

hoja del mar

Número 2 ♦ Año I ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ FEBRERO 1965

Importantes mejoras para los pescadores canarios que trabajan en Mauritania Medidas adoptadas por el I.S.M. en orden a la asistencia sanitaria, cultural, religiosa y profesional

Las condiciones de trabajo de los pescadores que intervienen en la zafra de la corvina, han sido notablemente mejoradas

Siguiendo las indicaciones del ministro de Trabajo, don Jesús Romeo, para proporcionar a los pescadores canarios que anualmente se desplazan a aguas de Mauritania la mejor asistencia en todos sus aspectos, el Instituto Social de la Marina ha adoptado importantes medidas, de las que ofrecemos un resumen a continuación :

ASISTENCIA SANITARIA

En diciembre de 1964 el inspector central de los Servicios Sanitarios del ISM se trasladó a Lanzarote, donde, en unión de los facultativos de la localidad procedió al reconocimiento y vacunación de los pescadores que habían de desplazarse a Mauritania para tomar parte en la zafra de la corvina. Para ello se solicitó y obtuvo la colaboración de la jefatura de Sanidad y de la comandancia de Marina de Lanzarote.

Igualmente se solicitó la co-



DON JESÚS ROMEO GORRIA, MINISTRO DE TRABAJO, DIRIGIENDO LA PALABRA A LOS PESCADORES CANARIOS QUE FAENAN EN LA BAHÍA DEL GALGO, DURANTE SU ESTANCIA EN MAURITANIA EN ABRIL DE 1964.

laboración de estas autoridades para que se procediera a la desinsectación y desratización de las embarcaciones, así como al acondicionamiento de las mismas, con el fin de conseguir una mayor higiene y ventilación de los ranchos o camarotes del personal, mejor acondicionamiento y conservación de víveres, tanques de agua potable, instalación de duchas en las embarcaciones cuya capacidad lo permitiera, etcétera. Tanto la jefatura de Sanidad como la comandancia de Marina han dictado

las instrucciones precisas para el mejor cumplimiento de estas medidas de acondicionamiento e higiene.

(pasa a pág. 2.)

TREINTA MILLONES HA CONCEDIDO EL CREDITO SOCIAL PESQUERO (página 2)

MAS DE DOS MILLONES EN INDEMNIZACIONES DE LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO (página 9)

ESCUELAS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA (página 3)

EL DIA DE HABER (páginas 4 y 8)

LOS NAUFRAGOS DEL "CASTILLO DE SANTA CATALINA" EN CADIZ (página 12)

El régimen transitorio del Montepío Marítimo Nacional fue creado para evitar el desamparo a los ancianos trabajadores de mar.

El Fondo de Protección a la Ancianidad ha sido constituido con el Día de Haber, que se administra con separación de las restantes cuentas del Montepío.

En la página cuarta ofrecemos un amplio estudio sobre el régimen de protección a la Ancianidad, constituido por el Día de Haber. Este estudio responde, en líneas generales, al siguiente índice: Subsidios de ancianidad; la prestación no es beneficencia; régimen especial; importante obra social; condiciones de aplicación; cuantía del subsidio; ampliación de beneficiarios y asistencia médica, y el Día de Haber.

ORGANOS DE GOBIERNO DEL MONTEPIO

Asimismo se incluyen en la misma página para general conocimiento, los órganos de Gobierno del Montepío Ma-

ritimo Nacional, con especial mención de los representantes de los asociados y de las empresas y los cargos directivos.

LA MEJORA DE SALARIOS, PRINCIPAL PREOCUPACION DE LOS MARINOS MERCANTES ESPAÑOLES.—NUESTRA SEGURIDAD SOCIAL FIGURA ENTRE LAS MEJORES DEL MUNDO.

LA HOJA DEL MAR HA ESTADO EN BILBAO PULSANDO LA OPINION DE LOS MARINOS MERCANTES SOBRE ESTAS Y OTRAS CUESTIONES DE GRAN INTERES. EN LAS PAGINAS CENTRALES (6 Y 7), OFRECEMOS UN AMPLIO REPORTAJE DE NUESTRO ENVIADO ESPECIAL, QUE EN LA FOTOGRAFIA APARECE EN EL «COVADONGA» CON EL SOBRECARGO DEL BARCO, EL DELEGADO PROVINCIAL DEL ISM Y EL CAPITAN (de izquierda a derecha).

LAS COOPERATIVAS DEL MAR, UNA SOLUCION

La Reglamentación Nacional de Trabajo para la Pesca de Cerco y otras Artes, dictada el pasado mes de julio de 1963, encontró en su aplicación una serie de resistencias y dificultades, tan considerables que, aún hoy, existen sectores en los que su vigencia es puramente ilusoria.

Es cierto que su campo de aplicación engloba a los sectores más modestos de nuestra industria pesquera y a sistemas de pesca que carecen de una normal regularidad en su ejercicio (temporales, lunas, costeras, y tantos otros factores que inciden en esta pesca), causas todas ellas que afectan notablemente a su rendimiento económico y por tanto, a la hora de distribuir "la parte", a la retribución del trabajador.

Si a todo ello añadimos los usos—muchas veces malos usos—tradicionales, nos encontramos con una serie de elementos de fricción entre armadores y trabajadores, capaces de dar al traste—como en algunos casos ha ocurrido—, con la armonía y la cordialidad de relaciones que entre unos y otros tienen que existir en esta industria, con caracteres más acusados que en ninguna otra.

El pescador, que ha sido hasta ahora el más apático de los trabajadores en cuanto a conocimiento de sus propios derechos se refiere, conoce ya las reglamentaciones que le afectan y protegen; sabe que tiene entre otras cosas, unas vacaciones a disfrutar, unas pagas "extra" a percibir y unas obligaciones que dimanan de su contrato de embarco, y como es natural pide y exige su cumplimiento.

El armador—que en su mayoría y en esta clase de pesca es o ha sido también, trabajador—, se resiste a lo que él considera innovaciones y pretende seguir con esos usos y costumbres, incompatibles ya con la legalidad vigente, y que para sus intereses han sido muy convenientes. Bien es verdad—en estricta justicia—que no actúan así todos los armadores, pues la mayoría de ellos cumple fielmente y con más generosidad, en muchos casos, cuanto determinan las normas laborales.

Pero es un hecho comprobado que suena más lo malo que lo bueno y que su ejemplo es pernicioso para la comunidad y para la familia marinera.

Cuando estas situaciones se producen, al malestar laboral se agregan todos aquellos factores de índole humana y personal que entran en juego cuando el hombre se cree injustamente tratado, y así hemos visto el caso de determinados pueblos pesqueros—de espléndida y antigua tradición marinera—, que se escindían en dos bandos antagónicos, en cuyas filas formaban en posiciones opuestas hasta miembros de una misma familia.

Dice el refrán que no hay mal que por bien no venga y esta lección ha servido a muchos pescadores para darse cuenta de que la más apropiada solución para sus problemas, como para la permanencia y continuidad de estas formas de pesca—tan necesarias, por otra parte, para el abastecimiento y la riqueza nacional—es la de salir de su condición de asalariados, para uniendo sus esfuerzos y aptitudes, tener acceso a la propiedad de sus propios medios de producción, siendo ellos—los trabajadores—los propietarios y rectores de sus embarcaciones.

El Fondo de Protección al Trabajo, en sus ayudas a la cooperación, concede prestaciones hasta de 50.000 pesetas por trabajador, a los que se agrupan en cooperativas de producción—en este caso, del Mar—; el Crédito Social Pesquero concede, con la máxima generosidad y sentido social, créditos hasta del 70 por 100 del importe de la inversión, para adquirir motores marinos, artes de pesca, detectores, etc., etc.

¿Qué es preciso para ello? En primer lugar, la agrupación de los pescadores en cooperativas del Mar, uniendo sus esfuerzos en la consecución de una obra propia. En segundo lugar, la petición de los créditos y ayudas estatales a que antes nos referímos.

El Instituto Social de la Marina, en todas sus delegaciones provinciales, está a la disposición de todos los trabajadores del mar, para asesorarles, tramitarles y confeccionarles cuanta documentación para todo ello se exija.

Esperamos que el impulso cooperativo que empieza a manifestarse, pujante, en muchos puertos del norte de España, sirva de ejemplo y acicate en todo nuestro litoral, como medio necesario y conveniente de conseguir el mejor y más elevado nivel económico y social de nuestros trabajadores del mar.



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

Razones políticas de la reforma de la Seguridad Social

Don Rafael Cabello de Alba, director general de Previsión, ha pronunciado una conferencia sobre el tema «Perspectivas de la Seguridad Social española». Centró en estos puntos las razones políticas de la reforma de la Seguridad Social: Las exigencias del Plan de Desarrollo, las conexiones laborales con Europa y la corrección de ciertas deficiencias actuales.

Junta Delegada de Asociados del Montepío Marítimo Nacional

Sesión de la Comisión Administrativa de 29-1-65

ACUERDOS PRINCIPALES

REVALORIZACIÓN DE PENSIONES: Están pendientes de trámites ministeriales.

CONTRATOS ESPECIALES. DEMORA EN EL PAGO DE CUOTAS: Se amplía a tres meses el plazo para el pago de las cuotas.

CONTRATOS ESPECIALES. PLAZO ESPECIAL PARA EL PAGO DE CUOTAS EN DESCUBIERTO: Se concede por una sola vez, un plazo que vencerá el 31 de marzo, a todos aquellos mutualistas que tienen suscrito contrato especial para que regularicen su situación, siempre que el retraso no exceda de seis meses, y con referencia al 31 de enero de 1965. Se ordena cursar una circular, para conocimiento general de este acuerdo, a fin de que, así, quienes estén en tales condiciones, puedan beneficiarse de esta concesión extraordinaria.

CONTRATOS ESPECIALES. REITERACIÓN DEL PLAZO DE 120 DÍAS, PARA SOLICITAR EL CONTRATO ESPECIAL: Se reitera el acuerdo de que el plazo de 120 días, para hacer el contrato especial, se lleve rígidamente, ya que el plazo de 45 días, que rige el régimen general del mutualismo laboral, ha sido generosamente elevado por el Montepío Marítimo Nacional.

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN A LA ANCIANIDAD. ASISTENCIA MÉDICO-FARMACÉUTICA: Con cargo al Fondo de Protección a la Ancianidad, se dará a los beneficiarios del mismo, la asistencia por enfermedad en todo su alcance.

LARGA ENFERMEDAD. BASES DE COTIZACIÓN (TARIFAS): Para fijar las cuotas a ingresar, se realizarán los cálculos sobre las tarifas señaladas como bases de cotización por el Decreto de 17 de enero de 1963, núm. 55/63, por categorías profesionales.

DÍA DE HABER: Informar a los mutualistas de los fines del Fondo de Protección a la Ancianidad, que financia las prestacio-

El complejo pesquero de Mauritania

Declaraciones del Ministro de Industria
don Gregorio López Bravo,
a su regreso de este país

Don Gregorio López Bravo, ministro de Industria, ha concedido a su regreso de Mauritania una entrevista al redactor-enviado especial de Pyresa González Sosa, a quien ha dicho:

«La principal significación de mi viaje a Mauritania ha sido la de tratar de ayudar a un país vecino y amigo, como es éste. El único deseo nuestro, y sin lugar a duda, también el de Mauritania, es el de cooperación y ayuda.

La factoría que construirá el INI en terrenos cedidos por el Gobierno mauritano permitirá un mayor aprovechamiento de la indudable riqueza pesquera de la bahía del Galgo, construyéndose una factoría, que abarcará secadero y fábrica de salazones, fábrica de harinas de pescado y fábrica de subproductos (conservas, etc.).»

Importantes mejoras para los pescadores canarios que trabajan en la Bahía del Galgo

(Viene de la primera página)

Como en la campaña de 1964, el ISM ha enviado a Port-Etienne al doctor don Fernando Pamos Prieto, que compaginará su cometido de orden sanitario con el de asistente social. Este doctor, que está auxiliado por un sanitario y un auxiliar administrativo (igualmente enviado por el ISM a esta campaña de la corvina), tendrá a su cargo todas las asistencias médico-quirúrgicas del Seguro de Enfermedad y accidentes. Estas asistencias se prestarán en la clínica que el ISM ha instalado en Port-Etienne, efectuándose las de mayor gravedad en el hospital de La Güera, con el que se ha celebrado el oportuno convenio.

