingreso que rebasó el millón y medio de pesetas, concretándose, fundamentalmente, en la asistencia al comedor de los alumnos de la escuela de Orientación Marítima y del Instituto Laboral que en el Puerto funciona, ropas y regalos de Reyes a los niños, donativos a pescadores ancianos e inválidos, y a viudas, y determinados socorros a pescadores enfermos.

Todas las embarcaciones afectas al Puerto de Santa María son de arrastre y con ellas se captura, principalmente, acedia, gamba, langostino, piqueta, lenguado y choco. El censo de pescadores sobrepasa en poco al millar de hombres y los ingresos medios por tripulante se calculan en unas treinta mil pesetas anuales. La pesca vendida en lonja en 1964 se acercó a los siete millones de kilos, que supusieron en pesetas más de 148,5 millones.

LA PESCA SUBE EN CÁDIZ, CAPITAL

Cádiz-capital cuenta con un complejo de construcciones navales realmente importante. Tan importante que creí obligado visitar este complejo y sobre todo su centro de más volumen (Astilleros de Cádiz, S. A.), con lo que poder ofrecer en este reportaje una idea de la riqueza gaditana en su vertiente marítima y de los puestos de trabajo con que el gaditano relaciona la mar cuenta. Y a Astilleros de Cádiz, S. A., me fui, con mis máquinas, mis cuadernos y mi bolígrafo, como en Sanlúcar.



Ahora falta que el puerto lo sea también de abrigo, pues con lo que hay hecho, cuando vengan los malos vientos las embarcaciones tendrán que refugiarse en un entrante cabe el coto de Doñana; ese impresionante paraje donde pueden encontrarse los más imprevistos ejemplares de la flora y la fauna.

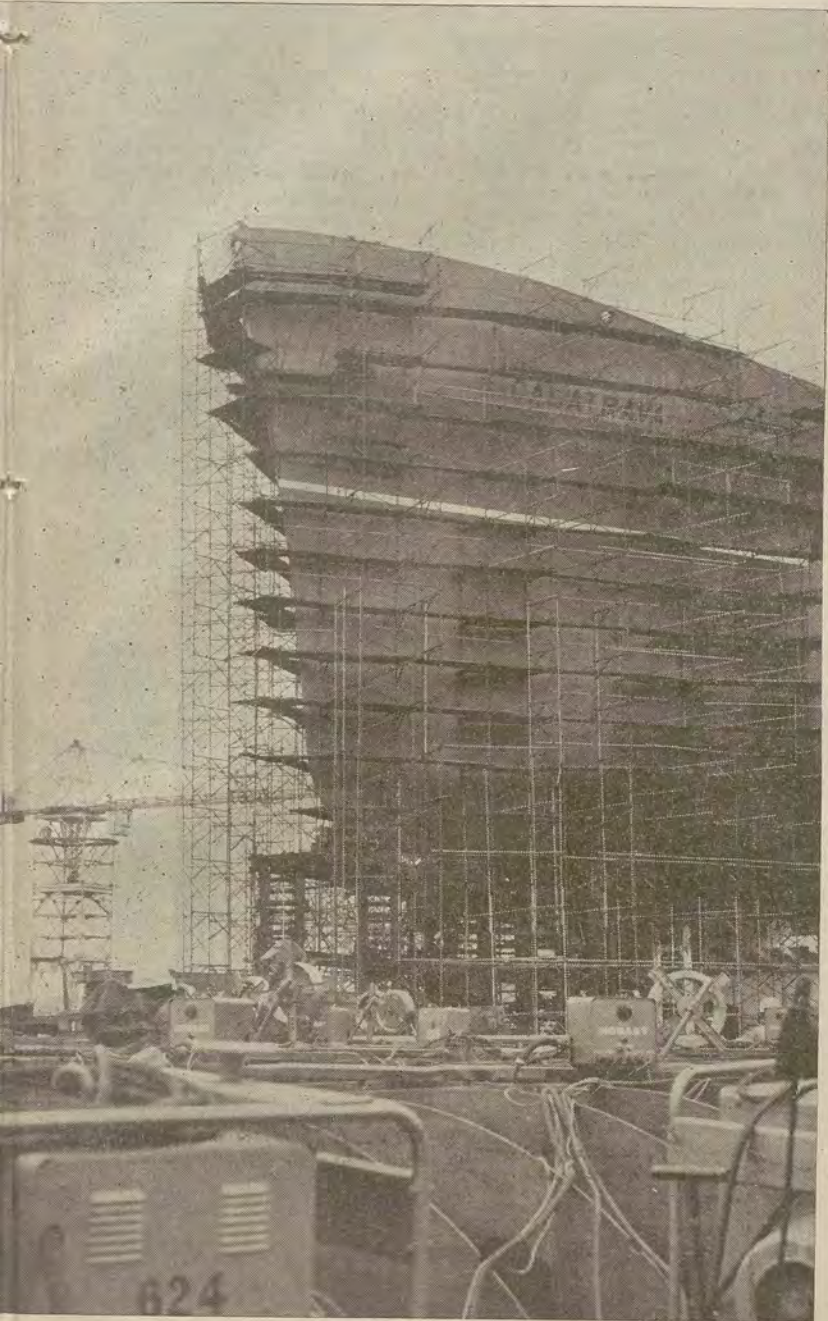
Nos decían en Sanlúcar que el problema social de la población es, preferentemente, cultural, como raíz de toda posible mejora en cualquier terreno. (Es lo que sucede en estos casos.) Pero que hoy existe en San-

espectáculo curioso: los pescadores arrojaban pescados al aire para que las gaviotas se fuesen a ellos en picado. Y así una y otra vez. En verdad, pude contemplar el esfuerzo de los pescadores lanzando algún pez al aire, pero me quedé con las ganas de ver a una gaviota lanzarse en picado sobre el pez.

En la lonja había una actividad tremenda. Habían entrado muchas acedias, que estaban colocadas en las cajas como si fueran monedas de plata. Daba un particular regusto ver a los presuntos compradores meter la

Pero no estábamos solos con nuestro cuaderno de notas, nuestro bolígrafo, nuestras máquinas de fotografiar y nuestra brazada de fantasía. Porque tan bien pertrechados como nosotros, llegada que fue la hora de arribada de las embarcaciones, aparecieron en la playa turistas en bandadas, turistas presurosos que iban a recoger en sus cámaras, en sus cuadernos y, sobre todo, en el archivo viviente de sus recuerdos, una estampa más de la España típica. Yo no censuraría ni tanto así al extranjero que viene a conocer a España, que le llevan a Sanlúcar, y que al regresar a su país mezcla la imagen de pandereta de «Carmen» y sus amoríos desordenados y terribles y sus cornadas de muerte, con esta otra de los pescadores de Sanlúcar pasándose las horas en la desembocadura del Guadalquivir, en un inolvidable atardecer de brisa tibia e imponente colorido. Y que dice: C'est l'Espagne. Esto es España. Spain is different.

Y así vamos viviendo. Gracias a Dios, en Sanlúcar, donde la constante en ciertas cosas ha sido el olvido, se han acordado de que los pescadores necesitaban un puerto de atraque y ya se ha construido uno en Bonanza, donde, al menos —y esto ya es importante— los barcos podrán arrimarse al muelle cuando el viento les deje y entre cubierta y tierra firme los pescadores podrán ir cargando el combustible y el hielo y descargar la pesca, sin necesidad de meterse vestidos en el agua y sin tan grave peligro de coger esas pulmonías que podían ponerlos a un paso del otro barrio. Con ello quizá pierda color la llegada de las embarcaciones. Acaso a las agencias de turismo se les escape un buen material de propaganda. Posiblemente a los turistas se les pierda para siempre una imagen singular de su grata visita a España. Pero saldrán ganando los pesca-



En la página contigua: Un momento de la descarga del pescado en la playa de Sanlúcar y don José Díaz y don Gerardo Harguindey, durante la visita al “Aneto” de nuestro enviado especial.

En esta página: a la izquierda, el “Calatrava” en los astilleros de Cádiz (esta foto ha sido facilitada por “Astilleros de Cádiz, S. A.”). Arriba, otro momento de la descarga del pescado en Sanlúcar. A la derecha, la nueva lonja de este puerto. Abajo, foto grande, todas las embarcaciones pesqueras de Puerto de Santa María, atracadas en el muelle en una tarde de lluvia.

del Instituto Social de la Marina, que me asesoró durante todos los viajes y visitas), el primer motorista del barco, don José Díaz.

Aunque al señor Díaz le moleste, aunque no le guste que le nombremos (ya nos costó trabajo que nos dijera su nombre), aunque haya de herirle en su modestia, he de ponerle como ejemplo a seguir: En sus años de chaval fué alumno de la escuela de Orientación Marítima de su pueblo —que creo era Bouzas—; luego, alumno de la escuela elemental de Pesca de Vigo, donde se hizo motorista, y luego, no contento con esto, se fué a Pasajes, a la escuela de formación profesional de aquel puerto, a hacerse frigorista. Y ahora va en el “Aneto”, que es un buen barco, con todos los adelantos, de primer motorista y frigorista, ganando su buen sueldo y haciendo una labor de responsabilidad. Y no tendrá el buen amigo Díaz más de veintiséis años. Se ha casado y como el “Aneto” ha cambiado su base a Cádiz, con él se ha traído a su familia, que vive en la ciudad en una casa que espera mejorar y que, de momento —según nos dijo— le cuesta caro el alquiler.

En números redondos, Cádiz tiene unas treinta embarcaciones de motor, algo más de cuarenta de vapor y ocho de vela y remo, pero el 80 por 100 de la flota que arriba al puerto es gallega. Las diferencias entre los barcos gaditanos son acusadísimas. Junto a embarcaciones perfectamente acondicionadas, hay unas cincuenta barcas

hasta tal extremo inseguras que muchos hombres se niegan a embarcarse en ellas aunque les llegen a garantizar mil duros de salario.

La pesca es en Cádiz la segunda fuente de riqueza, con un volumen de capturas de 40 millones de kilos en 1964, que importaron en Lonja cerca de los quinientos millones de pesetas. Los beneficios no están mal repartidos, si se tiene en cuenta que son 62 los armadores que tienen la propiedad de ochenta embarcaciones. Los tripulantes eran quinientos ochenta en el mismo año y noventa y ocho el personal de tierra, y se calcula que el promedio de ingresos anuales de un marinero es de cuarenta mil pesetas; cifra que iguala la media de ingresos por año y familia de un trabajador especialista en Cádiz, según una estadística consultada, pero que según la misma estadística supone un déficit del 32 por 100 en relación con el numerario estimado para vivir una familia durante un año.