Los medicamentos son remitidos en su totalidad por la delegación provincial del ISM en Las Palmas y se ha dotado al doctor Pamos de una furgoneta y una pequeña embarcación a motor, destinadas al traslado de enfermos, inspección sanitaria, asistencia de enfermos a bordo, etcétera.

La clínica de Port-Etienne ha sido mejorada en sus instalaciones, dotándola del material clínico necesario, así como de un aparato portátil de rayos X.

ASISTENCIA CULTURAL

Han sido remitidas varias bibliotecas circulantes, así como revistas y periódicos para el uso de pescadores. También se les ha enviado un proyector de cine sonoro, con el que se celebrarán sesiones semanales de cine. Asimismo los pescadores recibirán semanalmente cartas y mensajes sonoros mediante el empleo de dos magnetófonos, que han sido instalados en Lanzarote y Port-Etienne, respectivamente.

Treinta millones para mejoras en las embarcaciones, ha concedido el Crédito Social Pesquero

En la última sesión del Comité ejecutivo del Crédito Social Pesquero se ha aprobado la concesión de préstamos por un importe total de treinta millones de pesetas, destinados a la adquisición de motores, maquinaria auxiliar, detectores de pesca, instalaciones frigoríficas en las embarcaciones, etc.

Dichos créditos se han distribuido entre los puertos de Ondárroa, Bermeo y Lequeitio, en Vizcaya; Guetaria, en Gipúzcoa; Colindres y San Vicente de la Barquera, en Santander; Avilés y Tapia de Casariego, en Asturias; San Ciprián, en Galicia, y Alicante, Campello y Santa Pola, en la región levantina.

Convenio de Colaboración entre el Crédito Social Pesquero y el Instituto Social de la Marina

Ha sido aprobado por la Comisión Permanente del ISM el proyecto de convenio de colaboración entre el Crédito Social Pesquero y el Instituto Social de la Marina, en virtud del cual, aquella entidad utilizará para sus servicios las delegaciones provinciales del Instituto. Este acuerdo responde a lo prevenido en el artículo 2 del decreto-ley de 23 de julio de 1964, de creación del Crédito Social Pesquero, en cuyo último párrafo se decía que la citada entidad podrá "utilizar en el ejercicio de sus actividades los servicios provinciales y locales del Instituto Social de la Marina, mediante el oportuno acuerdo de ambos organismos".

vamente. Se ha dotado de una colección de cintas magnetofónicas expresamente grabadas, que servirán para ofrecer conciertos de música diversa.

ASISTENCIA RELIGIOSA

Un sacerdote atenderá espiritualmente a los pescadores en La Güera y Port-Etienne. Ha sido designado por el obispo de Las Palmas, de acuerdo con la prefectura apostólica del Sahara español.

ASISTENCIA PROFESIONAL

Se ha realizado una activa labor por parte del ISM, cerca de los armadores lanzaroteños, para conseguir unas sensibles y necesarias mejoras en cuanto a los sistemas de trabajo y de re-

FUNDACION
LABORAL DE
LANZAROTE

Ha sido ultimada la redacción de los Estatutos de la Fundación Laboral de Lanzarote, y actualmente se procede a otorgar la correspondiente escritura notarial, para su constitución oficial.

En nuestra pasada edición dábamos cuenta de la creación de esta fundación laboral, a la que el F. P. T. ha concedido una subvención de doce millones y medio de pesetas, de las cuales más de tres millones ya han sido anticipados por el ministerio de Trabajo.

Más de cien mil pesetas para la asistencia cultural a los pescadores de Mauritania

Con objeto de asistir culturalmente a los 2.400 pescadores que se trasladan de Arrecife a Mauritania para intervenir en la zafra de la corvina, la Comisión Permanente Ejecutiva del ISM ha acordado conceder una subvención de 113.480 pesetas, destinadas a la adquisición de un aparato de cine, suministro de películas, adquisición de un magnetófono, suministro de cintas y coste de una lancha con motor fuera bordo para que el médico y el capellán que acompañan a los pescadores puedan visitarles en las propias embarcaciones.

tribución de los pescadores se refiere.

De esta labor se han obtenido los mejores resultados, al haberse aprobado unas normas complementarias al convenio colectivo existente desde agosto de 1961, en cuya elaboración han colaborado muy eficazmente el inspector de Trabajo de Las Palmas y el delegado provincial del ISM en esta localidad.

En las normas complementarias al Convenio, publicadas en el Boletín Oficial de la provincia de 7 de enero, son de destacar las siguientes mejoras:

MEJORAS DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO

1. Señalamiento de primas a la producción sobre las que fija la Reglamentación;
2. Fijación de un porcentaje para el pago de horas extraordinarias;
3. Mejoras de alimentación, señalando muchos tipos de comidas y alimentos;
4. Distribución del valor de las huevas del pescado entre armador y tripulantes al 50 por 100;
5. Asignación de cien pesetas mensuales a cada pescador para ropa de trabajo;
6. Efectividad en el pago del Plus Familiar;
7. Pago por el armador de la totalidad de las cuotas de Seguros Sociales;
8. Especial preocupación por la higiene a bordo (desinfecciones, desinsectaciones, etcétera);
9. Nombramiento de enlaces sindicales en cada barco, corriendo a cargo de los servicios del ISM en Port-Etienne los correspondientes trámites de designación y elección.

CONSTITUCIÓN
DE LA
COOPERATIVA
“PESCA LANZA”

Se está procediendo a la constitución en Lanzarote de cooperativas de producción para la construcción de embarcaciones pesqueras. Está en avanzado trámite la denominada «Pesca Lanza», cuyo proyecto inicial es llegar a construir diez modernas embarcaciones de casco de hierro de unas 150 toneladas cada una, por un coste total de setenta millones de pesetas. De momento se cuenta con las aportaciones del Fondo de Protección al Trabajo (a razón de cincuenta mil pesetas por cooperativista) y con los créditos que en su día concederá el ministerio de Comercio, con cargo a la ley de Renovación de la Flota.

DISTRIBUCIÓN DE LA HOJA DEL MAR

Por razones técnicas completamente ajenas a la Redacción y servicio de distribución de la HOJA DEL MAR, el primer número del periódico, correspondiente al mes de enero, no pudo ser remitido a nuestros destinatarios habituales hasta bien entrado el mes de febrero.

Esto ha producido un desajuste en la periodicidad, que esperamos quedarán subsanado en breve. De este modo, se ha previsto que el número 3 de la HOJA DEL MAR, pueda ser distribuido en la primera decena del mes de marzo y el número 4, el día primero del mes de abril.

Rogamos a nuestros suscriptores y lectores en general que disculpen estas deficiencias, no imputables —repetimos—, a la Redacción y demás servicios de la HOJA DEL MAR.

Los salarios mínimos y las categorías profesionales

El Decreto de 17 de enero de 1963, que estableció un salario mínimo interprofesional de 60 pesetas diarias, autorizaba la absorción de algunas cantidades que las empresas otorgaban a sus trabajadores, siempre que la remuneración total excediera del mínimo fijado, y mantenía los niveles salariales de las categorías superiores con sueldos mayores del mencionado mínimo. Todo ello ha producido el consiguiente malestar especialmente en las clases laborales que han venido rigiéndose por Reglamentaciones de Trabajo anteriores a enero de 1963, y que aplicaban índices de retribución que en la práctica suponían una igualación del salario base a todas las categorías profesionales. La entrada en vigor del sistema de cotización para la seguridad social sobre bases tarifadas, sitúa el problema en una posición todavía más compleja, puesto que la tabla o escala establecida en muchos casos, representa una cotización sobre salarios más altos que los que en realidad habían percibido los interesados.

De todo ello, sin embargo, han podido obtenerse importantes conclusiones que muy someramente analizaremos.

La primera es que las remuneraciones de las categorías profesionales existentes en la nación, deben comprenderse, debidamente clasificadas, en un cuadro que partiendo del grado mínimo, o sea del peón no cualificado, establece unos índices que vayan, por ejemplo, de uno a tres o tres y medio, y cuyos índices se apliquen automáticamente al salario mínimo que el Gobierno señale. Estos índices deberían figurar en un texto que, comprendiendo las normas de carácter general reguladoras del trabajo nacional, se dicte por el Ministerio de Trabajo, en forma de Código de Trabajo, por ejemplo, y sin perjuicio de aprobarse normas reguladoras para las diversas facetas de nuestras industrias, que acomoda aquellas normas generales a sus respectivas especialidades.

En segundo lugar se ha demostrado plenamente en los dos años transcurridos desde el 17 de enero de 1963, que toda fijación de sa-

larios a través de revisiones en largo período de tiempo, solamente constituye en la práctica un tímido reajuste, puesto que los aumentos establecidos se superan casi de inmediato, en el supuesto de que no lo estuvieran ya, por los aumentos en el costo de la vida. De aquí se deduce la necesidad de que el salario mínimo interprofesional a que anteriormente se alude se fije en plazos más breves y con arreglo a los índices del costo de la vida de los productos básicos para el sustento de los trabajadores, cuya política se viene siguiendo con resultados aceptables en países como Alemania, Francia, etc.

Por último, se deduce también de lo sucedido en los dos últimos años que todas las actividades nacionales, además del sueldo interprofesional mínimo y los coeficientes reguladores para cada categoría profesional, a que antes se alude, debe percibir unas remuneraciones supletorias, que pudieran denominarse complementos extra salariales, calculados en prima de porcentaje sobre el salario total de cada trabajador, con

G. Moreda

arreglo al módulo que a su categoría profesional corresponda y salario mínimo de aplicación. En las actividades marítimo-pesqueras entendemos que dicho complemento no debería en ningún caso ser inferior al 100 por 100 de dicho sueldo o remuneración, puesto que su importe compensa una serie de factores a los que en otra ocasión hemos referido, tales como desembarcos en puertos nacionales o extranjeros con el gasto supletorio correspondiente, permanencia interrumpida en el centro de trabajo, a pesar de que pueda hallarse el trabajador en régimen de descanso, alejamiento de la familia, inseguridad del medio, que representa un riesgo importante, y tantas otras. A dichos complementos por categorías profesionales deberían añadirse, como es lógico, las gratificaciones de mando o de cargo que se hallen en vigor, y las demás indemnizaciones que correspondan por gastos de ropa, masita, etc., por tratarse de percepciones derivadas de funciones o necesidad de esas específicas de cada actividad.

● La ley 144 de 23 de diciembre de 1961 reorganizaba las enseñanzas marítimo pesqueras a tenor de cuanto imponen las modernas técnicas de la navegación y la pesca, siguiendo las líneas trazadas por el Plan de Desarrollo Económico y Social.

● El ISM no podía permanecer al margen de esta innovación, y sus jerarquías ordenaron que las escuelas elementales de pesca se fueran transformando en escuelas de formación profesional Náutico-Pesquera, a medida que las circunstancias así lo exigieran.

● En consecuencia, la función de las escuelas elementales de pesca ha quedado, en cierto modo, rebasada, si bien hay que tener en cuenta que han cumplido una misión importante, dado que la mayor parte de los patronos y mecánicos de las pequeñas embarcaciones de nuestro litoral han sido formados en estas escuelas.

● Los cursos de formación profesional Náutico-Pesquera tienen una duración variable de seis meses, según se trate de preparación para títulos mayores o títulos menores. Los títulos mayores son: Patrón Mayor de Cabotaje, Patrón de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura y Patrón de Pesca de primera y segunda clase. Y los menores, Patrón de Tráfico Interior, Patrón de Pesca Local y Motorista Naval. Esto, en lo que se refiere a cargos de mando y cubierta, pues están tam-

bien los de manejo de equipos propulsores, que comprenden: Mecánico Naval Mayor y Mecánico Naval de Motor y Vapor de primera y segunda clase.

● De momento ya están en marcha las escuelas de formación profesional Náutico-Pesquera de Almería, Gijón y Las Palmas, cuyas instalaciones son magníficas, dado que la de Almería se encuentra en el anterior edificio de la Cofradía de Pescadores; la de Gijón, en un edificio de nueva construcción inaugurado en septiembre de 1964, y la de Las Palmas, en la Casa del Marino. A estas escuelas seguirán otras, que serán inauguradas a medida que se obtengan los elementos necesarios para ello, como son local adecuado, profesorado capacitado y número suficiente de alumnos.

● Hay un proyecto de gran envergadura para la creación en Tarragona de una escuela de este tipo, con residencia capaz para medio centenar de estudiantes. Su presupuesto supera los 17 millones de pesetas y a él contribuye el ISM con una dotación importante.

● Estas escuelas tienen una subvención del Fondo de Protección al Trabajo, que con una gran generosidad viene distribuyendo, entre todas las escuelas de formación profesional, las cantidades suficientes para que la elevación del nivel técnico de todos los españoles sea una realidad.

RECOGEMOS en este número una amplia información sobre las medidas que ha adoptado el ISM por indicación del ministro de Trabajo, para mejorar las condiciones de vida de los pescadores lanzaroteños que anualmente se desplazan a la Bahía del Galgo para intervenir en la zafra de la corvina. Nuestra misión periodística no ha podido ser más agradable esta vez, pues hemos podido dejar constancia de una realidad más de la seguridad social española. Pero no ha sido sólo por ésto.

Hace algunos meses publicábamos en la HOJA INFORMATIVA DEL PESCADOR, un artículo firmado por el doctor Pamos Prieto que era verdaderamente sangrante. En este artículo, que no hablaba de Dios, ni de Patria, ni de la azarosa vida del hombre que sale a la mar a luchar contra la muerte, se explicaba, sencillamente y sin rodeos, la dieta de estos pescadores canarios cuando pretendían ganarse su pan en la zafra de la corvina.

El artículo despertó comentarios y despertó conciencias. No, no hablaba de Dios, ni de Patria, ni de lucha con la muerte. Pero Dios y Patria estaban allí, latentes, pidiendo a gritos que se demostrara con argumentos humanos su existencia.

La vida del pescador canario en la Bahía del Galgo era ciertamente inhumana. El doctor Pamos estuvo en la Redacción del periódico

Solo pedían esto: VIVIR

y nos explicó muchas cosas, no sólo acerca de su alimentación, sino también de las condiciones de los barcos, de los ranchos o camarotes, de las remuneraciones.

Venturosamente, estos pescadores no han sido dejados de la mano de Dios y de los hombres. El ministro de Trabajo estuvo allí, en la propia Bahía del Galgo, fué a verles, a comprobar hasta dónde llegaban sus necesidades. Y les habló. No les prometió el cielo en la tierra ni les llenó tampoco los oídos con bellas frases destinadas a ser barridas por el viento del Sáhara. Les dijo exactamente: «No es posible establecer una justicia social con base firme sobre el hecho de unas explotaciones pesqueras cuyos medios son pobres, anticuados e insuficientes. Ninguna actividad productiva y menos aún la pesquera puede ser mantenida artificialmente a costa de la miseria y de la incertidumbre del trabajador...»

Y añadió: «Vosotros podréis convertiros si os lo proponéis en los armadores de los barcos en que navegaréis. En el Instituto Social de la Marina, en la dirección general de Promoción Social y en el Fondo Nacional de Protección al Trabajo encontraréis ayuda para conseguirlo.»

No; no se llevó el viento las palabras del señor Romero Gorría. A su regreso a Madrid hizo hincapié en la absoluta necesidad de remediar, urgentemente, la situación de estos pescadores y encomendó al ISM la provisión de las fórmulas y los medios necesarios para conseguirlo.

Y ahí está la realidad: para la comida mala e insuficiente, normas para mejorarlala y fijación de tipos de dietas y alimentos; para la falta de higiene, órdenes precisas, vigiladas a conciencia; frente a las ínfimas remuneraciones, señalamiento de primas, porcentajes y distribuciones en consonancia con la justicia y la equidad. Y luego, la creación de esa Fundación Laboral y la constitución de cooperativas, cuyos halagüeños horizontes son difíciles de prever.

La HOJA DEL MAR anula hoy un artículo de la Hoja Informativa del Pescador, que si en su día fué actualidad, ha pasado a ser una página dedicada al recuerdo. Nuestra misión periodística también es grata hoy por ésto.

Régimen de protección a la ancianidad

DIA DE HABER

SUBSIDIOS A LA ANCIANIDAD.—Se trata de un régimen que estableció el primer Reglamento del Montepío Marítimo Nacional de 10 de diciembre de 1940 en favor de los marinos que, por exceder de sesenta años de edad en 1.º de enero de 1941, fecha inicial del funcionamiento del mismo, no podían ser afiliados a dicha Institución. Su fin es resolver la situación de los ancianos marinos que se hallan imposibilitados para navegar, en situación precaria, y que no perciben ningún otro subsidio o pensión para atender a su sostenimiento.

LA PRESTACION NO ES BENEFICENCIA.—El régimen financiero y actuarial de una institución de previsión social, al igual que una sociedad o compañía de seguros, por no tener carácter benéfico no permitía atender a los asociados sin haber alcanzado los correspondientes períodos de carencia, durante los cuales abonan cuotas sin derecho a ninguna prestación. Por esta razón, ninguna Mutualidad Laboral ha podido acoger a los que en el momento de su constitución han llegado a las situaciones de infarto que las mismas prevén para sus asociados y los dejan desamparados. Por esta misma razón no pueden ser mutualistas tampoco los que, al iniciar o reanudar su trabajo por cuenta ajena, hubieran cumplido la edad de cincuenta años (art. 7.º-a de los vigentes Estatutos del Montepío).

REGIMEN ESPECIAL.—El Montepío Marítimo Nacional creó este régimen especial transitorio para que ningún trabajador del mar, con tan destacable título profesional, pudiera quedar desamparado, al extinguir su vida laboral, si por cualquier circunstancia no hubiera podido consolidar su derecho a pensión reglamentaria, declarándoles perceptores, sin que haya precedido por su parte contribución alguna, de unos subsidios, mínimos, pero en cuantía suficiente para atender a su subsistencia, y lo hace mediante la generosa aportación de los trabajadores en activo, que ceden un día de haber al año para constituir el Fondo de Protección a la Ancianidad, que se administra, con separación absoluta de las restantes cuentas del Montepío que, los asociados y las empresas de que dependen han constituido, para atender a esta humanitaria finalidad.

IMPORTANTE OBRA SOCIAL.—Conviene recordar que merced al Régimen Transitorio realiza el Montepío una importante obra social con la estimaible aportación de todos sus asociados, que no han vacilado en aportar su esfuerzo para consolidar unas prestaciones que amparen a sus predecesores en la profesión, los ancianos marinos, que hay, sin este abnegado espíritu cooperador, serían acreedores, ciertamente, de los servicios de la Beneficencia.

El primer problema de carácter eminentemente humano con

que el Montepío hubo de enfrentarse fué el de resolver la crisis económica de los ancianos, antiguos marinos para quienes su sueño es contar con una organización poderosa que les preaviese de los efectos de la vejez, ha pasado a ser una realidad, y son los primeros que sienten hoy arraigada la fe en un porvenir más venturoso, pues se encuentran ya incluidos en la órbita de un fraterno régimen asistencial que no ha de parar, ni detener sus iniciativas hasta lograr para ellos el rescate de una vida de abandono y miseria.

CONDICIONES DE APLICACION.—A expensas de dicho fondo se satisfacen pensiones por ancianidad en la cuantía correspondiente a su categoría profesional, al personal que acredite las condiciones reglamentarias.

Su aplicación ha continuado autorizada por los diversos Estatutos sucesivamente vigentes. Además del 1.º, de 10 de diciembre de 1940, los posteriores de 14 de abril de 1948, 14 de octubre de 1951 y los que rigen actualmente de 13 de octubre de 1960, que atribuyen a los Organos Rectores del Montepío la facultad de su concesión y la de establecer los requisitos para lograrla, que, en la actualidad, son los siguientes:

Contar con un mínimo de quince años de navegación o de servicios administrativos en Empresas navieras; justificar habituallidad en la profesión, mediante prueba de un mínimo de cinco años en los últimos diez, anteriores a la fecha de su petición; no prestar servicios remunerados por cuenta ajena; encontrarse en situación económica precaria, y, según que los peticionarios hayan cumplido los sesenta años de edad antes o después de 1.º de enero de 1941, para los últimos, justificar haber sido afiliados al Montepío durante un plazo no inferior a un año.

CUANTIA DEL SUBSIDIO.—La cuantía del Subsidio es:

Pesetas mensuales

Para oficiales 700
Para titulados 600
Para restante personal. 500

Estos beneficiarios perciben, además, dos pagas extraordinarias, una, en Navidad, y otra, por la festividad de la Virgen del Carmen.

AMPLIACION DE BENEFICIARIOS. ASISTENCIA MEDICA.—A partir de 1.º de octubre de 1964 se declara transmisible a las viudas de estos beneficiarios el subsidio, en una cuantía mínima de 400 ó 450 pesetas mensuales y sus pagas extraordinarias, según la categoría profesional del causante.

Igualmente ha sido acordado de la Comisión Administrativa de Asociados, en su Sesión del 29 de enero de 1965, la asistencia médica-farmacéutica al percepto de este subsidio, cuya

DE INTERES PARA LOS MARINOS QUE TRABAJAN EN BUQUES DE CONVENIENCIA

Se han reunido en Bilbao las Agrupaciones de Oficiales y de Personal de Mar de la Marina Mercante, para tratar de la forma en que se pueden defender los intereses de los marinos que emigran de España, para trabajar en buques de banderas llamadas de conveniencia (Liberia, Panamá y hasta Honduras).

Está comprobado que los contratos que suscriben estos marinos no cubren, por una parte, las condiciones mínimas de seguridad social en determinados aspectos; y de otra, no siendo firmados por personas de nacionalidad española, que se responsabilicen de su cumplimiento, nuestra legislación no tiene jurisdicción sobre los mismos.

En consecuencia, se ha acordado en la reunión divulgar por todos los medios a su alcance, la necesidad de que los marinos que vayan a costraftarse en buques de bandera de conveniencia, consulten antes y se asesoren, en los sindicatos respectivos acerca de las condiciones que deben exigir para estos embarques. De no hacerlo así, no deberán acudir a estas entidades en caso de conflictos, ya que no se dispondrá de base para defendelos.—R.

Organos de Gobierno del Montepío Marítimo Nacional

El Montepío Marítimo Nacional está regido por el INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, por la JUNTA DELEGADA DE ASOCIADOS (en pleno, Comisión Administrativa o Ponencia Ejecutiva), y el DIRECTOR del Montepío (Tit. VI, Sec. I, arts. 98 y sigts. de los Estatutos vigentes de 13-10-60.—Boletín del 25).

El primero de los Organos Rectores está constituido por los mismos asociados, a través de sus representantes en número de 57 vocales, que actúan por los mutualistas y empresas, bajo la alta dirección del Instituto Social de la Marina, cuyos presidente-delegado, director general y subdirector - secretario general, tienen además la condición de presidente y vicepresidente natos de la Junta Delegada de Asociados y de vocal nato, respectivamente, carácter que también ostenta el director del

Montepío Marítimo Nacional; asistidos por el secretario del Montepío, como secretario de actas.

La Junta Delegada de Asociados es el Organo supremo electivo del Montepío y le corresponden las altas facultades y funciones que se fijan en los Estatutos, y actúa en pleno, o bien en Comisión Administrativa de Asociados, como Organo Rector en representación de la citada Junta Delegada con la misión de una constante y directa fiscalización del Montepío; y, final-

ACTUAL CONSTITUCION DE LA JUNTA DELEGADA DE ASOCIADOS

VOCALES

REPRESENTANTES DE LOS ASOCIADOS

POR MARINA MERCANTE

- D. Manuel Álvarez de Linera.
D. Leopoldo Ausín Outeda.
D. Ricardo Bartlet Ibáñez.
D. Pedro Bosch Cirilo.
D. Miguel Carreras Cervera.
D. Francisco Cernada Veloso.
D. Francisco Coll Orfila.
D. Ramón Díez Hueto.
D. Vicente Doreste Medina.
D. Joaquín Elvira Agudo.
D. Ramón Fernández García.
D. Manuel Huertas de Arriba.
D. Angel Lavin Solós.
D. José Ramón López Díez.
D. Felipe Marcilla González.
D. Luciano Piñeiro Sanjurjo.

D. José de los Santos Palomar.
D. Fausto Vila Ribera.

POR PESCA DE ALTURA

- D. Camilo Abad Sanromán.
D. Laurentino Amadeo Sam Miguel.
D. Manuel Armas Núñez.
D. Manuel Casas Cerqueira.
D. Aniceto Elosegui Gorostegui.
D. José Falque Brea.
D. Diego Fáñeca Cárdenas.
D. José González García.
D. Alfonso Guimerans González.
D. Manuel Hermida Corral.
D. Andrés Lampón Paz.
D. Miguel López Pérez.
D. Jaime López Prieto.
D. Pedro Montes Felipe.
D. Manuel Peláez López.
D. Juan Pérez Vidal.
D. Manuel Romero Alvarez.
D. Agustín Siqueiro Jauregui.
D. Eugenio Solla Cidros.
D. José María Veloso Brea.
D. Gregorio Villaumbrales García.