Es de observar que Cádiz es, con Jerez de la Frontera y Algeciras, punto de atracción de las corrientes emigratorias del campo a la ciudad, y sin embargo, su flota pesquera disminuyó en once unidades de 1963 a 1964 y en veintiséis el número de hombres dedicados a las faenas pesqueras, cabiendo suponer que ello se ha debido a la definitiva inactividad de las embarcaciones más viejas, a la emigración del pescador al extranjero, a los buques mercantes y, sobre todo, a la emigración a la nueva flota congelado-

ra gallega, que garantiza buenos salarios mínimos.

En Cádiz, puerto abierto a la navegación de todos los continentes, el más antiguo de este hemisferio, lugar por el que han pasado todas las corrientes culturales, no hay notables diferenciaciones de clase, aunque sí se encuentran dentro de su núcleo social los fuertes industriales y los rentistas (en Cádiz son abundantes los rentistas), y los comerciantes, y los profesionales universitarios (sobre todo ingenieros), y los trabajadores.

El problema de la pesca está ahora en la falta de mano de obra y en la escasez de viviendas. El segundo problema, sigue sin solucionarse; el primero, se está capeando con personal de Barbate, de Conil, de Sanlúcar, etcétera, que si bien desconoce la pesca de arrastre, han evitado que algunos barcos se vieran obligados a amarrar.

Los ingresos de la Cofradía de Pescadores no llegaron en 1964 a las setecientas mil pesetas, de las que 127.000 se invirtieron en prestaciones sociales y asistenciales, como donativos, viajes de enfermos, becas, Primera Comunión de hijos de afiliados, festividad de la Patrona, aguilales a ancianos y enfermos crónicos, etc.

TRES FLOTAS PESQUERAS DE TONO MENOR

San Fernando, sede de la capitania general del departamento Marítimo, tiene unos 52.000 habitantes y posee la tradicional industria de la sal, así como las grandes factorías navales de La Carraca y San Carlos, además de las instalaciones de la Armada. No es de extrañar, pues, que el personal dedicado a las faenas pesqueras sea mínimo y sólo de temporada, agrupando unos trescientos hombres con un ingreso anual de quince mil pesetas (cálculo aproximado, claro, por pescador). Rota es rica en productos de la huerta y tiene en su término la base de utilización conjunta hispano-americana. El centenar de pescadores —caso largo— que se dedican a las actividades pesqueras, lo hacen al cordel o la sardina, según las épocas y no durante todo el año, siendo su promedio de ingresos aproximado al de San Fernando. Conil es fundamentalmente agrícola, con riqueza en cereales, legumbres y vid, pero en lo que a la actividad pesquera se refiere carece de importancia, no alcanzando las cincuenta embarcaciones y sobrepasando en poco los doscientos hombres el censo pesquero, los cuales tienen un promedio de ingresos anuales de doce mil pesetas.

Y aquí entra la lógica: como con quince mil y menos con doce mil pesetas anuales no es conocido el bipedo que pueda vivir, y como los llamados pescadores de San Fernando, Rota y Conil, viven, la consecuencia es ésta: en Conil, Rota y San Fernando no hay pescadores propiamente dichos. Hay trabajadores, eventuales en la agricultura, en la industria y en la construcción, y eventuales en la pesca.

JOAQUIN VIDAL

(continuará)

HOJA DEL MAR/9

Pero allí me pusieron la mano delante y me dijeron: «¡Alto! Los datos se los darán a usted en Madrid, en nuestra oficina central, que nosotros no estamos autorizados. Las fotografías no puede usted hacerlas, pues a lo mejor fotografía lo que no debe. Nosotros le daremos las fotografías».

Venturosamente, no me dijeron que los astilleros podría verlos en Madrid. Y un capitán de la Marina Mercante, vasco, muy amable, al servicio de Astilleros de Cádiz, S. A., desde hace unos quince años, me acompañó en la visita por todo el complejo.

La impresión que conservo de esta visita es que el complejo es realmente impresionante. Quizá los haya producido más susto. Pero a mí, éste me dejó petrificado, boquiabierto y estupefacto. Porque todo me pareció gigantesco: los diques, las rampas, las maquinarias, los tornillos, hasta el ruido. Vi que los trabajadores llevaban, casi todos, un mono rojo y protegido de la cabeza el conocido casco azul. Vi cómo cortaban las enormes planchas de acero con no menos enormes máquinas de alta precisión (digo yo, para explicar que cortaban por donde debían cortar sin apartarse un milímetro). El ruido —insisto, porque me impresionó muchísimo—, era enorme. Por las paredes, aquí y allá, aparecían letreros previniendo contra el accidente. Y a la entrada de la factoría uno bien grande decía: «Este mes van nueve accidentes».

Sin necesidad de que me den los datos en Madrid, diré que en estos astilleros de Cádiz se han construido los petroleros «Elcano» y «Calatrava», orgullo de la flota nacional, gemelos ambos y de los mejores del mundo. Y repetiré una vez más el nombre de Astilleros de Cádiz, S. A., para que se vea que no es preciso hablar con nadie para decir las cosas.

Aquí hay que hacer un comentario. Esta es la pregunta, que con tono de argumentación se me hizo en Cádiz:

—¿Tú te explicas que haya pescadores (muchos, por desgracia), que cuando ya están en tierra, después de haber ganado bien un sueldo aceptable, vivan, ellos y sus familias, casi como si fueran parias y que en cambio éstos de las factorías navales, que a lo mejor ganan menos, hagan una vida social decorosa?

Hete aquí el problema. Yo aventuré una suposición:

—¿No será que el abandono del pescador proviene de su conciencia del riesgo que le supone salir a la mar?

A estas sabias palabras se me contestó:

—No, porque el índice de accidentes es mayor en las factorías que en la mar. No, porque el riesgo ha disminuido en las embarcaciones donde se ganan buenos sueldos, embarcaciones que están muy bien dotadas de elementos mecánicos y eléctricos y tienen notable capacidad.

Pero la cuestión sigue ahí: ¿por qué el pescador gaditano, en general, es tan abandonado? O dicho de otro modo: ¿por qué es más abandonado que otro trabajador que gana su mismo sueldo?

Después de los astilleros me fui al muelle. Allí había barcos, que es lo propio. Y había pescadores. Y sin mirar cómo ni dónde, le pregunté a un pescador si podía subir a bordo. Y me dijo que sí. Y subí. Y cuando ya estaba a bordo me enteré de que, en aquel momento, territorialmente no estaba en Cádiz sino en Vigo. Porque el barco era el “Aneto”, matrícula de Vigo, con tripulación gallega, que anda por el Atlántico pescando bien y mucho.

En todo el recorrido por el barco me acompañó (nos acompañó, pues conmigo iba don Gerardo Harguindey, jefe de la sección provincial Cultural



La Formación Profesional en Lastres

Lastres, pueblo marinero, situado en la costa del Mar cantábrico con 40 embarcaciones dedicadas a las faenas de captura del bocarte, merluza y bonito principalmente, medio centenar de boques, dedicados a las más diferentes faenas de pesca; necesita una Escuela de formación náutico-pesquera para sus 424 pescadores de los cuales 158 están comprendidos entre las edades de 14 a 30 años, edades muy aptas para poder optar a un nombramiento de patronos o motoristas navales.

He observado, que los niños, que hoy salen de la Escuela, se van a Gijón, Oviedo u otras partes, para formarse en los colegios dedicados a las enseñanzas laborales, abandonando su pueblo natal, por no haber en él una Escuela de formación pesquera, que podría encauzar su afición innata al mar.

Sus padres, deseosos de darles una formación a sus hijos, hacen un sacrificio y muy grande, al verse obligados a pagar estudios a sus hijos fuera de la localidad y esto no lo harían si en Lastres hubiese una Escuela Náutica, que funcionase como continuación de la Escuela Primaria, para que en ella pudiesen adquirir una formación que les capacitase el día de mañana, para poder ser patronos, motoristas, etc., de nuestra flota pesquera o mercante.

Teniendo en cuenta además que Tazones, Ribadesella y Llanes, todos ellos pueblos que tienen flota pesquera, se encuentran a poca distancia de éste, y que muy bien sus hombres de mar pueden trasladarse a Lastres para realizar sus estudios, es por lo que Lastres solicita del Instituto Social de la Marina, la instalación de una escuela de formación Náutico-Pesquera, en este pueblo que vive cara al mar.

UCHA

Por una vez y precisamente por ser esta carta la que abre la nueva sección de la HOJA DEL MAR «Cartas al Director», publicamos un escrito que no viene respaldado por el nombre, dos apellidos y restantes datos (profesión, domicilio, etc.), que definen con toda claridad la personalidad del remitente. Esto es esencial para que las cartas que nos envíen nuestros lectores tengan cabida en esta sección. Luego, si ellos no desean que su nombre figure al pie de su escrito, pueden hacerlo constar, especificando el seudónimo que desean se emplee.

En esta ocasión se ha dado la circunstancia de que hemos podido conocer la personalidad de «Ucha», de quien sabemos es maestro de Orientación Marítima en Lastres, muy interesado, además, por las cosas de la mar y de sus hombres. Bien. Pasamos ahora a contestarle:

Tenemos noticias de que el Instituto Social de la Marina ha ofrecido a la Cofradía de Pescadores y al ayuntamiento de Colunga —el que pertenece Lastres—, el establecimiento de una escuela filial de la de formación profesional Náutico-Pesquera que funciona en Gijón. En dicha escuela filial se establecerían cursos preparatorios de enseñanza similar al bachillerato laboral y también para la obtención de títulos menores —motoristas navales y patronos de pesca de distrito—, los cuales son precisos para la obtención de los títulos superiores. Tanto la Cofradía de Lastres como el ayuntamiento de Colunga han prometido su colaboración, pero hoy es el día en que dichas promesas aún no han cristalizado en una realidad concreta.

Opinión: Valencia debe ser la sede de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera

Resumimos la carta que nos dirige don José Adán:

Cuando fue designada Valencia para la creación de la llamada «Escuela Media de Pesca del Mediterráneo», bien se sabía que siendo preceptivo que para el ingreso en la Escuela los presuntos alumnos debían acreditar un mínimo de dos años de navegación como marineros de cubierta, lógicamente a ella afluirían en mayor número los procedentes de aquellas provincias marítimas que tuvieran más embarcaciones pesqueras. Este era el caso de Málaga, cuyo número de embarcaciones y tonelaje superaba a los de las demás provincias del Mediterráneo. Valencia fue elegida como sede de la Escuela precisamente por ser el centro geométrico aproximado de las costas del Mare Nostrum y, sobre todo, por poseer unas importantísimas instalaciones portuarias e industriales marítimas, merced a las cuales los alumnos podían adquirir con gran facilidad los conocimientos fundamentales.

La Escuela funcionó en Valencia durante veinticinco años con creciente prestigio, sin que ninguna voz se levantase contra la conveniencia de su funcionamiento. Sin embargo, hoy ha nacido una absurda rivalidad por poseer la Escuela —llamada de Formación Profesional Náutico-Pesquera—, por parte de Alicante.

La pretensión de Alicante —por otra parte muy respetable—, resulta ridícula cuando la fundamenta en la circunstancia de que esta provincia aporta mayor número de alumnos, siendo lo cierto que en los veinticinco años de funcionamiento de la Escuela Media de Pesca del Mediterráneo sólo dos alumnos procedían de Alicante, mientras más de un centenar eran de Valencia —si los datos que consulto no me engañan.

Lo cierto es que estos centros de enseñanza están orientados dentro de la moderna teoría de igualdad de oportunidades, para que todos los españoles tengan a su alcance los mismos medios para cursar sus estudios. Se estaría ciego si no se reconociese que para un posible alumno de Puerto de la Selva o Palamós o de las Islas Baleares, siempre le será más cómodo y fácil trasladarse a Valencia que a la ciudad de Alicante. Y que a los procedentes de Villajoyosa, Calpe, Santa Pola, etc., una vez tomada la decisión de salir de su domicilio para seguir sus estudios, lo mismo les dará ir a Alicante capital que a Valencia.

Los centros de enseñanza no deben ser bienes muebles que deban ir de un lugar a otro, según los vientos que soplan (¿estaría bueno que la Academia Naval de Marín se trasladase a Madrid, porque el mayor porcentaje de alumnos fuese madrileño?). Lo mejor de todo sería que la escuela de Formación profesional Náutico-Pesquera esté donde estuvo su antecesora durante veinticinco años; y que se la dote de un adecuado Hogar que, cual los regidos por el S.E.U., brinden a todos sus alumnos, procedan de donde procedan, el calor y ambiente de hermandad y cultura, que serían una auténtica prolongación de su formación profesional.

JOSE ADAN
Valencia.

La HOJA DEL MAR número 8, correspondiente al mes de agosto, recogió en sendos artículos firmados por nuestros corresponsales en Valencia y Alicante, las opiniones de ambas provincias marítimas respecto a la ubicación de la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera. Como usted comprenderá, nosotros no podemos entrar ni salir en el asunto, de momento. Si entramos, en cambio, en la cuestión de si la escuela es o no necesaria. Estamos seguros de que sí lo es. En Valencia o en Alicante. Respetamos su opinión, como respetaríamos cualquier otra opinión contraria. Esta sección queda abierta para que cuantos lectores crean que pueden decir algo nuevo a este respecto, lo hagan. Quizá,

entonces, dentro de unos meses, podamos hacer una confrontación de argumentos, de la cual acaso resulte la razón puesta en su punto y completamente definida.

Como antes decíamos, la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera, es necesaria en el litoral levantino. Hágase en Valencia o en Alicante, donde deba ser, pero ¡hágase!

Deducciones del Monte Mayor, participaciones del Monte Menor y balances de las Cofradías

Señor Director:

Según algunos de mis amigos y compañeros ustedes no atienden a estas cartas escritas por un simple pescador y yo como tengo confianza en ustedes, sé que cuando reciban ésta me atenderán como a todo pescador español. En primer lugar les diré que con algunas de las cosas que están pasando en este puerto no estamos de acuerdo, porque no se cumple lo que marca la Ley.

Desde algunos años dicen que aquí se liquida al 50 por 100, pero a continuación yo le explico cómo es ese 50 por 100.

Como usted no ignora, en estos barcos de arrastre «a la parte» (donde yo trabajo), la tripulación está compuesta de:

Un patrón de altura o cabotaje, que gana dos partes.

Un técnico de pesca que gana dos partes y media.

Un mecánico que gana dos partes.

Un segundo mecánico que gana parte y media.

Un contramaestre que gana parte y media.

Un cocinero que gana parte y cuarto.

Un redero que gana parte y cuarto. Dos o más hombres que se cuidan del cuidado del pescado en la bodega a los que se da una parte.

Y otra parte que se le da al armador (constructor de redes, en mi caso) por hacer o reparar las artes del barco, que son de su propiedad.

Cuando el barco rinde un capital (pongo por ejemplo) de 700.000 pesetas, se aparta el gasto y el resto se reparte al 50 por 100.

El armador después de poner en la suma de los gastos algunas cosas de su incumbencia (radio, sonda y otras cosas), del 50 por 100 que queda para la gente se tienen que hacer 6,5 partes técnicas. El resto es para la gente, incluyendo la parte de ese señor que está en tierra. Así es que el único 50 por 100 limpio es el del armador, porque como usted habrá podido observar, al marinero que gana una parte escasamente le queda para comer. Digame si esto está bien.

Como usted sabe, todas las Cofradías tienen la obligación de hacer saber a todos sus socios los ingresos, gastos y capital que tiene la Cofradía. Nosotros, no lo sabemos (y hablo en plural).

Así es, señor director, si usted cree que así podemos ir adelante, o llegará un día en que los barcos no cogerán pescado.

Por lo tanto, sin nada más que decirle, le saluda atentamente este simple pero honrado pescador, mecánico

naval de 1.ª clase.

UN MARINERO DE LEVANTE

Aunque usted no nos dice nada en su carta, por la índole de sus denuncias creemos le gustará más que la publiquemos con seudónimo. Si no es así, díganoslo y haremos constar su nombre.

Ya ve cómo si atendemos las cartas escritas por un «simple pescador». Le decimos toda la verdad —sinceramente— si afirmamos que, sobre todo, atendemos las cartas que nos dirigen los marineros simples. Y que nos gusta que nos escriban. Pero siempre con la verdad por delante, porque si no, nos ponemos muy nerviosos.

Ahora, sin más preámbulo, pasamos a informarle sobre lo que en su carta nos dice, referido a un puerto del Mediterráneo cuyo nombre no diremos hoy:

1. Los porcentajes que se fijan para la distribución del Monte Mayor, deducidos los gastos de explotación, han de proponerse al Delegado de Trabajo, el cual resuelve previos los informes que se determinan en el artículo 136 de la Reglamentación de Arrastre.

Las particiones, una vez aprobadas por el Delegado de Trabajo, necesariamente han de señalarse en tantos por ciento, lo cual se cumple en su puerto, según deducimos del contenido de su carta.

2. Las partes en que ha de dividirse el Monte Mayor, que es la participación de la tripulación en el resultado económico de la explotación pesquera, también la fija el Delegado de Trabajo, a propuesta del armador y la dotación, determinando las «partes» o fracción de «partes» que recibe cada tripulante, teniendo en cuenta la función que realiza a bordo. Por consiguiente, tendrán que existir diferencias de remuneración por razón de las distintas categorías profesionales.

De todos modos parece excesivo el número de partes que perciben en su barco los llamados «técnicos». Es criterio generalmente admitido que estas partes vayan por cuenta del armador. Por ello es aconsejable que de acuerdo con su armador, solicite usted del Delegado de Trabajo la modificación de la forma de distribuir el Monte Mayor, formulando la oportuna propuesta en la que se contenga el sistema que desea se le autorice.

3. Del Monte Menor sólo puede participar la dotación. El personal que presta servicios en tierra al armador ha de ser remunerado por éste, sin verificar descuento alguno —ni el más mínimo— del Monte Menor.

4. Los gastos deducibles del Monte Mayor están claramente enumerados en el artículo 148 de la Reglamentación de Arrastre, donde puede consultar éste y demás extremos laborales. Aquí le diremos que el armador no puede realizar descuento alguno por compra o alquiler de aparatos, detectores, radio, sonda o cualquier otra maquinaria, por ser gastos que sólo a él corresponde satisfacer como propietario de la embarcación a la que se incorporan estos elementos. Si puede

el armador, en cambio, deducir los gastos que originen el entretenimiento y conservación de estos aparatos.

5. Preceptivamente, todas estas operaciones relativas a las deducciones del Monte Mayor y distribución del Monte Menor, han de presentarse por el armador, en una liquidación a la Cofradía, y ésta no puede aprobarla si no es correcta y si no está refrendada por el representante de la dotación. Por consiguiente, infórmese en la Cofradía, donde le atenderán correctamente. Todas las Cofradías atienden satisfactoriamente a sus afiliados, como es su obligación. Pero si en algún caso esto no sucediera así, lo oportuno es ponerlo en conocimiento del Delegado de Trabajo, que pondrá fin a tal situación.

6. Las Cofradías están obligadas a rendir cuentas, informando a sus afiliados de todas las cuestiones económicas y sociales en la Asamblea anual, donde deben someterse a la aprobación los balances y presupuestos. Sobre este aspecto le decimos lo mismo que en el punto anterior.

Los pescadores

Por mediación de nuestro corresponsal en Cádiz nos llegan estos versos llenos de pasión y calor, escritos por don José Cordero Gerpe, que es tripulante del pesquero «Siera Morena», del puerto gaditano:

Los pescadores son pobres
porque no tienen dinero
¡su corazón es muy grande!
vale más que el mundo entero.

Dos he tenido en mi casa
y te lo puedo decir,
son rudos en sus maneras
y grandes en el sentir.

¿Por qué ese mar que es
[bello

sus trabajos y sus desvelos,
no premia como debiera
a esos pobres marineros?

Si un torero gana tanto
por desprecio de su vida,
¿cómo ellos ganan tan poco
si la exponen noche y día?

Si alguna vez te ves sola,
triste, llorosa y sin pan,
píde ayuda a un marinero
que él remediará tu mal.

Tiene usted razón, don José. Pero no todos los pescadores son pobres. Ni ricos. Unos viven mal, otros van viviendo y otros viven bien. Claro que se juegan la vida, como los toreros y, sin embargo, hay toreros que ganan mucho dinero. Pero con los toreros pasa lo mismo: unos viven mal, otros van viviendo y otros viven bien. La diferencia está en que unos pocos —contadísimo— tienen unos honorarios fabulosos. Y esto sí que no ocurre con los pescadores ni, salvo excepciones, con nadie cuya habilidad o cuyo arte no sea motivo de espectáculo o de comercio. Sus versos son muy bonitos y muy sentidos y le agradecemos su envío porque con ellos sabemos que daremos más realce a la revista. ¿Qué apostamos a que son lo más comentado de la HOJA DEL MAR? Y no sólo por sus matices literarios, sino, preferentemente, por lo que en ellos se dice.