REPRESENTANTES DE LAS EMPRESAS

POR PESCA DE ALTURA

- D. Antonio Alfageme del Busto.
D. Angel Fernández Fernández.
D. Dámaso Fernández Sánchez.
D. Carlos García-Ramos Batallán.
D. Manuel Iglesias Corral.
D. Antonio Serrats Urquiza.

REPRESENTANTE DE PRACTICOS DE PUERTO

- D. Ricardo Infante Flores.

PRESIDENTE NATO: EXCMO SR. D. JUAN PASTOR TOMASETY.

Presidente-Delegado del Instituto Social de la Marina.

VICE-PRESIDENTE NATO: EXCMO. SR. D. VICENTE RODRÍGUEZ CASADO.

Director General Técnico del Instituto Social de la Marina.

VOCAL NATO: ILMO. SR. D. ANDRÉS MOCHALES OCHANDO.

Sub-Director-Secretario General del Instituto Social de la Marina.

PRESIDENTE ELECTIVO: EXCMO. SR. D. FEDERICO ZAPPINO BARCÍZTEGUI.

Vocal-representante de las Empresas de Pesca de Altura y Gran Altura.

VICE-PRESIDENTES ELECTIVOS: D. ANTONIO MAQUEDA NOÉ.

Vocal-representante de los Asociados de la Marina Mercante.

VOCAL NATO: ILMO. SR. D. GASPAR BENYEYO Y RONDA.

Director del Montepío Marítimo Nacional.

SECRETARIO: SR. D. ALVARO GARCÍA-ORMAECHEA CASANOVAS.

Secretario del Montepío Marítimo Nacional.

la asistencia a la Ancianidad con cargo a dicho fondo, a las viudas de los beneficiarios y a la asistencia médica-farmacéutica. En el futuro los órganos rectores del Montepío, a quienes corresponde la facultad de aplicación de este fondo, establecerán los fines del mismo, según las necesidades de cada momento. (Título IV, arts. 80 a 82. Estatutos del Montepío 13-10-60, B. 25.)

DIA DE HABER.—El Día de Hacer anual está determinado dividiendo las retribuciones que constituyen el salario sujeto a cotización del trabajador, en el mes de enero de cada año, por el número de días trabajados durante el mismo. La cifra resul-

tante será la que debe abonar el mutualista, y la suma total de las correspondientes a estos, la que ha de hacerse efectiva por la Empresa en que presten sus servicios durante el expresado mes. El personal Auxiliar Sanitario y de Servicio de Emigración, para facilitar la recaudación del día de haber, teniendo en cuenta sus circunstancias especiales, lo abonan junto con la cuota ordinaria en la cuantía de 1,20 % más: 0,60 % la Empresa y 6,60 % el trabajador. Para los mutualistas procedentes de la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puerto de España, el importe del día de haber representa las siguientes cantidades:

Primer grupo	230,10
Segundo grupo	161,10
Tercer grupo	115,05
Cuarto grupo	69,05
Quinto grupo	46,30

Los mutualistas con Contrato Especial abonan el día de haber por el promedio de las últimas doce cotizaciones, antes de caer baja en el trabajo.

LITORAL ESPAÑOL

Compendio trienal de actividades Marítimo-Pesqueras editado por la Mutualidad de Accidentes a beneficio de su Obra de Orfanatos.

LITORAL ESPAÑOL facilitará sus relaciones comerciales en las ramas de la Pesca y la Navegación.

HACIA UNA VIDA MEJOR DE LOS PESCADORES DE MAURITANIA

Por el doctor
Fernando Pamos Prieto

Port-Etienne, febrero. — Hace aproximadamente un año el ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorriga, tuvo ocasión de estar en la plaza de La Güera, encima de una improvisada tribuna sobre el depósito de agua, frente a frente con todos los pescadores canarios que faenan en aguas de Mauritania.

Personas que me merecen las mayores consideraciones y que fueron testigos de aquel encuentro, al relatarle los acontecimientos de aquel día, señalan que fué tal la impresión que la visión de aquellos hombres causó en su ánimo, su manera de vestir y su aparente miseria, que ésto, junto con las "pocas cosas" que llegaron a su conocimiento, le hicieron cambiar por completo el texto y sentido del discurso que para tal ocasión trajo preparado.

En aquella memorable jornada, sus palabras fueron duras e hirientes para unos, como prometedoras y llenas de esperanza para otros.

Prometió salarios justos, trato equitativo y, en una palabra, HUMANIZACIÓN Y REDENCIÓN de los que hasta entonces habían sido considerados poco menos que esclavos, seres sin personalidad a los que con cuatro perras, al terminar la campaña africana, se les despedía.

Prometió lo que en una sola palabra podemos llamar... REDENCIÓN.

"LOS QUE FAENAN EN MAURITANIA"

¿Por qué no podemos tirar por tierra, hacer que desaparezca ese dicho que corre de boca en boca entre la gente de mar española? A muchos de vosotros, al leer este interrogante os habrá venido rápidamente a la memoria. Para aquellos que no lo recordéis, o no lo conozcáis, no tengo inconveniente en repetirlo: EN ESPAÑA HAY TRES CLASES DE PESCADORES: LOS VASCOS, EL RESTO Y... LOS QUE FAENAN EN MAURITANIA.

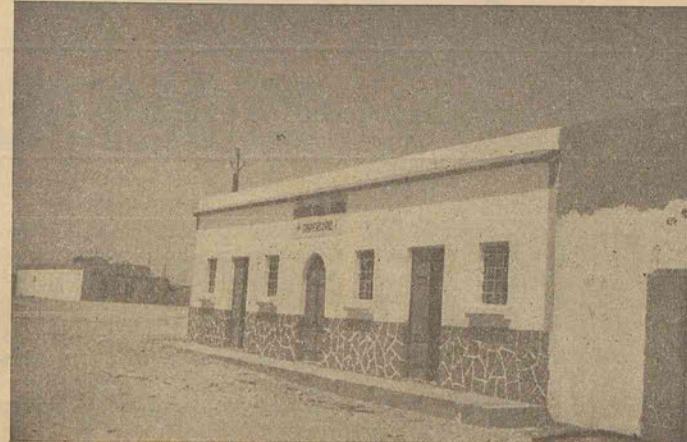
Dicho, éste, tan real y verídico en todos sus sentidos y por todos sus conceptos, como infame y denigrante para estos hombres que tienen que venir a trabajar a Mauritania. Pero téngase en cuenta que lo que esta frase quiere decir no es que los pescadores canarios sean inferiores o peores que los demás; éso no, ya que a la hora de pescar, en el momento de levantar el arte, demuestran que son tan buenos conocedores de su oficio y tan trabajadores como lo sea en su modalidad el mejor de la Península.

No, esta frase viene referida a las condiciones tan infrumanas de vida que llevan. Esta frase se refiere a los jornales tan bajos que ganan y, en fin, a todo lo peor y desastroso que se quiera pensar en orden social.

¿Por qué no habrían de terminar esos jornales miserables, esas comidas a base de agua de manzanilla, gofio y espinas de corvina?

¿Por qué no habrían de desaparecer esos ranchos en los cuales los piojos, las chinches y toda clase de parásitos se hacían los dueños del mismo, forzando a los marineros a dormir a la cubierta? En fin, estas y muchas cosas más tenían que terminar algún día.

Sé que es imposible querer cam-



biar en un año toda esta serie de anomalías que tienen tanta antigüedad como el presente siglo. Sin embargo, confío en que este dicho sobre la inferioridad del pescador canario llegará el día en que desaparezca. Llegará el día en que esta frase tendrá un sentido completamente diferente y entonces, venir a Mauritania ya no será tenido en el concepto que hoy se tiene.

MEDIDAS DEL ISM

Ahora bien, no os creáis que para que tal cambio suceda bastará con buenas palabras y mejores intenciones. Es necesaria la cooperación de todos: el Gobierno, los armadores y los marineros.

Lógico es que el Gobierno ponga la primera piedra de este magnífico edificio de redención y dignificación del pescador canario. El Gobierno, y más en concreto el ministerio de Trabajo, a través del Instituto Social de la Marina, tomó inmediatamente bajo su tutela a los pescadores canarios y lanzándose por los caminos áridos de la incomprendición, el egoísmo y los falsos tradicionalismos, no ha dudado un instante en echar sobre sus espaldas tan pesada carga.

Sé que muchos, muchísimos de vosotros acaso os preguntaréis cuáles son las intenciones que lleva el ISM. Pues bien, podéis tener la completa seguridad que el Instituto no persigue otras metas que elevar al pescador canario al rango que le pertenece por tradición, dentro del concierto de los hombres de mar.

El ISM no persigue otros fines que salarios justos y equitativos y bienestar social tanto para los marineros como para los que de él dependan. Persigue, en una palabra, que el trabajo se realice con una canción en los labios y no que estos estén contraídos por un rictus de amargura y descontento social.

Dicen que el movimiento se demuestra andando. De acuerdo, el movimiento que el ISM ha iniciado para la presente campaña en Mauritania, viene dado por unos medios cuya enumeración se contiene en otras páginas de la presente edición.

COLABORACION DE ARMADORES Y MARINEROS

Todavía quedan otras dos partes que tienen que aunar su esfuerzo con el ISM, para que la obra sea completa.

Ahora les toca a los armadores y marineros poner su granito de

arena para que junto con el que ha puesto el Gobierno se pueda dar fin felizmente a ese gigantesco edificio que forman el progreso, el bienestar y la dignidad profesional.

Son muchas, muchísimas las voces que se han levantado para tilde a los armadores de esclavizadores y realizar una labor antisocial. Por desgracia y hasta el presente, son muchos los armadores que, olvidándose de las leyes humanas y divinas, no miran más allá de su propio egoísmo, de ellos mismos y su familia, sin acordarse para nada de que también los hombres que para él trabajan tienen sus propias familias, padres, esposas e hijos a los que mantener y dar una vida mejor, y en definitiva, también tienen derecho a que en sus hogares haya un poco de alegría y felicidad.

Yo conozco muchos de estos armadores que pertenecen a este grupo anti-social y anti-cristiano, muchos armadores que para mí son auténticos negreros del siglo XX.

En estos momentos podría poner sobre estas cuartillas gran número de nombres de armadores

El director general técnico del Instituto Social de la Marina, don Vicente Rodríguez Casado, ha sido nombrado Patrón Mayor Honorario de la Cofradía de Pescadores "Santa Elena" de La Guardia, se gún acuerdo de la asamblea general de afiliados a la misma, adoptado por unanimidad en su sesión celebrada el día 21 del pasado mes de enero. En el

COFRADÍA SOCIAL DE PESCADORES
"SANTA ELENA"
Avda. 22
LA GUARDIA
(Provincia)

EMILIO LORENZO CIVIDANES Secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores SANTA ELENA de este puerto de La Guardia.

CERTIFICO: que según consta en el Libro de Actas de esa Cofradía Sindical de Pescadores en su Folia 89 vts, entre otros acuerdos tomados en la Asamblea General de afiliados celebrada el dia 21 del pasado mes de Enero, hoy uno que dice:

"En primer lugar se expone a la Asamblea que toda cláusula de detalles, al problema que se encuentra ésta Cofradía desde su fundación en el año de 1.941, y que se relaciona a la falta de un Local Social propio de la Cofradía, y que se establezca y una fecha más próxima quedará totalmente solucionado y que se establezca que los armadores que habían votado, gracias a la expediente y generosidad del Ilmo. Sr. Director General Técnico del INSTITUTO SOCIAL DE LA GUARDIA, que en una visita realizada a ésta Cofradía y puerto en el mes de marzo de 1.941, se volvió a que fueran realizadas estas medidas, se distinguen los siguientes acuerdos una vez expuesto todo ello: el Secretario que comunica a la Asamblea en vista de estos beneficios, le sea concedido el Título de PATRÓN MAYOR HONORARIO al Ilmo. Sr. D. VICENTE RODRÍGUEZ CASADO Director General Técnico del INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, primer título que concede ésta Cofradía, lo que la Guardia presta en pie, prorrumpió en una clara aclamación."

Lo que tengo el honor de transmitir a V. I. para conocimiento del mismo y que será anotado en su día. La Guardia cinco de Febrero de mil novecientos sesenta y cinco.

Y. P. E. M.
Antolín Pérez
Pd. - Antolín Pérez Lomba

Don Vicente Rodríguez Casado, Patrón Mayor honorario de la Cofradía de Pescadores de La Guardia

grabado adjunto,
el oficio en el que
se comunica el
acuerdo, firmado

por el secretario
de la Cofradía,
don Emilio Lo-
renzo Cividanes,

con el visto bue-
no del Patrón Ma-
yor, don Antolín
Pérez Lomba.

armador y el año pasado, cuando cumplía los sesenta y cinco años, no consiguió más trabajo de ese armador porque ya era viejo y no le servía.

Ahora bien, no todo ha de ser labor del Gobierno e incluso propósitos de enmienda por parte de los armadores; también están los propios marineros, los que con su esfuerzo y su trabajo tienen que contribuir a la realización y culminación de esta obra, ya que al fin y a la postre es para ellos y

Publicamos en esta página un interesante artículo que nos ha sido remitido por el doctor don Fernando Pamos Prieto, en el que se refiere, con gran precisión y valentía, a la situación de los pescadores canarios que anualmente se desplazan a la bahía del Galgo para intervenir en la zafra de la corvina, recogiendo al propio tiempo las medidas que en su favor ha adoptado el ISM, de las que damos cuenta en las páginas 1 y 2.

El doctor Pamos ha sido comisionado a Port-Etienne por el ISM para que preste la necesaria asistencia médica y social a los

trabajadores. Su trabajo ya fue el año pasado importantísimo en ambos aspectos y, durante la presente zafra, ha iniciado su labor con un entusiasmo y una entrega absolutos.

Hemos de resaltar que el doctor Pamos siempre había dedicado su quehacer a actividades ajenas a la pesca y desde su toma de contacto en la anterior zafra con los pescadores de Mauritania, ha hecho propios sus problemas y dedica todos sus conocimientos y todas sus fuerzas para mejorar comprenderlos y solucionarlos más eficazmente.



que no han tenido otra meta que la de acumular dinero a costa del hambre y de las privaciones de sus hombres. Armadores—y ellos lo saben, al igual que lo sabéis todos—, que no tienen otra preocupación y otra vida que su casa, su casino y esperar tranquilamente las noticias que les llegan sobre la marcha de la campaña, sin molestar tan siquiera en preguntar si esos hombres, que con su trabajo, son los que le permiten llevar esa vida de tranquilidad y holganza, si pasan hambre, frío o mil penalidades. Y mientras, en torno suyo, los padres, esposas e hijos de esos hombres arrastran los mismos sufrimientos, más el que supone la incierta, pero posible noticia del desastre.

Yo he visto en Mauritania un hombre que ha permanecido dieciocho años trabajando para un

para los que de ellos dependen por los que se ha montado esta obra.

TAMBIEN LOS PESCADORES

Desde aquí, también quiero señalar a todos aquellos marineros que a los dos meses de trabajar, con anticipos de dos o tres meses (y cuando no más), cobrados al enrolarse y gastados, un buen día se cansan de trabajar y rompiendo toda relación laboral, se desenrolan para acto seguido ir a trabajar para otro armador y efectuar la misma operación.

Desde aquí quiero señalar a todos aquellos marineros que echan la culpa del mal vivir a los armadores, son ellos mismos los culpables de ese mal vivir. Esos marineros que cuando tienen un rato libre—bastantes al cabo del día—, en vez de preocuparse de la

solutamente todos, Gobierno armadores y marineros, sumen su esfuerzo para que de esta unión y conjunción de fuerzas, ese infamante dicho sobre los marineros que vienen a Mauritania, desaparezca.

Es hora de que de estos hombres se hable con la misma admiración y respeto que se habla de los bermeanos, de sus ganancias, su manera de vivir y de la alta estimación y valoración que se tiene de ellos en el concierto mundial de la pesca.

Sólo me resta añadir una cosa. El Gobierno ha cumplido sus promesas. A vosotros os toca ahora complementar su obra. No nos defraudéis ni hágais que sean verídicas las palabras de esos que no dejan de señalar, que todo lo que se haga por vosotros es como sembrar en terreno yermo.—F. P. P.

La mejora de salarios, primordia

Nuestra seguridad social es la mejor del mundo

marino



Bilbao. (De nuestro redactor-jefe, enviado especial.)

STE es el primer reportaje que publica la HOJA DEL MAR sobre la Marina Mercante. A él seguirán otros. No sólo sobre la Marina Mercante, por supuesto, pues el periódico quiere dialogar con todos los trabajadores del mar.

En este reportaje hemos vivido facetas muy interesantes—cada una a su modo—de la Marina Mercante. Hemos hablado con oficiales y marineros. Y con personal administrativo. Y hemos visitado un barco que nos ha gustado mucho, y otro que nos ha gustado muy poco.

PERSONAS Y LUGARES.

Para centrar al lector en la historia del reportaje diremos cuál fué su programa:

Primero: Visita al apoderado de la Trasatlántica en Bilbao, que nos presenta al capitán del COVADONGA, don Víctor Pérez-Vizcaíno Ojea. Segundo: Visita a la Naviera Aznar, donde hablamos largo y tendido con varios altos empleados y con un viejo marino cuyo nombre sentimos no conocer. Tercero: En el puerto franco de Santurce, entrevista con el capitán del "Covadonga", con el sobrecargo, don Adolfo López Merino y con algunos marineros. Visita al barco. Cuarto: En el muelle de Zorroza, visita al MONTE ARNALBAL y entrevista con la oficialidad y la tripulación.

MOMENTO SOCIAL

Ya centrado el reportaje en lo que a lugar y a personajes se refiere, solo nos resta decir que no vinimos aquí a hacer literatura ni a entresacar de los barcos, de los hombres y de la mar sus matices poéticos, lo cual queda para otro momento y para otro lugar.

Vinimos, por el contrario, a tomar el pulso al momento social del Marino mercante y nos encontramos con que los marinos con quienes tuvimos ocasión de hablar nos expusieron las siguientes situaciones:

• El sueldo del marino mercante es en España francamente bajo.

• La flota mercante española cuenta con barcos generalmente antiguos lo cual repercute en cierto modo en la seguridad de la navegación y, sobre todo, en las menguadas condiciones de alojamiento con que cuentan oficialidad y marinería.

• El personal habilitado de máquinas (que no es de carrera) crea un problema de doble vertiente: De un lado, no está suficientemente capacitado, lo que obliga a trabajar más a los marinos, y de otra, al cubrir puestos que los profesionales han dejado vacantes por no estar dotados de la remuneración suficiente, las empresas no se han visto

LA HOJA DEL MAR (SOBRE LA MESA), EN EL «MONTE ARNALBAL», ATRACADO EN EL MUELLE DE ZORROZA. EN LA ENTREVISTA ESTAN PRESENTES JUNTO AL ENVIADO ESPECIAL DEL PERIODICO Y EL DELEGADO PROVINCIAL DEL ISM, EL RADIOTELEGRAFISTA (IZQUIERDA DE LA FOTO), EL SEGUNDO OFICIAL Y EL PRIMER OFICIAL (DE PIE).

precisadas a realizar un aumento de salarios.

• Hay marineros que están conformes (y contentos) con su situación y retribución, pero son los menos.

• El trabajo bajo pabellón extranjero es una salida generalmente buscada por el marino mercante, por razón directa e inmediata de una compensación económica notablemente más sustanciosa.

ENCUESTA REDUCIDA.

Pero todo ésto, claro está, no ha sido obtenido de una amplia encuesta, aunque creemos es bastante indicativo por proceder de unos hombres suficientemente caracterizados y representativos de su profesión que, además, han sido elegidos al azar, están enrolados en barcos también elegidos al azar y ocupan cargos y puestos de trabajo muy dispares.

Concretando: la encuesta se ha hecho entre un capitán, un sobrecargo, dos oficiales, un radiotelegrafista, un alumno en prácticas y ocho marineros.

Sentimos no poder dar los nombres de los marineros, pues no tuvimos ocasión de recogerlos. Si todos los demás, que son: don Juan María Ramsden, primer oficial, natural de Erandio; don José Sastre López, segundo oficial, de la Coruña; don Norberto Elguezábal Zubiaurre, radiotelegrafista, de Guernica, y don José Ignacio Cañal, alumno en prácticas, de Algorta. Los nombres del capitán y del sobrecargo ya han sido dados más arriba.

EL CAPITAN DEL "COVADONGA"

El capitán del "Covadonga" nos recibe en el salón del bar. Motivos taurinos decoran el bar. Están presentes en la entrevista el sobrecargo, señor López Merino y el delegado provincial del ISM, señor Urquizu. Nos sirven licores. El buque se encuentra un poco escorado y hemos tenido que andar de lado, como puede suponerse. Hay gran movimiento de personal a bordo porque están dando un repaso a todo el barco para ponerle a punto con vistas al próximo viaje a Nueva York, de donde acaba de llegar y no con muy buena mar.

El señor Pérez-Vizcaíno nos explica que lleva cuarenta años navegando y que siempre lo ha hecho en la Compañía. Y aclara:

—No crea que "la Compañía" es una denominación cualquiera. En el mundo de la Marina Mer-

cante, a todas las compañías se las conoce por su nombre, como es lógico. Sin embargo, a la Trasatlántica, siempre y en cualquier lugar se la ha denominado "la Compañía", sin más.

tos que, aun ceñidos al eterno tema del mar, no recogemos aquí en su totalidad, por quedar desfasados del propósito que nos llevó a hacer el reportaje.

La tripulación del "Covadonga" consta de 151 marineros y 21 oficiales, que realizan anualmente nueve viajes a Nueva York, con escalas en Gijón (no siempre), Vigo (a veces La Coruña), Puerto Rico y México.

Nos habían dicho que el mayor porcentaje de marinos se da en Galicia, pero don Víctor nos dice que su oficialidad es preferentemente vizcaína.

—En realidad, los marinos ya proceden de todas partes. Antes, cuando veíamos un marino de Madrid o Valladolid—pongo por caso—nos reíamos. Hoy, sin embargo, ya pueden proceder de cualquier lugar de España sin que a nadie le extrañe. Aunque siempre sigue habiendo un mayor porcentaje de gallegos, santanderinos y vascos.

El sobrecargo, don Adolfo López Merino, que es de Burgos, ha navegado tres años bajo pabellón venezolano y uno con bandera israelí.

Mirando al "Monte Arnábal", uno, que no entiende mucho de navegación, piensa que los treinta y seis años que lleva de servicio el barco, están siendo estirados al máximo.

pará dos horas más tarde—, el primer oficial.

Habíamos oído decir: es muy urgente renovar la flota mercante española.

Bien. Nos informan que la Aznar tiene barcos muy modernos y que es una de las mejores navieras españolas. No lo ponemos en duda, sino todo lo contrario y sentimos enormemente que no hayamos podido visitar ninguno de es-

RECLAMO:

"Elegantes uniformes,

REALIDAD:

Los marineros tienen la extranjeros.

tos barcos para poder informar mejor a nuestros lectores.

Porque hoy—un día cualquiera, que habíamos escogido al azar—, en el muelle de Zorroza estaba el "Monte Arnábal".

Mirando al "Monte Arnábal", uno, que no entiende mucho de navegación, piensa que los treinta y seis años que lleva de servicio el barco, están siendo estirados al máximo.

SALARIOS

En el comedor de oficiales hacemos, como suele decirse, mesa redonda y allí no faltan opiniones autorizadas que nos vayan informando. Hay hasta un alumno. Y nos dicen lo que habíamos oido sobre los salarios: que son bajos. Muy bajos en relación con los que se pagan en otros países.

—Y no es solo éso, sino la forma en que se nos paga. Tenemos un sueldo base y complementos. En estos, por ejemplo las horas extraordinarias que se nos abonan los domingos nos suponen menos dinero que un día cualquiera de trabajo, por la aplicación de los tantos por ciento sobre el sueldo base. Pero la verdad es que nosotros lo que queremos no es trabajar los domingos, sino gozar de ellos con la familia.

SEGURIDAD SOCIAL

—¿Usted piensa irse a trabajar al extranjero?—preguntamos al segundo oficial.

—Desde luego; estoy esperando una buena oportunidad para irme.

—¿Para ganar más?

—¡Hombre...!

—Sin embargo, nos han dicho que hay países—por ejemplo Liberia y Panamá—donde si bien se pagan salarios altos, no se tiene absolutamente ningún derecho a prestaciones de la seguridad social. ¿A usted le compensará ésto?