Nosotros vamos a dar nuestra opinión también: no es preciso que se fundamenten las justas reivindicaciones económicas de los trabajadores del mar en la importantísima circunstancia —desde luego, importantísima— de que su trabajo esté más expuesto que otros a producir graves accidentes e incluso a ocasionar la muerte. Hay otros argumentos: primero que todos, la dignidad de la persona; luego, la utilidad pública del producto del trabajo. Si a esto le añade que el trabajador desea promocionar, que a pesar de la dureza de su trabajo busca los medios indispensables para conseguirlo, entonces sí, entonces puede decir: ¿poco que los pescadores ganan tan poco? Y a ver quién es el guapo que se atreve a contestarle.

Botadura de barco de otra de las cooperativas de Ondárroa

Ondárroa. En Lequeitio se ha botado el pesquero «Gran Beato Valentin», de noventa pies de eslora, con el que sigue incrementándose la flota pesquera de bajura de este puerto de Ondárroa al que va destinado, el cual está considerado como uno de los tres más importantes de Vizcaya.

El buque ha sido mandado construir por dieciocho jóvenes pescadores que han constituido una cooperativa de producción pesquera denominada «Nuestra Señora de la Antigua».

Otra muestra más de que las cooperativas de Ondárroa, que llevan la ilusión y el esfuerzo de muchos trabajadores del mar —más de un centenar—, están obteniendo el éxito que cabía prever cuando se concibieron aún no hace muchos meses.

35 ALUMNOS EN UN CURSO DE FORMACION PROFESIONAL EN SANTA POLA

Júbilo en esta ciudad al conocerse la noticia de próxima construcción de la Casa del Mar

Doña Pilar Sanchís, de Calpe; Don Francisco Zaragoza, de Altea, y Don Juan Gerona, de Alicante, recibieron el Diploma de "Maestros Distinguidos"

Alicante. (De nuestro correspondiente).—Santa Pola, la villa marinera, estaba en fiestas. Habían llegado a su puerto—desde las costas africanas, desde Canarias, desde Río de Oro— la mayor parte de sus embarcaciones, quietas ahora y engalanadas en su homenaje anual a la Virgen de Loreto. Más de mil quinientos hombres pisaron la tierra firme y llevaron a sus hogares pescadores—con su presencia— la grata promesa de unas jornadas de feliz convivencia familiar. Pronto cundió la noticia, repetida de boca en boca, aireada con satisfacción: van a comenzar las obras de la Casa del Mar.

Tomás Buades, el patrón mayor de la Cofradía, no cabía en sí de contento. Y Antonio Alba, el secretario, sacaba del bolsillo una y otra vez, hasta arrugarlo de tanto desdoblar, el telegrama que había caído como un inesperado festejo mas: *Crédito Social Pesquero concede préstamo tres millones de pesetas para construcción Casa del Mar.*

El viejo proyecto es ya inminente realidad. Junto al edificio actual de la Cofradía—casi tocando el puerto pesquero, cara al mar— bien pronto se alzarán seis nuevas plantas de moderna construcción, donde se instalarán todos los servicios sociales, culturales y educativos que los pescadores santapoleros tanto necesitan: espaciosas aulas para las clases de orientación marítima y de formación profesional, salón de actos, biblioteca, tele-club, oficinas, comedor, cocinas, patios de recreo... Y la hospedería: treinta habitaciones individuales, con sus aseos, para que los hombres del mar que continuamente llegan a Santa Pola desde otros puertos del litoral encuentren allí albergue y ambiente de grata camaradería...

Acompañando al delegado del Instituto Social de la Marina, don José Luis Camarasa Monje, nos hemos reunido con el delegado provincial de Sindicatos, don Rafael de los Heros, alcalde de Santa Pola, don Antonio Bonmati, tan vinculado a empresas marineras, don Rafael Gomís, presidente de la sección social del Sindicato de la Pesca y Procurador en Cortes, y los mandos de la Cofradía. También estaba allí el periodista don Pedro Rodríguez, de las más ágiles plumas de las nuevas promociones, tomando notas para «Información». Sobre la mesa de secretaría, los planos del edificio nos iban

mostrando la magnitud del proyecto. Casi cuatro millones y medio de presupuesto, pero muchos más millones de entusiasmo. Y enseguida, a comenzar. *El año que viene—asegura don Tomás Buades—, la inauguración.* Y hay en sus palabras rotunda decisión.

FORMACION INTENSIVA PROFESIONAL

Mientras... No se duermen los santapoleros. En aulas provisionales, organizado por el ISM y con la ayuda del Fondo de Protección al Trabajo, va a iniciarse inmediatamente un curso de Formación Intensiva Profesional: treinta y cinco alumnos serán preparados para patrones de pesca de litoral de segunda clase y motoristas navales.

Santa Pola está en fiestas. ¿En fiestas? ¿Pues qué tramarán cuando trabajen!

«PUERTO DE VILLAJOSYOSA», NUEVO PESQUERO CONGELADOR

Un nuevo pesquero enriquece la ya importante flota de Villajoyosa. Con características especiales que le hacen destacar entre los de dicho puerto. Casco totalmente metálico, dos motores de 400 HP cada uno de ellos, bodegas capaces de 150 toneladas e instalaciones que permiten congelar ocho toneladas de pescado por día. Y dotado de los más modernos equipos electrónicos para la pesca y la navegación. Bautizada la nueva embarcación recientemente, va se ha hecho a la mar, iniciando sus actividades, con una tripulación de veinte hombres.

MAESTROS DISTINGUIDOS

La dirección general de Enseñanza Primaria ha concedido el diploma de «Maestro distinguido» y una recompensa en metálico de diez mil pesetas a varios profesionales de esta provincia. Entre ellos, tenemos la satisfacción de consignar los nombres de tres galardonados que ejercen su magisterio en escuelas de Orientación Marítima y Pesquera: Doña Pilar Sanchís Soler, de Calpe; don Francisco Zaragoza Alvado, de Altea, y don Juan Gerona López, de Alicante. La HOJA DEL MAR, atenta siempre al quehacer callado y entusiasta de nuestros maestros, quiere felicitarlos públicamente por la distinción oficial con que se premia su entusiasta labor pedagógica.—ANTONIO Díez MARTÍNEZ.



50 escualos capturados en un solo lance

Nadie recuerda en Isla Cristina una tan abundante captura de escualos como la realizada por la embarcación de este puerto denominada «Hermanos López». En un solo lance obtuvo cincuenta peces de los denominados «zorros» y «marrajos», los cuales dieron en total un peso aproximado de cuatro mil kilos y su venta importó en lonja más de cincuenta mil pesetas.

En la fotografía, patrón, motorista, tripulantes y numeroso público con gran pesca—es propiedad de don Juan López Ruiz, patrón de la misma y está tripulada por sus hijos Simón (motorista), Ginés, Juan y José. En la misma también van embarcados el hijo político del armador, Pedro López Cazorla y el marinero Francisco Cristóbal.

En la fotografía, patrón, motorista, tripulantes y numeroso público contemplan las capturas.

En Santoña y San Sebastián:

MAS DE CINCUENTA MIL PERSONAS PRESENCIARON LA CAIDA DE PEDREÑA

La trainera de Fuenterrabía, mandada por Lujandio, triunfó ampliamente en [las dos regatas, las más emocionantes que se recuerdan

Santander (Especial para HOJA DEL MAR). Fuenterrabía ha vencido a Pedreña en regatas de traineras, en un encuentro concertado a dos regatas, celebradas en Santoña y San Sebastián, respectivamente.

En la bahía de Santoña (marco impresionante para una contienda trainera) y ante más de veinticinco mil espectadores, se celebró la primera de las dos regatas, concertadas a reto de Fuenterrabía. Esta sensacional y emocionante confrontación, entre pedreñeros y ondabitaras, puede considerarse de

acontecimiento histórico en el deporte y en el mundo marítimo del Cantábrico.

La regata fue ganada por Fuenterrabía por un segundo y seis décimas. Los tiempos fueron: Fuenterrabía, 21 minutos, 5 segundos; Pedreña, 21 minutos, 6 segundos, 6 décimas.

En honor a la verdad, en este resultado influyeron más los errores de Pedreña que los méritos de Fuenterrabía. Las ciabogas de Pedreña fueron las más deficientes que ha dado en su larga y brillante historia deportiva, pre-

cisamente en lo que todos creíamos era su fuerte.

Desde el momento de la salida hasta la baliza de llegada y a lo largo de los tres kilómetros, la lucha no tuvo tregua. Jamás el cronista vio un codo a codo más emocionante, hasta el punto de que puede afirmarse que no hubo «champa» final, porque toda la regata fue un puro derroche de facultades por los remeros de ambas embarcaciones.

El segundo asalto de este emocionante deporte y ante una impresionante concentración de público, se celebró en la Concha de San Sebastián. Si en Santoña Fuenterrabía venció a Pedreña por un segundo y seis décimas, en San Sebastián la diferencia ha sido abrumadora, llegando a 41 segundos y 9 décimas. Los tiempos fueron: Fuenterrabía, 22 minutos, 57 segundos, 4/10; Pedreña, 23 minutos, 39 segundos, 3/10.

Como se observará, ambas traineras invirtieron mayor tiempo en el recorrido de la regata en San Sebastián que en Santoña, lo cual se debe a que aquella se celebró en San Sebastián en mar abierto, mientras que en Santoña fue en la bahía.

En resumen: Pedreña (actual campeón de España), ha caído dignamente ante una tripulación mucho más joven y mejor preparada.

La moral de los ondabitaras por estas dos victorias durará en futuras contiendas y puede afirmarse que teniendo en cuenta la juventud de la tripulación de Fuenterrabía y de su patrón Lujandio, cuentan con grandes posibilidades para los próximos años.

Por último, y para resaltar la nobleza de este duro deporte, diré que al final de las regatas, ya en San Sebastián, los remeros de ambos equipos salieron al campo de fútbol de Atocha en el intermedio del partido Conchal-Real Sociedad, siendo estruendamente ovacionados por el público, y los dos patrones, Bedia y Lujandio, paseados a hombros por sus respectivos muchachos. Los patrones se estrecharon en un fuerte abrazo, en medio de grandes aclamaciones. Espectáculo sencillamente maravilloso.—S. JOSE TORRE.

APROBADO EL REGLAMENTO DE PESCA DEL CORAL

El catalán "sangre de toro" es el más apreciado en el mundo y el más abundante de las costas españolas

España llegó a ser, por los años 50, el primer país productor de coral del mundo. (Sólo en la Costa Brava se llegaron a pescar unas doce toneladas unos cuarenta millones de pesetas en primera venta). Sin embargo, actualmente la pesca de toda España no llega a los 300 kilos. Para evitar estos altibajos se ha aprobado recientemente el Reglamento de la pesca de coral, a fin de explotar esta riqueza racionalmente.