—No, desde luego. Ni lo uno, ni lo otro. La seguridad social interesa siempre y son muchos los países donde ésta se lleva muy bien. Sobre todo en España que es donde la seguridad social abarca más y mejores cosas. Esto es rigurosamente cierto. Pero, verdaderamente, una buena seguridad social no justifica el mantenimiento de salarios bajos.

EL MONTE ARNALBAL

Del "Covadonga", al coche que nos llevará al muelle de Zorroza. Ya ha entrado la noche cuando subimos al "Monte Arnábal", de la naviera Aznar. Nos recibe la guardia civil al pie de la escalera y ya en el buque—que zar-

La preocupación de los mercantes españoles

RECLAMO

—¿Está usted arrepentido de haber escogido esta profesión?

El segundo oficial mueve lentamente la cabeza y se ríe. Y contesta con esto:

—Recuerdo una academia en Madrid donde se anunciaría la preparación para ingreso en la

jeras o por los países exóticos?

José Ignacio Cañal, que es un chico serio, tiene veintiún años y, por lo que nos dicen sus compañeros del "Monte Arnábal", con una tremenda vocación, responde:

—La verdad, yo no creí que se pagara tan mal en esta profesión.

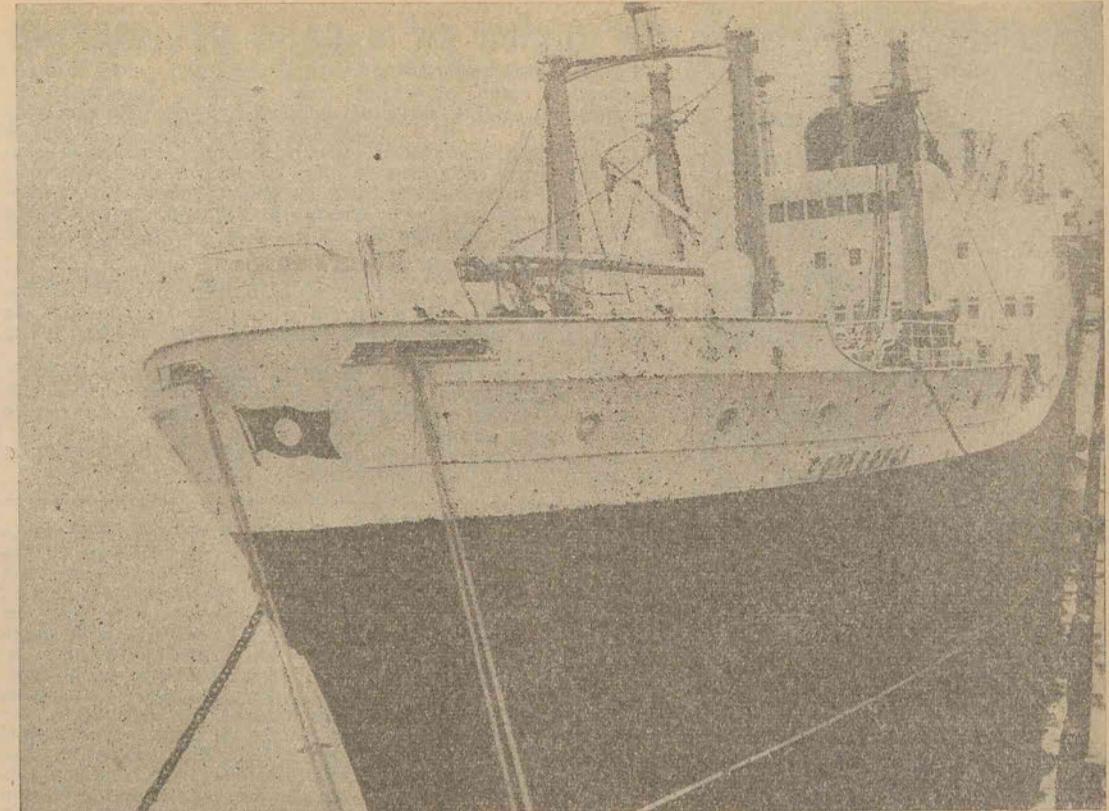
Ha estado un año con los bacaladeros de Terranova donde se gana dinero—nos dice—y donde las condiciones de vida eran buenas.

—Cuando acabe las prácticas no sé qué haré. Seguramente ir a un buque extranjero. Ya veremos. Aún no lo tengo decidido.

RECLAMACIONES

Entramos en el capítulo de las reclamaciones, donde también tiene que decir algo el marino:

—Cualquier reclamación a la compañía tenemos que firmarla nosotros. Y ya comprenderá que ésto no puede ser. Por una razón: porque nosotros dependemos enteramente del armador, de él dependen nuestros ascensos. Y por lo tanto, no nos conviene destinarnos con reclamaciones que pueden repercutir en contra nuestra. No sería más lógico que las re-



EN EL PUERTO DE SANTURCE, EL BARCO DE LA COMPAÑIA TRASATLÁNTICA «COVADONGA», QUE HACE LA LÍNEA BILBAO-NUEVA YORK. ES UN BUQUE MIXTO DE CARGA Y PASAJE, CONSTRUIDO HACE ALGO MÁS DE DIEZ AÑOS.

clamaciones pudieran hacerlas de otra manera?

Los oficiales presentes insisten en que dejemos bien sentado que estas consideraciones suyas no se refieren a la naviera Aznar, a la que pertenecen, sino a todas las compañías españolas de la Marina mercante, en general, pues en todas existen los mismos o parecidos problemas.

El barco sale esta misma noche con carga. Primero va a Lisboa, luego a Londres y de allí a Hull. No sabemos su tonelaje. Suponemos que será de unas tres o cuatro mil toneladas.

CAMAROTES

Nos enseñan rápidamente—pues el tiempo apremia—las máquinas y la sala de oficiales y bajamos a los camarotes de la tripulación. Y nos quedamos de una pieza. De verdad, de verdad que allí el espacio es mínimo y el abandono máximo. En cada camarote van dos marineros. Pero los camarotes son reducidísimos y con un acondicionamiento rudimentario, hecho por los propios tripulantes a base de cuerdas y trapos.

En el suelo hay un hornillo donde en un puchero se calienta agua para el café. Marineros y oficiales se quejan del frío. En la salita de los marineros hay una estufa abollada que parece de los tiempos del zepelín.

Nos dicen que las sábanas las tienen que poner "de su bolsillo" los propios marineros.

—Y la comida es muy mala.

—¿Qué han comido hoy?—preguntamos a uno.

—Chicharrillos con patatas. Lo llaman "caldeirada" en Galicia, pero tal como lo preparan aquí no hay quien lo coma. Y luego carne rebozada, que unos días no sabe bien, y otros está como una suela.

—Hoy no era mala del todo—tercia otro.

—Hoy no. Pero los demás días y tú sabes...

Los oficiales comen lo mismo y postre. Los marineros no tienen postre.

La solución ya se sabe cual es: mejorar el rancho cada uno como puede, a base de latas.

En cuanto a dinero, un marinero nos dice que viene a salir por unas cinco mil quinientas pesetas al mes, después de haber hecho más horas extraordinarias que la mar.

Aseándose y tomando un café con leche hemos dejado a los marineros, a quienes hemos repartido unos cuantos ejemplares de la HOJA DEL MAR, como antes habíamos hecho en el "Covadonga".

Y hemos saltado a tierra. Cuan-



LOS MARINEROS SE CALIENTAN CON LA ESTUFA ARCAICA Y CON ESE CAFÉ CON LECHE QUE SE HAN PREPARADO ELLOS MISMOS. UNA DE LAS QUEJAS DE LOS MARINOS ES PRECISAMENTE EL FRÍO QUE PASAN A BORDO, Y LOS SALARIOS, Y LAS NO MUY BUENAS CONDICIONES DE LOS BUQUES EN LO QUE A COMODIDAD SE REFIERE. Y...

do este número del periódico se distribuya, el "Monte Arnábal" estará llegando a Inglaterra. Es una pena que su tripulación, que sin duda habrá puesto su mayor empeño en llevar puntualmente la carga a su destino con todo el cuidado del mundo, tenga otro empeño concreto no muy halagüeño para nosotros: trabajar en el extranjero con mejores barcos y mejores salarios.

MATRICULAS DE CONVENIENCIA

Sin embargo, ¡cuidado, que no todo es tan fácil por esos mares!

La responsabilidad de la persona contratante es fundamental para saber si la "aventura" del extranjero reúne todas las garantías para ser favorable. Porque todos conocemos lo que ha ocurrido con el "San Patrick", que naufragó en Alaska con una tripulación en su mayoría española. Pero lo contaremos:

Naufragó y perdieron la vida casi todos sus tripulantes. Ya hemos dicho que en su mayoría eran españoles. Los armadores del si-

nistrado "San Patrick" son norteamericanos, pero la matrícula era de conveniencia (en este caso liberiana). Y como la legislación de Liberia (de conveniencia), concede quince días de haber a la viuda en caso de accidente, los armadores ni aseguraron el riesgo ni—en su mentalidad—tenían por qué asegurarlo.

Han prometido abonar quince días de haber a cada viuda. Y como son así de generosos, han dicho que también habrá ALGUN DÓLAR más para las que tienen hijos.

No; no siempre son Eldorado esos mares de Dios.

JOAQUÍN VIDAL.

La clínica de la CASA DEL MARINO

LA CLINICA DE LA CASA DEL MARINO —a la cual corresponden estas fotografías— ha marcado un avance extraordinario en los servicios médico-quirúrgicos de las Islas Canarias.

La Clínica atiende todas las especialidades, incluso la neurológica. Para cada una de ellas dispone de dos médicos y de personal especializado, todos los cuales hablan varios idiomas. Tres médicos hacen servicio permanente de guardia y están enlazados con los buques en alta mar a través de la Radio Costera.

Cuenta con un instrumental completo y modernísimo, fabricado por la Casa Aesculap. Por ejemplo, la mesa de operaciones, el aparato de anestesia y el de intensificación de imágenes, son modelos todavía desconocidos en muchos países del extranjero.

Todos los precios de las distintas intervenciones están sometidos rigurosamente a tarifa reducida, puesto que la Clínica no se halla inspirada en móviles de lucro, sino en la idea del mejor servicio al hombre de mar.

Fue inaugurada el 19 de octubre de 1964, desde cuya fecha ha asistido a más de 1.000 marinos.

LA PRESTACION DE LARGA ENFERMEDAD

CONCEPTO, CUANTIA Y BENEFICIOS

Virtualidad y eficacia del «Día de Haber»

por ANTONIO MAQUEDA NOE

Q UIZAS uno de los fallos más acusados de nuestro Montepio, haya sido la falta de contacto con el afiliado, a través de una periódica y eficaz difusión. Hoy afortunadamente este bache tan acusado ha quedado resuelto con la acertada publicación de esta HOJA DEL MAR.

Por esa falta de contacto con el afiliado, tan necesaria como obligada, éste desconoce la labor asistencial desarrollada por nuestro Montepio, y entre ella, la que para mi concepto es la más humana y social. Me refiero al REGIMEN TRANSITORIO DE ANCIANIDAD, nutrido de esa aportación que conjuntamente hacen afiliados y empresarios anualmente y que se le designa con el DÍA DE HABER porque de esta cuantía duplicada se provee dicho fondo.

El afiliado y el empresario, con sumo gusto contribuyen con esta aportación, pero tanto uno como otro exteriorizan su descontento por desconocer el fin a que se destinan estos ingresos, y lo que podía traducirse en una nota simpática se transforma en todo lo contrario, por esa falta de conocimiento a que antes hago alusión.

Antes de entrar en detalles de cifras, quiero hacer un poco de historia del acertado establecimiento de este régimen de carácter especial.

Cuando se iniciaron las actividades de nuestro Montepio nos encontramos que existía un enorme censo de personal de edad avanzada que no podían incluirse en el Régimen General, y muchos de ellos incluso ya no se encontraban en activo.

Para solucionar este problema sin que fuese en detrimento del fondo general de los afiliados, se ideó la aportación anual de un día de haber de cada afiliado; años más tarde y viendo que era insuficiente, se invitó a las empresas para que colaborasen en esta humanitaria obra con otro día de haber por cada uno de sus trabajadores, aportación esta importante que vino a solucionar el problema de la falta de fondos para este menester.

En el transcurso de los años, por ley de vida el censo juega aminorando con el fallecimiento de muchos de ellos y de ser deficitario dicho fondo, pasó a tener superávit que es lo que ocurre en la actualidad, el cual alcanza en el año 1963 a la cantidad de CATORCE MILLONES SETECIENTAS CUARENTA Y TRES MIL TRESCIENTAS VEINTIDÓS CON TREINTA Y TRES (14.743.322,33 pesetas).