Hace unos dos años la comandancia de Marina de Barcelona convocó un concurso para conceder permisos para la pesca del coral. Como consecuencia del fallo consiguiente se otorgaron 29 concesiones a otros tantos peticionarios.

La costa catalana es, sin lugar a ninguna duda, la más rica en coral. En Baleares, principalmente en Menorca, también existe coral. En Levante han desaparecido los antiguos bancos y en Málaga sólo se conoce el coral blanco de escaso valor. Ceuta es otro de los lugares españoles de gran riqueza coralina.

El coral está formado por millones de microorganismos que se fijan a ciertas rocas del fondo marino formando extrañas ramificaciones. Una vez desprendido el coral y sacado a tierra, los microorganismos mueren, conservándose la estructura formada por sus esqueletos que es lo que se utiliza para joyería y adornos.

Se dice que existen 2.500 especies de coral en el mundo. Su valor radica en la calidad del color. El coral catalán («sangre de toro») es muy apreciado.

Los bancos de coral estaban principalmente situados en los mares templados: el Mediterráneo, Rojo, Costas japonesas, Filipinas y Centroamérica.

Actualmente el primer país del mundo en producción del coral es Japón, con el descubrimiento de un banco de gran importancia a 200 metros de profundidad. Este país utiliza la capa que envuelve al coral para fabricar productos farmacéuticos por su gran riqueza en calcio.

Toda la producción española se exporta a Italia para su utilización. Sin embargo, antiguamente existían en Cataluña un gran número de artesanos de coral que construían gran variedad de objetos de adorno de este polípero.

Las provincias marítimas productoras del coral son seis: Barcelona, Menorca, Valencia, Cádiz, Málaga y Ceuta, todas ellas divididas en cuatro zonas. En cada una de estas zonas se extrae coral hasta cinco años consecutivos y después se pasa a la siguiente, para no acabar con esta riqueza.

Subvención a un pescador de Tarifa

La ha concedido el Patronato de Protección al Trabajo

Tarifa.—En la Cofradía de Pescadores de este puerto se ha hecho entrega al pescador Diego Sevilla Ortiz de una subvención de siete mil quinientas pesetas, concedida por el ministro de Trabajo—presidente del P.P.T.—, destinada a sufragar los gastos de reparación del casco de la embarcación naufragada de su propiedad «José Antonio Sevilla», y a la reposición de artes de pesca.

El naufragio ocurrió cuando la embarcación navegaba en medio de un fuerte temporal por las cercanías de la isla de las Palomas. La Cofradía de Tarifa instruyó el oportuno expediente, que ha sido resuelto favorablemente a través del Instituto Social de la Marina.

12/HOJA DEL MAR

"SIRENA DE LOS MARES", EMBARRANCADA



La lancha pesquera "Sirena de los Mares", de Cambados (Pontevedra), embarrancó en la playa de Rons, cerca de El Grove, por rotura del timón, cuando llevaba a bordo seis mil kilos de jurel. Toda la tripulación se salvó a nado. (Foto Cifra.)

FRANQUICIA DE DERECHOS A LA PESCA DE ALTURA

La pesca de los buques nacionales en los mares libres está recibiendo ya los beneficios consecuentes a la reciente orden del ministerio de Hacienda por la que se establecen, con carácter general, los requisitos a cumplir para la aplicación de la franquicia de derechos al pescado capturado.

Con dicha disposición, por un lado, se unifica gran número de preceptos legales disper-

sos que en el pasado fijaron reglas sobre aspectos parciales de la cuestión, y por otra —y es lo más importante— se atiende a regular, sencilla y eficazmente, la aplicación del régimen de franquicia a los productos del mar obtenidos mediante las modernas flotillas de buques dotados de instalaciones frigoríficas o de fabricación y que operan a miles de millas del territorio español.

A celebrar en Vigo

PROYECTO DE SEMANA FILATELICA DE LA MAR

Se denominará Exfimar 66 y se exhibirán documentos postales y sellos con temas marinos.

Vigo.—Se ha celebrado una reunión en la residencia del destacado filatelista vigués, don Antonio Alfageme del Busto, para tratar del proyecto de celebración de una Semana Filatélica del Mar en esta ciudad. A la reunión asistieron destacadas personalidades del mundo de la filatelia, entre las que se encontraban el director - propietario del famoso catálogo Ivert - Tellier; presidente del gremio de Comerciantes de Francia, señor Robineaux; presidente de la federación española de sociedades Filatélicas, don Alfonso Monje, y el publicista en esta especialidad, señor Lago Martínez.

Se espera que participen en la proyectada exposición coleccionistas de España y Portugal, con la colaboración de la federación española Filatélica y destacados técnicos franceses.

La exposición se denominará Exfimar 66 y tendrá tres secciones: documentos postales, embarcaciones y temas de la mar, divididas en apartados donde se expondrá todo lo relativo a los sellos marítimos.

Esta idea partió de la Asociación de la Prensa de Vigo, con la aportación del grupo Filatélico vigués, que preside el señor Docampo.

D.^a MARIA DOLORES MASSOT "MAESTRA DISTINGUIDA"

Tarragona (De nuestro corresponsal).—La prestigiosa maestra nacional de Orientación Marítima de San Carlos de la Rápita, doña María Dolores Massot Gimeno, ha sido premiada con el diploma de Maestra Distinguida y una recompensa en metálico, que la dirección general de Enseñanza Primaria concede a los maestros que más se han destacado durante el curso escolar por la labor desarrollada en el ámbito de la Enseñanza al frente de sus respectivos centros. Justo premio, que, en el presente caso, viene a reconocer los constantes desvelos e inquebrantable entusiasmo con que la señorita Massot Gimeno se ha consagrado a la labor docente en beneficio de la población escolar pescadora, y merced a los cuales ha conseguido elevar al máximo el prestigio de nuestras escuelas marítimas.—POMARES.

CONVENIO COLECTIVO EN LA INDUSTRIA CONSERVERA ASTURIANA AFECTA A 83 EMPRESAS Y 1.500 TRABAJADORES

Gijón.—Se ha firmado un convenio colectivo de trabajo para la industria de conservas y salazones de pescado en Asturias.

El convenio firmado abarca a ochenta y tres empresas, con una plantilla en conjunto de mil quinientos productores. Tiene validez de un año y podrá ser prorrogado si así lo estiman las empresas y los trabajadores.

Con este acuerdo han quedado subsanadas algunas deficiencias que se observaron en el convenio colectivo que fue firmado con anterioridad.

En Ginebra

Conferencia Técnica de la O. I. T. sobre los problemas de los pescadores

Ginebra. El alojamiento a bordo de los barcos pesqueros, la formación profesional de los pescadores y los certificados de competencia de los mismos, figuran en el orden del día de una conferencia técnica preparatoria de la Organización Internacional del Trabajo, que ha comenzado en Ginebra y terminará el 29 de octubre del corriente año.

La Conferencia reúne a representantes de diecisiete países. Examinará con detalle los tres puntos de su orden del día para preparar proyectos de instrumentos internacionales que se presentarán a la reunión de junio de 1966 de la Conferencia Internacional del Trabajo, para decisión final.

Estas cuestiones fueron ya objeto de un estudio preliminar por una comisión de expertos de la O.I.T. que se reunió en diciembre de 1962, y en la que participaron representantes y conseje-

LA ESCASEZ DE GAS-OIL HA CAUSADO UN GRAVE PROBLEMA A LOS BONITEROS LUGENSES

Lugo (De nuestro corresponsal).—La recién finalizada costera de bonito ha puesto de manifiesto la dificultad en el aprovisionamiento de carburante en muchas embarcaciones de esta provincia.

Dos importantes puertos, Burela y San Ciprián, han sido los que han sufrido las consecuencias en mayor grado.

Por lo que a Burela se refiere, parece que en estos momentos el problema entra en vías de solución, ya que por C.A.M.P.S.A., se ha solicitado de la Jefatura del Grupo Mixto de Puertos, la cesión del terreno necesario para instalar

un tanque de veinticuatro mil litros en dicho puerto.

La noticia ha causado profunda satisfacción en dicho puerto, pues vendrá a resolver el grave problema que tenía planteada su flota, la que se incrementa constantemente con nuevas unidades.

En San Ciprián, en estos últimos años se está haciendo cada vez más necesario disponer del gas-oil necesario, ya que su plota pesquera también ha aumentado en forma considerable, pareciendo imposible que pueda subsistir la actividad que se da en este puerto sin el imprescindible carburante.

Es grande la inquietud existente en este puerto ante la poca atención que se presta a tan interesante problema, y a que escuchando la llamada formulada por el Gobierno se han ido sustituyendo los viejos barcos movidos a vapor, por aiosos moto-pesqueros que hoy son el orgullo de sus esforzados armadores y también su gran preocupación para repostarlos de combustible, pues este puerto carece de todo servicio de C.A.M.P.S.A. Parece llegado el momento de que esta empresa preste la atención debida a la costa lucense y no se olvide de la grave situación que presenta este puerto de San Ciprián con setenta y tantas unidades movidas a gas-oil carece de depósito de combustible.—RAMÓN GONZÁLEZ.

SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACION DE DERECHO MARITIMO

Ha sido designado secretario general de la asociación española de Derecho Marítimo, don Juan B. Monfort Belenguer, destacada personalidad valenciana, estrechamente vinculada a las actividades del Derecho Marítimo.

cargado 155 y 160 toneladas de listado o serrucho. Salieron del puerto de Las Palmas sin encontrar, al principio, gran abundancia de pescado, pero el día 5 del actual a la altura de Cabo Juby encontraron una gran masa de listado, que en cuatro o cinco días les permitió llenar sus bodegas. Este pescado se descargó y se vendió en Vigo y Santa Eugenia de Riveira, en vista de lo saturados que se encuentran los puertos de Algeciras y Tarifa. Tuviron lances en que levantaron con el halador más de 45 toneladas de pescado. En suma se trata de dos unidades de las más potentes en este tipo, de la flota vizcaína que pesca el atún con red.

El precio de coste de cada uno de estos barcos excede de los 24 millones de pesetas.—M.^a DOLORES MARQUEZ

actualmente cuentan los barcos pesqueros.

Elección del presidente.

Por unanimidad, la Conferencia designó presidente al capitán J. G. Hutchison, del ministerio de Pesca del Canadá; vicepresidentes a los señores V. P. Rappal, delegado gubernamental de la U.R.S.S.; H. A. H. Kaltenburg, delegado de los empleadores de los Países Bajos, y Einar Haugen, delegado de los trabajadores de Noruega.