En la actualidad perciben este beneficio 219 subsidiados discriminados de la siguiente forma:

14 oficiales a 700 pesetas; 22 titulados con título n/superior, 600 pesetas; 183 maestranza y subalternos a 500 pesetas. Además de estas cantidades mensuales perciben dos pagas extras de igual cuantía, una el día de la Virgen del Carmen y otra en Navidad.

Desde su iniciación hasta diciembre de 1963 se han abonado subsidios por el importe de 23.847.398,73 pesetas, con cargo a estos fondos.

Visto el superávit existente la Comisión Administrativa ha tomado el acuerdo de hacer extensivo este beneficio a las viudas de estos subsidiados, estableciendo los siguientes subsidios:

Viudas de oficiales y titulados 450 pesetas.

Viudas de maestranza y subalternos 400 pesetas.

Igualmente, continuarán percibiendo las dos pagas extraordinarias.

Otro de los acuerdos importantes que dicha Comisión ha establecido es la asistencia médica y farmacéutica de estos subsidiados y de los familiares que con él convivan, igualmente gozarán de este beneficio las viudas.

No obstante los gastos que estos dos acuerdos supondrán, esperamos seguir contando con superávit.

Nuestra pretensión es que este día de haber, continúe con el fin de que dicho fondo constituya el de atención a los huérfanos. De momento, pensamos instaurar un sistema de becas, para en su día, si las necesidades desgraciadamente lo aconsejaren, constituir el Colegio de Huérfanos.

Nuestro propósito, es utilizar, por ahora, este fondo con carácter mixto, dando, naturalmente, preferencia al fin para el que fué creado, es decir, el Régimen Transitorio de Ancianidad, pero una vez extinguido totalmente este Régimen, dedicarlo íntegramente a esta faceta tan importante de la orfandad cual es, la atención de sus huérfanos en el orden formativo.—A. M. N.

Ventajas del cooperativismo

A Cooperativa es una sociedad de personas que se unen para lograr una finalidad: la solución de sus necesidades comunes.

De todas las actividades humanas, quizás pocas más propicias que la explotación pesquera, para que con ella se desarrolle la asociación cooperativa. La naturaleza del trabajo en el mar, el riesgo a que el pescador está expuesto continuamente, motivan unos lazos de hermandad y mutua confianza, que han de engendrar las condiciones precisas para que se desarrolle en estos hombres el espíritu asociativo que haga viables los objetivos socio-económicos que la empresa cooperativa entraña.

Previstas en la Ley de Cooperación las de producción, el hecho evidente es que en la actividad pesquera no se había utilizado esta fórmula, concibiéndola como una unidad empresarial en la que los socios cooperativistas se constituyen en propietarios de los medios de producción—en este caso la embarcación y demás elementos necesarios para realizar la explotación—logrando con ello hacer realidad ese anhelo que vive siempre en el corazón del hombre, de sentirse dueño de las cosas que han de permitirle hacer frente a sus necesidades de todo orden.

La cooperativa de producción pesquera, que ha de estar fundamentada en un proceder social y cristiano, permitirá lograr la redención de muchos de nuestros mejores hombres, que por su laboriosidad y honradez deben aspirar legítimamente a que los Poderes públicos les presten su ayuda para obtener los medios de mejorar su situación económica y social.

La empresa cooperativa, como unidad económica, ofrece amplias perspectivas y positivas ventajas, pues se fundamenta en la iniciativa y actividad de sus socios, que con ello ven acrecentadas sus posibilidades económicas, siendo instrumento viable para lograr un incremento de la productividad en la explotación pesquera y constituyendo un importante factor coadyuvante en el desarrollo económico del sector, al elevar el rendimiento de estas explotaciones, como consecuencia de la identificación de los esfuerzos individuales en la tarea común.

Como fenómeno económico-social, significa la cooperativa un correctivo de las injusticias sociales y puede ser un valioso instrumento en la reforma de las estructuras sociales, contribuyendo al establecimiento de la equidad social en sentido cristiano, por su exaltación de los valores humanos, como fines esenciales para obtener soluciones que remedien la situación de los trabajadores.

cluido en la asistencia médica-farmacéutica, no solo a los trabajadores enfermos, una vez agotado el Seguro Obligatorio de Enfermedad, y jubilados por edad e invalidez y a los pensionistas de viudedad, orfandad y ascendientes, sino también a los beneficiarios del régimen de protección a la ancianidad, alcanzando tales beneficios a sus familiares.

mero primero, alcanza a los siguientes casos:

a) Mutualistas que han agotado las prestaciones del S. O. E. por el transcurso de treinta y nueve semanas.

b) Mutualistas que no están incluidos en el S. O. E. por exceder sus ingresos profesionales del tipo marcado por aquél, pensión que se le reconoce a partir del transcurso de un mes de haber caído enfermo, abonado por la empresa en la que presta servicios.

Y, por último, la asistencia médica-farmacéutica alcanza a los siguientes:

a) Pensionistas de Larga Enfermedad, tanto los que han agotado las prestaciones del S. O. E., como los que están excluidos, y sus familiares.

b) Beneficiarios de la Pensión de Jubilación e Invalidez y familiares.

c) Beneficiarios de la Pensión de Viudedad, e hijos.

d) Beneficiarios de Pensión de Orfandad, y ascendientes.

e) Beneficiarios del Régimen Transitorio de Ancianidad, y esposa.

PRIMERO.—Reconocimiento de una pensión del 50 por 100 del salario regulador que el beneficiario ha percibido durante los dos últimos años que estuvo en activo.

SEGUNDO.—Asistencia médica-farmacéutica al beneficiario y a los familiares que con él convivan.

La pensión señalada en el nú-

Seis millones a la Cofradía de Barcelona ha concedido el Crédito Social Pesquero

Se destinarán a la construcción de una fábrica de hielo y cámara frigorífica para el pescado

Barcelona.—En la cofradía de Pescadores ha tenido lugar el acto de entrega de la escritura de un crédito de seis millones de pesetas, concedido a la cofradía por el Crédito Social Pesquero, para la construcción de una fábrica de hielo y cámara frigorífica destinada al pescado procedente del litoral catalán.

El acto fué presidido por el almirante Jáudenes, jefe del Sector Naval, y por el presidente del Crédito Social Pesquero, quien hizo entrega de la escritura. También se encontraba presente el presidente del sindicato nacional de la Pesca.

El grupo frigorífico tendrá 800 metros cuadrados de superficie, con una parte lindante al muelle para la descarga del pescado y otra para la carga de camiones. Se prevé que entre otros beneficios, la fábrica proporcione el abaratamiento del hielo en un 40 por 100.

LA VIVIENDA, PROBLEMA URGENTE DE LOS PESCADORES

A continuación, el director general técnico del ISM y presidente del Crédito Social Pesquero, señor Rodríguez Casado, se reunió con los informadores de Prensa y Radio de Barcelona, a quienes declaró, entre otras cosas:

—El Crédito Social Pesquero, que ha sido constituido hace mes y medio, ha concedido ya más de cien millones de pesetas en créditos.

—¿A qué se destinan, principalmente?

—A instalaciones de frío industrial, construcción y reparación de embarcaciones, adquisición de pertrechos, eco-sondas, radar, etc.

—En el acto que usted acaba de presidir se trató reiteradamente del problema de la vivienda entre la clase pescadora. ¿Es acaso el más urgente?

—Sin duda y común en toda España. El Instituto Social de la Marina trabaja incansablemente en su resolución y tiene en proyecto de construcción cerca de 2.300 viviendas. Actualmente estamos construyendo 800 en diferentes zonas.

—¿Cuántas viviendas lleva ya construidas el ISM?

—Unas 8.000.

EL PROBLEMA EN BARCELONA

—En Barcelona —dijo el señor

Rodríguez Casado— nos faltan los terrenos. Cuando los concedan, construiremos. Es cuestión de Ayuntamiento. No pedimos grandes extensiones. Un solar para 200 viviendas resolvería el problema. La mejor solución sería que nos concedieran unos terrenos en la Barceloneta, porque los pescadores no se pueden ir a vivir al Tibidabo.

INDUSTRIA CONSERVERA

—Señor director general, antes se refirió usted a un posible Plan para la industria conservera. ¿En qué consistiría?

—En la modernización del enlatado, que nos priva de la exportación. Nuestro sistema de enlatado no puede competir con otros países. Incluso se nos adelantaron los portugueses, que acaparan casi por completo el mercado de la sardina.

PESCADORES ANCIANOS

—¿Cómo ayuda el ISM a los

LA VIVIENDA, PROBLEMA IMPORTANTE DE LOS PESCADORES; EN BARCELONA HACEN FALTA LOS TERRENOS. INDUSTRIA CONSERVERA: NUESTRO SISTEMA DE ENLATADO NO PUEDE COMPETIR CON EL DE OTROS PAISES

Declaraciones del Director General del ISM

pescadores ancianos que no alcanzaron los beneficios de la Mutualidad?

—Por medio de prestaciones graciadas, que oscilan entre 900 y 1.200 pesetas. También reciben donativos de las cofradías de Pescadores.

Las embarcaciones menores de 150 toneladas podrán transportar toda la pesca capturada

El ministerio de Comercio ha dispuesto que las embarcaciones menores de 150 toneladas de registro bruto bajo cubierta, dedicadas a la pesca con arte de arrastre con anterioridad a la fecha de publicación en el "B.O. del Estado" de la orden ministerial de 7 de julio de 1962, por la que se aprobaba el reglamento de la pesca con Artes de Arrastre remolcadas por embarcaciones, podrán transportar a puerto toda la pesca capturada, que será clasificada en las lonjas, autorizándose únicamente la venta de la que reúna las dimensiones mínimas reglamentarias y devolviéndose al mar el resto de la captura, sin que proceda otra sanción.

El Almirante Jáudenes Junco Presidente Honorario de las Cofradías de Pescadores de Cataluña

Barcelona.—En la comandancia de Marina de esta capital, se ha celebrado el acto de entrega del título de presidente honorario de las Cofradías de Pescadores de Cataluña, al jefe del Sector Naval, almirante Jáudenes Junco. Asistieron al acto entre otras personalidades, el director general del ISM, y el presidente del sindicato nacional de la Pesca.

Seguidamente le fué impuesta la Cruz de Caballero de la Orden de Cisneros, al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barcelona y presidente del sindicato provincial de la Pesca, don Ramón Torres Muñoz.

Las ventajas del Seguro en la Mutualidad de Accidentes han sido tratadas por la Asamblea del Grupo Portuario de Pesca de Altura, de Huelva

El grupo portuario autónomo de pesca de Altura de Huelva ha celebrado asamblea general extraordinaria para tratar especialmente del problema suscitado en relación con el cubrimiento total de riesgos en las pólizas de accidentes de mar y de trabajo, habida cuenta de los

Medio millón para instalación de una escuela

El ISM ha concedido una subvención de medio millón de pesetas a la cofradía de pescadores de Ribadeo para la instalación de una escuela de formación profesional Náutico-Pesquera.

Por otra parte, en la misma cofradía se está celebrando un curso de formación de Patrones de Pesca de Litoral de segunda clase, al que asisten cuarenta pescadores de esta zona.

Los asistentes a este curso que obtengan el correspondiente título podrán ejercer el mando de embarcaciones de pesca de hasta cincuenta toneladas de desplazamiento, en el trozo de costa comprendido entre Burdeos y Finisterre.

Nuevo Agente de Seguros Sociales en Marbella

Ha tomado posesión de su cargo como agente de Seguros Sociales como agente de seguros sociales de los Pescadores en Marinas de los pescadores en Marbella, don Francisco Lima Puertas. Le dió posesión el delegado provincial del ISM en Málaga, don Bernardo Zulaica.

Número de censo y cartilla del seguro

Es conveniente que todos los pescadores se cercieren en su agencia local o en las delegaciones provinciales del Instituto Social de la Marina, de que tienen asignado un número de censo.

Según nos comunican nuestros correspondientes, se comprueba con demasiada frecuencia que a la mayoría de los pescadores (veteranos o recién incorporados) les importa muy poco el número de censo que tienen. Luego se enteran de que les corresponde un premio de nupcialidad o cualquier otro beneficio para el que se precisa conocer su número de censo, y sus protestas corren pareja con su sorpresa.