En los trabajos de la Conferencia participan observadores de Dinamarca y de Polonia, así como de la F.A.O. y de la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima y otras organizaciones internacionales de empleadores y de trabajadores. (Servicio de Prensa de la O.I.T.)



REINA DE LAS FIESTAS DE TARIFA

La elección de la Reina de las Fiestas de septiembre que se celebran en Tarifa en honor de su Patrona la Santísima Virgen de la luz, ha recaído este año en la señorita Maria de los Angeles Mesa Ruiz, hija de un patrón de pesca de aquel puerto, y vecina del bloque Martínez Romero de la tarifeña barriada de pescadores "Francisco Franco". En la fotografía, la señorita Mesa en la noche de su proclamación.

¿Qué hacemos con los viejos?

No hace mucho leí en un periódico un artículo sobre la ancianidad. Decía "que a medida que el tiempo pasa, gracias a los adelantos de la ciencia médica, a la higiene, a la seguridad del trabajo, como asimismo a la disminución de la mortalidad infantil, la media de vida del hombre es cada vez mayor".

"Y sin embargo, este alargamiento de la vida, por otra parte, tan maravilloso, constituye —según el articulista— motivo de preocupación de sociólogos y gobernantes, y hasta puede originar un serio problema."

Hoy día, un hombre jubilado tiene muchos años de vida por delante, supone una gran carga para la sociedad y, él mismo, no puede disfrutar como debiera de un bien ganado descanso. Las casas, decía, son apenas suficientes para la familia de padres e hijos y no hay donde meter a los abuelos. El mundo camina de prisa y ellos ya no pueden seguir su ritmo. Apuntaba como soluciones la necesidad de crear residencias, hoy insuficientes, donde los ancianos puedan pasar tranquilamente los últimos años de su vida. Aumentar la edad de retiro, cambiar-

les a actividades más tranquilas pero que puedan rendir el mayor tiempo posible, ya que la mayoría de los hombres al encontrarse sin una ocupación sufren una tremenda enfermedad psíquica.

En términos generales el artículo me pareció bien; era una llamada al Estado para remediar un mal, pero también me produjo una gran pena. ¡Qué triste debe ser llegar a viejo! Una llamada al Estado, a la Sociedad, sí; pero también y sobre todo una llamada a las familias; en una palabra, una llamada a vosotras, que sois el centro de la familia española.

Nosotras tenemos hijos y cuánto trabajo nos dá su crianza, su educación, el poder sacarlos adelante. Pues bien, tengamos siempre presente que ese mismo trabajo o quizás más, les hemos dado a nuestros padres. Tratémosles como quisiéramos que nos trataran a nosotros. Sacrifiquémonos, si es preciso, en justa correspondencia al sacrificio suyo. Disculpemos las manías y rarezas propias de la edad (quién sabe si nosotras las tendremos aún más acentuadas). Tratemos de comprenderles y amarles e inculquemos este amor y un gran respeto en nuestro marido y en nuestros hijos.

No olvidéis nunca que como tratemos nos tratarán, en este mundo, nuestros hijos y, en el otro, Dios.

Y sobre todo no hagamos distinciones entre el trato a nuestros padres y a los padres de nuestros maridos. Ya sé que el cariño no puede ser el mismo, pero tenemos para con ellos el mismo deber de ayuda y respeto.

¡Qué triste debe ser llegar a viejo! Haberlo hecho ya todo en la vida y esperar resignadamente la muerte. Carecer de ilusiones, saberse carga para otros...

Por eso, amigas mías, tratemos de alegrar su tristeza poniendo en el invierno de su vida la pequeña flor primaveral de nuestra comprensión y buena voluntad.—
CRISTINA

Del niño

Otro método muy importante de endurecimiento para el niño, es el ejercicio físico. La actividad muscular influye de una manera notable y favorece el perfecto riego sanguíneo, así como ayuda al mayor desarrollo de los pulmones y de los huesos y músculos.

En países muy adelantados y que se han ocupado mucho de la educación, y desarrollo de la primera infancia, han llegado a emplear métodos de gimnasia especiales para lactantes.

En España no se ha llegado a eso ni creo que sea necesaria esa gimnasia especial. Sin embargo, es indudable que ciertos movimientos que podemos obligar a hacer al niño, como a modo de gimnasia rudimentaria, actúan como suaves estimulantes de sus facultades mentales.

Si le damos nuestros dedos, el los coge con fuerza, entonces conviene aprovechar este esfuerzo para mover sus brazos arriba y abajo. Si le cogemos con nuestras manos por debajo de los sobacos veremos que el niño se estira y mueve jubilosamente las piernas. Estando boca arriba en la cuna o en una mesa, es bueno también moverle las piernecitas como pedaleando, primero una y luego otra y también colocarle boca abajo estirado, él enseguida hace grandes esfuerzos para volverse y cuando es un poco más mayorcito apoya las manitas y consigue levantar el cuerpo.

Si hacemos esto todos los días durante unos minutos, para el niño será como un juego muy agradable pero al mismo tiempo un ejercicio muy beneficioso para su salud.

para la mujer

por Cristina para la mujer



Rincón poético

Prosigue, mar, prosigue, que pasan con tus olas recuerdos de amargura, recuerdos de placer; y en lontananza velan, inmóviles y solas, las rocas que resisten tu indómito poder.

Así la fe se eleva, y en lo interior del alma, venciendo tempestades conserva su vigor... ¡Prosigue, mar, prosigue, y en tempestad o calma proclama la grandeza de tu inmortal autor!

(Gertrudis Gómez de Avellaneda)

LABORES

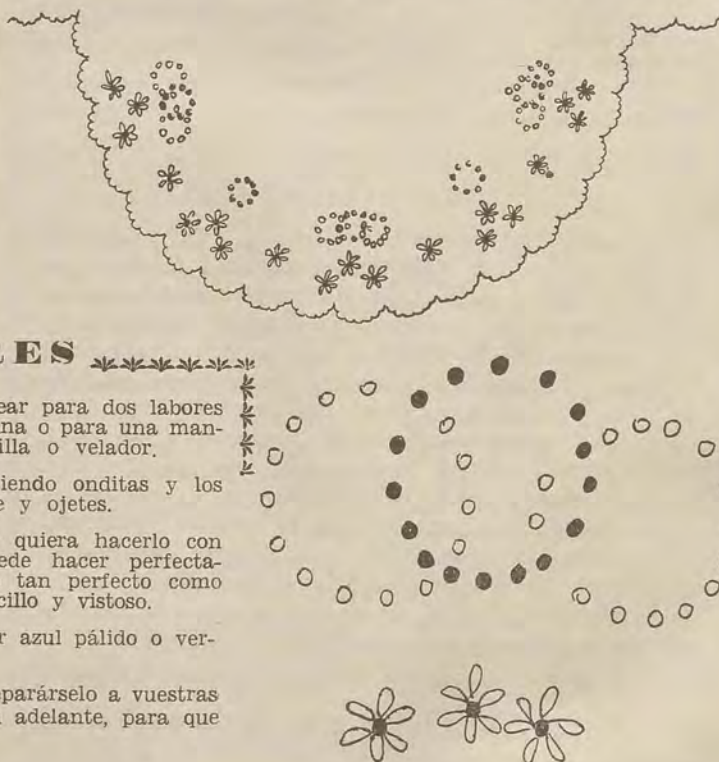
Un motivo que podéis emplear para dos labores distintas. Para un juego de cuna o para una mantelería redonda de mesa camilla o velador.

El remate es a festón haciendo onditas y los bodeques y florecitas a realce y ojete.

La que sepa bordar bien y quiera hacerlo con bastidor, mejor. Pero se puede hacer perfectamente a mano, y aunque no tan perfecto como con bastidor, resulta muy sencillo y vistoso.

Es ideal en una tela de color azul pálido o verde y el bordado en blanco.

En los ratos libres podéis preparárselo a vuestras hijas de nueve o diez años en adelante, para que los hagan.



HOY VAMOS AL CINE

Sería necia presunción, por nuestra parte, la creencia de haber conseguido, con la reciente serie de artículos sobre "El arte cinematográfico", la creación del ejemplar y perfecto espectador de películas. Pretendíamos con aquellos trabajos, simplemente, llevar al ánimo del aficionado al cine, del curioso por el llamado séptimo arte, unas ideas elementales sobre su técnica, sus medios de expresión y sus géneros. Nunca discursar desde una cátedra, elaborando, como decía, acabados tipos de espectadores ideales.

En esta segunda serie, que hoy iniciamos, intentaremos acercarnos un poco a esa meta que, líneas atrás, nos parecía difícil y hasta necia. Hoy vamos al cine. Y con esta frase, repetida a diario en multitud de hogares en el momento de buscar un lugar de diversión, intentaremos dar unos consejos u orientaciones acerca de qué actitud deben tomar nuestros sentidos ante la pantalla, o dicho de otro modo más sencillo, de cómo debe verse una película.

Durante la serie sobre el arte cinematográfico insistimos varias veces sobre un punto que es fundamental: el cine posee un lenguaje que le es propio, un lenguaje que ningún otro arte tiene. Lenguaje que, en principio, es el más sencillo de todos, ya que se basa en la imagen, en la representación de las figuras. Pero no es comprendido por todos del mismo modo. Unas veces porque el exagerado subjetivismo de los directores les lleva a complicaciones estéticas que no están al alcance de todas las mentalidades. Otras, porque algunos espectadores, poco habituados a ver cine, no calan en la intención o el contenido que la película encierra.

En la serie que hoy iniciamos no escribiremos para esa selecta minoría de iniciados al cine, que discuten planos, encuadres y mensajes del film en los cine-clubs. Entendemos que el cine es un arte eminentemente popular, un arte comunitario, una experiencia viva que no alcanza su plenitud sin la entrega total del público, que es su destinatario. Aconsejaremos a esos espectadores masivos que acuden a los locales de proyección atraídos por el brillo mágico del aparato externo, cómo deben colocarse ante una película para que ésta llegue a ellos como algo más que un objeto de diversión.

Porque ese es nuestro deseo, empezaremos hablando de dos grandes géneros que el cinematógrafo ha cultivado siempre y que agradan a todos los públicos: el llamado "cine del Oeste" (el "western") y el cine cómico. Géneros que todos llevamos grabados en el corazón, recuerdo de aquellas inolvidables sesiones infantiles que en las tardes de jueves y domingo pasaban en los cines de nuestros barrios. Estos géneros que muchos pedantes desprecian y maltratan pero a los que pertenecen muchas de las mejores cintas de la Historia del Cine.

En el próximo artículo veremos qué es el cine del Oeste, qué ha aportado al arte cinematográfico y cómo ha ido evolucionando, sin perder su línea clásica desde aquella añeja cinta "El asalto y robo a un tren" hasta las modernísimas epopeyas en cinemascope y color.

L. MARTINEZ MORCILLO

CONSULTORIO

MARINA MERCANTE SOBORDO

D. Antonio González.

modificado por la citada orden.

CONSULTA:

—Estando de baja por accidente de trabajo y en período de vacaciones ¿tengo derecho a percibir el sobordo mínimo garantizado?

En consecuencia deberá usted percibir el 40 por 100 del sobordo mínimo garantizado que le corresponda durante todo el tiempo en que se encuentre en situación de baja por accidente de trabajo sufrido.

2.º Vacaciones

El artículo 378 de la reglamentación nacional de Trabajo en la Marina Mercante, modificado por la orden de 20 de junio de 1962, establece que durante las vacaciones el permisionario tendrá derecho a percibir los haberes correspondientes a los conceptos retributivos que a continuación se enumeran:

a) Sueldo (artículos 235 y 237).

b) Aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 238).

c) Incremento por transporte de mercancías peligrosas cuando se trate de tripulantes enrolados en buques dedicados exclusivamente al mencionado transporte (artículo 247).

d) Total retribución en especie que señala el artículo 255, la que se abonará en metálico.

e) El sobordo mínimo garantizado (artículo 268).

f) La parte que pueda corresponder al permisionario en el reparto del 40 por 100 o sobordillo (artículo 266), caso de que proceda.

g) Ayuda familiar (artículo 271).

Si coinciden en el período de vacaciones las fechas en que se perciban las pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad, deberán serle abonadas juntamente con las vacaciones.

ACCIDENTES DE TRABAJO INDEMNIZACIONES POR BAJA TEMPORAL

D. Rosendo Caruncho García. Ce-deira.

CONSULTA:

—Deseo saber los beneficios que me corresponden por el tiempo que estuve de baja por accidente de trabajo, y qué Entidad es la que tiene que asistirme.

RESPUESTA:

—En caso de accidente que produzca lesiones con ocasión de realizar su trabajo, corresponde la asistencia a la Mutualidad de Accidentes si, como dice en su carta, está al corriente del pago de la correspondiente cotización.

Los hechos que relata en su carta son extraños, pues si inició la asistencia la Mutualidad, es evidente que fue un accidente y debió continuarla hasta su total curación.

Entendemos que debe usted formular una reclamación en La Coruña y pedir le sean abonadas las indemnizaciones que le correspondan, conforme a su cotización y categoría profesional, salvo que su situación fuera debida a enfermedad, en cuyo caso, este Seguro sería el que le abonaría las indemnizaciones. Como la cuantía de ambas es idéntica, usted no sufrirá ningún perjuicio.

MUTUALIDAD DE BAJURA

CALCULO DE LA PENSION DE JUBILACION

D. Justiniano González Villadangos. Lastre.

CONSULTA:

—Deseo saber qué años de cotización puedo elegir para el cálculo de la pensión de jubilación.

RESPUESTA:

—Para hacer el cálculo de su pensión, en el momento de solicitar su jubilación, podrá usted elegir los dos años consecutivos de cotización que prefiera, de

REGLAMENTACION DE CERCO REEMBARGUE

D. Francisco Tello Castillo. Barbate de Franco.

CONSULTA:

—Habiendo estado de baja por enfermedad, deseo saber si tengo derecho al reembolso de una vez dado de alta.

RESPUESTA:

—La naturaleza de su relación laboral imposibilita su reembolso, pues la baja por enfermedad, tratándose de personal eventual, lleva consigo la extinción de la relación jurídica laboral.

Sentimos no poder informarle en otro sentido, pero le aconsejamos que compruebe su contrato de trabajo, pues si es por tiempo indefinido, las condiciones estipuladas para su terminación y el plazo de aviso son las únicas que pueden darle por terminado y en ningún caso puede extinguirse por causa de enfermedad, salvo en los plazos y circunstancias reguladas por la Reglamentación para esta situación, que no son de aplicación en su caso.

Formule en la Cofradía, con la documentación que posea, consulta sobre su situación.

PESCA DE CERCO

LA REGULACION DE LA RELACION DE TRABAJO. I

Recientemente, la dirección general de Ordenación del Trabajo ha confirmado una resolución del delegado provincial de Vizcaya, en la que se resuelven diversas cuestiones que han de contribuir a determinar, en parte, hasta dónde llega la obligación del marinero-pescador a realizar trabajos en la embarcación donde presta sus servicios, por los que es remunerado con su soldada, quión o parte en la distribución del Monte Menor.

Precisamente en la resolución que comentamos, se acomete el esclarecimiento de un punto que permanecía oscuro y que ha sido motivo de conflictos y abusos, se pretende por parte de muchos armadores, que el hecho de la percepción de la «parte» por el marinero-pescador, significa que por éste han de ser realizados todos los trabajos que estén relacionados con la explotación pesquera, olvidando que en muchos preceptos de la ordenanza laboral, se define «a la parte», como la participación del tripulante en la explotación pesquera y que aquéllos trabajos que ha de realizar y no tienen esta naturaleza, habrán de ser retribuidos a aquéllos que los realizan, con independencia de lo que pudieran recibir por su participación en las faenas pesqueras.

Precisamente, en esta resolución se mantiene este acertado criterio y se clasifican los trabajos en tres grandes grupos. En el primero de ellos se incluyen las faenas pesqueras propiamente dichas y aquellos otros trabajos que con ellas tienen una íntima dependencia y relación o redundan en beneficio de la explotación pesquera.

Comprende cinco supuestos, que han sido objeto de viva polémica en algunos puertos, pero que a nuestro juicio son trabajos que el marinero-pescador tiene que realizar, pues forman parte de los que constituye su trabajo. Se trata de servicios de suministros de combustible a la salida y llegada de la embarcación, limpieza de los locales en los que realiza su cotidiano vivir, el teñido de las artes que ha de servirle para obtener su retribución, y por último, otras dos que hemos de comentar con más detenimiento.

La pesca de bonito con cebo a vivo es una modalidad pesquera que se practica en algunos puertos del norte y noroeste español preferentemente. Este tipo de pesca exige la conservación de este cebo vivo en los viveros que están instalados en la embarcación. Para ello es necesaria una vigilancia constante, pues cualquier anomalía puede originar su inutilización y sin cebo-vivo no hay posibilidad de realizar capturas. De esto se deduce que su vigilancia necesariamente ha de considerarse una faena incluida en las propiamente pesqueras, ya que su buen resultado ha de influir poderosamente en el rendimiento final de la explotación. Su propia naturaleza y características hacen que estas guardias, sea cual sea el lugar donde deban realizarse, navegando o en puerto, se consideren como obligatorias e incluidas en la «parte» que cada pescador recibe como retribución por su trabajo.

La pesca capturada, al ser izada a bordo, golpea la «obra viva» de la embarcación y naturalmente la mancha de sangre, escamas, etc., etc., y como asimismo, la descarga en el puerto, ocasionan que igualmente se produzcan hechos como los anteriores. La evidencia de su directa relación con el trabajo pesquero es indiscutible. En consecuencia, habrán de estar éstas faenas comprendidas entre las obligatorias del trabajo del tripulante, por constituir uno de los que integran las faenas pesqueras. Por otra parte no hemos de olvidar que la propia estimación hace que el lugar de trabajo, en este caso la embarcación, debe de presentar un aspecto limpio y decoroso, al que deben contribuir todos los que forman parte de su dotación.

En sucesivos comentarios nos ocuparemos de los supuestos que comprenden los restantes grupos de trabajo. VICENTE JIMENEZ F. NESPRAL.



Estudios sobre la pesca en el Mediterráneo

Se generalizó en nuestras costas la preocupación por el escaso rendimiento en la pesca con artes de arrastre, salarios en baja, reducción de tripulaciones, etc., por falta de producción.

Los pescadores viejos recordaban la época de capturas, de tamaño normal y aun mayor, obtenidas en abundancia en los tiempos de la propulsión a vela con parejas, con veda desde mayo a agosto. En las fases siguientes, cambio de propulsión a motor, época 1936-39, y aun hasta los años cincuenta, eran más bien las dificultades de los tiempos las que dando un descanso a los fondos marinos permitían capturas consideradas normales.

Esta inquietud dió lugar a una serie de estudios y análisis de la situación y se manifestó y expuso por diversos conductos.

En la Conferencia Nacional Pesquera, Madrid, 1954, la ponencia relativa a los «Problemas de la Flota de Arrastre en el Mediterráneo» se refirió a la crisis de la industria, de agudos caracteres en este mar, que exigía medidas especiales con las salvaduras impuestas por la modalidad del trabajo, tamaño de los peces y escasez de capturas.

En la Reunión Sindical Pesquera del Mediterráneo, Barcelona, 1955, la ponencia sobre «Mallas y tamaños de Peces», recoge «el criterio de nuestros pescadores sobre la posible implantación de una veda e intensificación de la vigilancia en todo momento con el fin de impedir el rastreo en zonas prohibidas», y en la conclusión «Vedas», de la correspondiente ponencia, se dice que «por las características especiales de costas y fondos, especialmente en zonas insulares y en las de los golfos», se requiere «un estudio e informe emitido en cada capital de provincia con audiencia instructiva a las partes interesadas».

En la I Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, Madrid, 1959, la ponencia «Mallas, tamaños de peces y vedas, sanciones y vigilancia», expuso que la pesca de bajura, «más concretamente el arrastre practicado en nuestra plataforma continental, es de rendimiento catastrófico y perspectivas aún peores» y que «de seguir ejerciendo la pesca en la forma que se viene haciendo, se corre el peligro de reducir aún más la capacidad productiva de los fondos».

En el Consejo Económico Sindical Provincial de Castellón, ponencia «Pesca Marítima», se insistía en la necesidad de una ampliación de las mallas de los artes de pesca para conseguir una recuperación de los fondos. Y en el Consejo Económico Sindical Provincial de Tarragona, al tratar de la «Producción Pesquera», se llegaba a la conclusión de estimar «de absoluta necesidad la implantación de una veda total para la pesca de arrastre, extensiva a toda la Región de Trasmontana, con dos o tres meses de duración, entre fechas comprendidas de los meses de abril a julio».

En la I Reunión de Cofradías Sindicales de Pescadores de la Región de Trasmontana (Tarragona, 1961), «la Asamblea se pronunció unánimemente en el sentido de considerar extremadamente grave la situación de la industria extractiva de la pesca en el Mediterráneo, motivada por el escasez de capturas y como consecuencia en la necesidad de poner en práctica las medidas necesarias para tratar de solucionar esta grave situación».

El problema sobre producción era grave. Antes podía o no capturarse por falta de medios, teniendo abundancia en los fondos marinos. Ahora se imponía el empleo de estos medios racionalmente.

En todas las industrias es básica y fundamental la productividad. En la pesca se estaba consumiendo, con peligro de anulación, el «capital» común (población de los fondos marinos) en vez de conseguir capturas a nivel óptimo (capturas «renta» sin peligro para la repoblación de los fondos en cantidad y calidad).

En las reuniones sindicales de los pescadores y en los organismos rectores de la pesca se conocieron conceptos duros ante la situación. El marinero, simple tripulante, podía verse obligado a desviarse de su vocación y dedicarse a otra profesión; pero el pescador-armador, caso muy generalizado en la región de Trasmontana, se veía en el agobio de un capital propio (embarcación, pertrechos, instalaciones), larga suma de esfuerzos, desvelos y sacrificios, que en un momento dado no rendía ni se cotizaba.

Con las resoluciones adoptadas por la Administración, y según se había expuesto en los respectivos Consejos Económico-Sindicales, los pescadores de Tarragona propugnaban una veda para el arrastre. Los de Castellón, realizar experiencias por técnicos y pescadores conjuntamente, al

objeto de adoptar decisiones. La principal fue solicitar a la Dirección General de Pesca Marítima, por conducto del Sindicato Nacional de la Pesca, la implantación de experiencias, desde agosto de 1961, con veda para el arrastre, extendiéndolas a una zona (Plan Experimental Pesca de Arrastre) que tiene como límite natural Norte el Delta del Ebro y al Sur, el Castillo de Almenara. Medidas drásticas encaminadas a conseguir la recuperación de la pesca.

La zona del Plan abarcó la provincia marítima de Castellón y las playas de Casas de Alcanar y San Carlos de la Rápita, de la de Tarragona. Los pescadores de los demás puertos de la provincia de Tarragona solicitaron, a través del Sindicato, a la Dirección General la implantación de una veda total, para el arrastre, que desde 1962 se observó, simultáneamente, en las dos provincias.

La recuperación de la pesca ha sido evidente en Tarragona y Castellón.

Los resultados conseguidos en la zona del Plan siguen una línea ascendente con mejora en cantidad y calidad de capturas, elevación de salarios «a la parte», beneficios industriales que estimulan las inversiones, mejora de las cotizaciones en la compra-venta de las embarcaciones y una serie de experiencias de tipo científico, de tipo humano, de alto valor. Orientada la producción sobre bases técnicas se ha logrado en circunstancias normales y con los mismos medios, un aumento de facturación que se refleja en el campo económico-social.

Las medidas aplicadas a la pesca de arrastre han repercutido con índices aún mayores en el resto de pesqueras (palangre, trasmallo, etc.). Una de las medidas discutidas ha sido la ampliación de la malla de los copos hasta 20 mm.

En el mismo año 1961, en que comenzó la vigencia del Plan, efectuamos un estudio, a escala local, sobre la evolución de la producción y salarios «a la parte», que hemos venido repitiendo en los años siguientes, llevándonos a considerar costes y beneficios, pescadores embarcados, tonelajes y potencias en activo, precios, canales de distribución, etc., con datos obtenidos directamente.

Hemos observado que se va produciendo un cambio en los ambientes pesqueros en el sentido de considerar la pesca teniendo en cuenta directrices científicas y técnico-económicas que marquen pautas a seguir. El pescador efectúa unas capturas cuyos ciclos de desarrollo y reproducción escapan a su alcance, riqueza que es un bien común y cuya rentabilidad afecta no sólo a pescadores y armadores sino a grandes sectores, por lo que interesa una estrecha relación con expertos en equipo de estudio, para el perfeccionamiento y uso racional de los medios de captura, reducción en lo posible de la mano de obra, aumento de productividad y disminución de costes, redes de distribución a mercados, etcétera.

Con la colaboración de los Organismos afectados, por el Laboratorio de Investigaciones Pesqueras se efectúan estudios en las provincias de Tarragona y Valencia, Norte y Sur de la Zona del Plan Experimental.

La pesca de Bajura busca ponerse en la línea del proceso actual de industrialización. Hay que superar, mejorar en lo posible, la calidad, estado de conservación, de las capturas que el pescador vende en Lonja para que al llegar a mercado tiendan a elevar cotizaciones posteriores, teniendo en cuenta que cada día habrá mayor competencia en la comercialización y precios al consumidor.

Los problemas de la pesca, con más o menos variantes, son comunes a grandes zonas. El C. G. P. M. (Roma, 1965), al estudiar los «Aspectos económicos de las pescas marítimas» propuso un programa de trabajo en estudios-piloto que comprendía el análisis de cuanto a la pesca se refiera sobre su significado económico, producción y distribución, comercialización, costes, ayudas estatales, mejoras posibles, etcétera. Recientemente la F. A. O. ha elevado a Departamento la División de Pesquerías, rango superior que presupone una organización acorde con la importancia de la pesca.

Cuando en todos los sectores de la producción se investiga, se afinan costes, se busca la ampliación de mercados, etc., el pescador de bajura debe considerar en beneficio propio las inquietudes y directrices de los Organismos competentes que buscan una mejora en la pesca para el presente, asegurar la supervivencia de la industria y conseguir la mejora social de los en ella ocupados.

LUIS MILLAN ROCA

Secretario de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita. Miembro de la representación española en el Congreso de Pesca del Mediterráneo.

CASONA Y LA MAR

El definitivo mutis con que Alejandro Casona, del brazo de su «Dama del Alba», se ha despedido de la escena en que transcurrió su vida y esperó la muerte, ha suscitado numerosos comentarios sobre la figura literaria de uno de los autores teatrales más discutidos a lo largo de los treinta y tantos años que abarca su labor.

En un muy apretado tiempo, un escaso lustro, se ha dado a conocer en España casi toda la producción que Alejandro Casona fue elaborando en el exilio, con los ojos y el corazón puestos en sus lejanas tierras de la mocedad, con la nostalgia y la esperanza de sus paisajes quedados tan a distancia, pero tan cerca, que solamente los presentía al otro lado del mar.

Para las nuevas generaciones, el teatro de Casona era —hasta hace bien poco— más leyenda que realidad. Más bien mito que presencia. Deseo de conocimiento y no afán de saborearlo. La media docena de títulos que las carteleras han ido prodigando a través de estos últimos años, con sucesión ininterrumpida pero sin seguimiento cronológico de las fechas en que fueron escritos o estrenados por primera vez, ha servido para que la juventud comprobara la existencia de un teatro limpio, honesto, sin concesiones, con total ausencia de los ambientes de taras sexuales o de retorcimientos patológicos que tanto abundan en los escenarios y en las pantallas, reiteradamente ocupados por autores de importación. La juventud ha comprobado —y le ha interesado— que el juego de unos personajes en equilibrio entre la fantasía y la autenticidad, sin otros componentes que la ternura y la bondad, con los eternos conflictos de la vida, la muerte y el amor, son suficiente materia teatral para provocar la sonrisa, llenarnos de un sosegado placer y, al mismo tiempo, hacernos pensar en un propósito feliz.

El reencuentro con Casona de quienes asistieron a su enorme éxito con «La Sirena Varada», en una memorable noche de hace más de treinta años, ha sido como el cierre de un largo paréntesis abierto entre nuestra mocedad y nuestra madurez. Todo sigue igual, parece que fue ayer. El mismo diablo, simpático y jovial. Profesores de optimismo, malabaristas de la ilusión queriendo escamotear la falsedad de las cosas, sempiterna rivalidad entre el bien y el mal, pobres fantasmas que se asustan de sí mismos, extravagantes montajes para hacer sonreír... Y el olor de los bosques, el mirar las estrellas, las gratas estancias con sabor de siglos, las almas dormidas para no dejar de soñar. Y el mar...

Yo diría que en Casona, en toda su obra teatral y poética, hay como una obsesión marinera, mitad añoranza y mitad presentimiento.

Desde «La Flauta del Sapo», que recoge los versos escritos en el Valle de Arán, completando los árboles desde la escuela donde ejerce el magisterio, ya sueña:

Mi barco nació en el monte.
Era un abrazo de pinos
verdes en el horizonte.

Y con ese barco, nacido en los astilleros de su fantasía, el adolescente Alejandro —¡influjo del nombre!— proyecta imposibles aventuras.

¡Ay, correr hierros y soles,
pisar la luna canibal,
y en delfines desbocados
echar a pique las islas!

Después, Sirena. Varada en tierra firme, con el ancla clavada en el amor por Ricardo, que la define en dos palabras: blanca y azul. Eres blanca y azul. Como los dos gestos del mar. Y cuando sueñan con la casa, «tendremos una terraza de algas y un palomar de delfines».

Y para sus coloquios eligen un trozo del «Cantar de los Cantares», con el que las sirenas ciegan a los pescadores y a los marineros. Tus besos saben a sal.

Mi amado se hizo una barca de
[madera del Líbano];
sus remos hizo de plata
y sus arpones de amor.

«La barca sin pescador» se desmorona en un hogar humilde de pescadores. Con el remo clavado en la puerta y redes colgadas en las barandas. Celos por conseguir la misma barca. Y la tragedia. Mañana todas las barcas saldrán lejos. Todas, menos una. Porque su dueño, cuántos días de fatiga y cuántas noches sin sueño hasta llegar ahí! no podrá tripularla. Al doblar el cantil, una racha lo arrastró y un golpe de mar le abrió el pecho contra la escollera como un zarpazo rabioso.

¿Recordaría Casona, cuando escribía esto, aquél «Romance del ahogado» que antaño versificó?

¡Aquél pobre marinero!...
Tendido en la playa está;
mordidas de agua de mar,
tiene las manos hinchadas,
los ojos encenegados,
la boca llena de sal...

Regusto poético en las descripciones. Todo el puerto blanco de velas y las redes brillantes de sal. Las muchachas... todas tenían los ojos azules. Es de tanto mirar al mar.

Y la oración con que se inicia el sencillo yantar: «Señor: bendice en el bosque el hacha del leñador. Bendice en el mar las redes del pescador. Haz que no falten en nuestra mesa el pan y los peces, como lo hizo tu Hijo en la montaña del milagro».

Alejandro Casona, de tierra adentro, gustaba de contemplar el mar. Y lo hacía con su personal estilo, que todo lo poetizaba. Antes de esta reciente y última singladura, cuando quiso volver a su tierra española para morir en ella, tal vez recordara aquel suspiro que antaño compuso:

¡Ay, si yo tuviera un barco
de madera de guitarra!

ANTONIO DIEZ MARTINEZ

Corresponsal en Alicante. Jefe de la Sección Provincial Cultural del ISM.