Algo parecido ocurre con la cartilla del Seguro de Enfermedad. A los trabajadores de las

empresas de tierra se les concede una cartilla y un número que tienen validez para toda clase de trabajos, incluida la pesca de Altura. Sin embargo es frecuentísimo ver a pescadores con dos o tres números por haber tramitado la documentación en diferentes provincias. No menos corriente es recibir cartas en los servicios correspondientes solicitando una cartilla, cuando se tiene la certeza de que ya obra en poder del interesado, el cual sólo tiene que solicitar el cambio de volante de asistencia.

Insistimos —como ya hicimos en su día en la Hoja Informativa del Pescador— en que tienen que tener muy presentes los pescadores estas formalidades, para evitar retrasos e impedimentos cuando soliciten sus prestaciones.

Más de dos millones en indemnizaciones de la Mutua de Riesgo Marítimo por siniestros de embarcaciones

Entre ellas están las afectadas por los temporales de Levante

Auxilio a un armador que no tenía derecho a indemnización

La Mutua Nacional de Riesgo ha tratado con la máxima urgencia los expedientes de indemnización a las embarcaciones afectadas por los temporales del pasado mes de enero y ha sido autorizada por la Comisión Permanente Ejecutiva del ISM para que los haga efectivos con la máxima celeridad.

OTRAS INDEMNIZACIONES

En la misma sesión celebrada por la Comisión Permanente se autorizó el pago de otras indemnizaciones a embarcaciones siniestradas no afectadas por los temporales. Estas indemnizaciones, cuyo total alcanza cerca del millón y medio de pesetas, corresponden a los siguientes barcos y armadores: "Jesús San Antonio", de don Victor M. Gutiérrez; "José y Rosa", de los señores Pastor Ferrón; "Joven Juan", de don Jesús Maza; "Santa Eulalia"; "Tres Amigos", de don Serafín Rodríguez; "Santa María de los Angeles", de doña Eneida Lago; "Villa de Llanes", de don Ramón Fernández; "Bello Horizonte", de don Joaquín Rodríguez del señor Pérez Soneira, y "Ramon Aguado", de don Manuel Hernández Hernández. guez y otro: "Aire que me llevas",

AUXILIO A UN ARMADOR DE MELILLA

La Comisión Permanente del ISM examinó la solicitud hecha por la cofradía de Pescadores de Melilla para que se ayudara al armador don Francisco Cholvi Mata, el cual perdió su embarcación "Tres Hermanos" —que no estaba asegurada— en los temporales de enero.

El director de la Mutua, señor Reyna Medina, debidamente informado por el funcionario de

Tiene 17 años

SALVO UN BÁRCO

Torrevieja, 29 enero.—La embarcación «Joven Agapito» fué salvada de estrellarse contra las rocas durante el temporal de días pasados gracias a la heroica intervención del pescador de diecisiete años Antonio Cerezo Aracil.

Este muchacho, desoyendo los consejos de todos y desafiando la fuerza del temporal, se trasladó en un bote hasta la embarcación citada, que iba a la deriva, y logró, no sin grandes esfuerzos y con inminente peligro de su vida, lanzar una pesada ancla al agua, momentos antes de que el barco pudiera entrar en colisión contra las rocas del puerto.

Antonio Cerezo, que no era tripulante del «Joven Agapito», no quiso aceptar la gratificación que quiso darle el armador y declaró que hizo el salvamento porque le daba pena ver destrozarse un barco.

esta entidad que fué comisionado a Melilla para estudiar las consecuencias producidas por los temporales, comunicó a la Comisión Permanente la conveniencia de ayudar al expresado armador, ya que se trata de un profesional con dedicación absoluta a la pesca y de gran honradez, que no pudo asegurar su embarcación en la Mutua de Riesgo, dado que la construcción del barco databa de más de treinta años. En atención a estas circunstancias, la Comisión acordó conceder al señor Cholvi Mata un auxilio de 20.000 pesetas.

LOS TEMPORALES DEL CANTÁBRICO

Por los servicios correspondientes de la Mutua de Riesgo se están tramitando con carácter de urgencia los expedientes de indemnización a las embarcaciones afectadas por el temporal del Cantábrico que, como se recordará, se produjo con posterioridad al de Levante. El volumen de los daños ha sido en el norte de mayor envergadura que los producidos en el Mediterráneo, siendo las embarcaciones más afectadas de aquél litoral las que tenían como base los puertos de Santander, Avilés, San Ciprián y Cariño.



SUBVENCIÓN A LOS PESCADORES DE CEUTA. Cerca de ochocientas mil pesetas fueron repartidas entre los pescadores ceutíes a instancias del ISM por el F.P.T., en concepto de subsidio de paro, que fué ocasionado por los temporales. El acto fué presidido por el administrador general de las Plazas de Soberanía, que en la fotografía aparece felicitando al delegado provincial del ISM, señor Rosa Jordán, por la brillantez y alta significación social del mismo.

Consideramos necesario insistir en este tema, por entender que su importancia y trascendencia es fundamental en el futuro desarrollo de las relaciones jurídicas de trabajo en la pesca "a la parte".

Por otra parte es preciso divulgar con la mayor extensión que sea posible, la naturaleza de estos gastos, para con ello fijar definitivamente cuáles son, con la claridad que el problema requiere, y decimos esto por el concepto erróneo que muchos armadores tienen sobre este asunto.

La pesca "a la parte" es una explotación en común, que persigue la obtención de un resultado económico en el que participan, en mayor o menor grado, los dos elementos que coadyuvan mutuamente unidos a su consecución, y he aquí por qué su desarrollo debe discutir por cauces honestos que hagan posible esta hermandad en el trabajo.

En esta labor por extraer de la mar sus productos, colaboran capital y trabajo, y lo hacen en un planteamiento que tiene ca-

Comentarios sobre las deducciones del Monte Mayor

II. LOS GASTOS DEDUCIBLES

racterísticas distintas a las que se dan en otras explotaciones industriales, y que habremos de analizar detenidamente más adelante.

En este trabajo queremos ocuparnos de los gastos deducibles del "Monte Mayor". Las ordenanzas laborales dividen estos gastos en dos grandes grupos: los llamados gastos de explotación, y aquellos otros que se derivan del cumplimiento de determinadas obligaciones que se establecen en beneficio de los pescadores.

El artículo 148 de la reglamentación de Arrastre y el 164 de la de Cercos y otras Artes, en una redacción muy similar, regulan esta materia. El apartado A) enumera los gastos de explotación y en su examen podemos clasificar estos gastos en dos grupos: el primero de ellos, el constituido por los impuestos,

gravámenes, tasas, cuotas y cualesquiera otra exacción que grave la pesca capturada en primera venta, así como los que se derivan del sostenimiento de los servicios que la cofradía de Pescadores tenga montados en beneficio de sus afiliados, como son la lonja de venta del pescado, asistenciales, de ayuda a viudas, ancianos y huérfanos, montaje administrativo de la entidad, etcétera. Y aquellos otros que son una consecuencia del planteamiento y desarrollo de la explotación pesquera, constituyendo factores indispensables y coadyuvantes en su resultado y posterior venta de la pesca capturada, pues comprende desde la descarga, arrastre y transporte de la pesca, materias que contribuyen a su conservación, entretenimiento de aparatos (sonda, detector, etc.), y hasta aquéllos que por su naturaleza puedan ser

incluidos en este grupo por la autoridad laboral competente.

El segundo grupo, comprendido en el apartado B) de los citados artículos, está compuesto por una serie de conceptos retributivos que constituyen positivos beneficios para el pescador y que son paralelos a los que disfruta el resto de los trabajadores españoles, pero que dado el carácter de explotación en común de la pesca "a la parte", el legislador remite al Monte Mayor, que es su resultado económico. También comprende otros gastos que se derivan de determinadas situaciones en que puede encontrarse el trabajador: licencias, comisiones de servicio, enfermedad, indemnización por fallecimiento, gastos de sepelio y los que tengan el carácter de comunales o sean consecuencias de esta característica peculiar de la pesca.

Para terminar, vamos a reírnos a algunos gastos que en algunos gastos que en diversas regiones pesqueras se deducen del "Monte Mayor" y no debe hacerse porque corresponde satisfacerlos, de un modo exclusivo, al armador propietario de la embarcación.

Son estos gastos, las gratificaciones que disponen los artículos 125 y 143 de Arrastre y 138 y 143 de Cercos: pintura y reparaciones de la embarcación, alquiler y adquisición de radar, sondas y cualesquiera otro aparato, instalaciones eléctricas de alumbrado, bombillas, baterías, reparación de las averías de diámamos y todos los que figuran en los apartados B) de los artículos 149 de Arrastre y 165 de Cercos.

Igualmente ha de abonar el armador los trabajos en tierra que están comprendidos en los artículos 134 de Arrastre y 157 de Cercos, y, por último, la cuota de seguros sociales y mutualismo, que debe ser satisfecha en la proporción correspondiente por armador y tripulante, y no deducida del "Monte Mayor".

VICENTE JIMÉNEZ.

CONSULTORIO DEL PESCADOR

CONSULTORIO DEL PESCADOR

CONSULTORIO DEL PESCADOR

CONSULTORIO DEL PESCADOR

Indemnización por naufragio

Don Pedro Ferrer Ivars. Calpe (Alicante).

CONSULTA:

—Soy patrón de pesca. A mi mando iba el pesquero a motor "Paquita Sala", que naufragó en aguas de Ibiza. Esta embarcación estaba dedicada a actividades de arrastre.

Los nueve náufragos perdieron el equipo completo correspondiente, puesto que el salvamento se efectuó a nado.

Quisiera me informaran respecto a la indemnización que corresponde a cada náufrago y a quién corresponde abonarla.

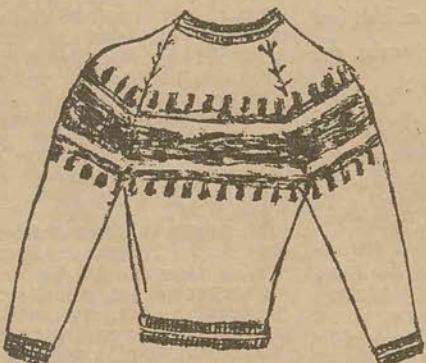
RESPUESTA:

Todos los tripulantes tienen que percibir una indemnización, cuya cuantía fija el artículo 159 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Arrastre (O. de 16-1-61).

Esta compensación por los perjuicios sufridos es la siguiente:

CAPITANES Y OFICIALES	6.000 pesetas
TÉCNICOS Y PRÁCTICOS	4.000 pesetas
MAESTRANZA	3.000 pesetas
TRIPULANTES SUBALTERNOS	2.000 pesetas

El armador está obligado a concertar el oportuno seguro para garantía de la indemnización que debe recibir la dotación.



Modas

Un vistoso y sencillo sueter para vuestro hijo o marido, con lana de colores. Ya sabeis que a los niños muchas veces se les quedan los jerseys pequeños y es una pena estando nuevos. Pues bien, una forma de aprovechar la lana es deshacerla en madejas, lavarla con un buen detergente, secarla y hacer ovillos; si no lo habéis hecho

nunca, veréis que queda como nueva. Comprais lana de otro color que combine, y ya teneis, con poco gasto, material para un precioso jersey.

El del dibujo es de color beige, correspondiente a la lana recuperada, y la cenefa y los elásticos en color verde oscuro. Todo él es en punto liso y la manga rangelan. Los elásticos, que ya hemos dicho van en color verde, llevan intercaladas hacia la mitad, dos vueltas en color beige. La cenefa son: tres vueltas haciendo un punto verde y otro beige, después cuatro vueltas verdes, dos beige, ocho verdes, dos beige, cuatro verdes y otras tres, alternando una verde y otra beige.



Rincón poético

Miré desde la casa, la mar embravecida;
blancas velas temblaban en la aurora aterida;
su red, de marineros, un grupo levantaba.

Toda la pesca viva bajo el sol chorreaba;
brillos de agua, de espuma, relámpagos de escamas;
era una red de plata de prodigiosas tramas.

(FERNAND GREGH)

Algo de cocina

POSTRE SENCILLO Y BARATO

Postre sencillo y barato.

Hacer una crema pastelera con uno cualquiera de los muchos preparados que para hacer flan, crema y natillas, venden en los supermercados o tiendas de comestibles. Si una vez hecha, le añadís una o dos yemas de huevo, teniendo cuidado al desleirlas para que no se corten, ganará la crema en valor alimenticio, pero está igualmente rica sin ello.

Dejarla enfriar y después llenar con ella empanadillas de las que se venden hechas. Freírlas y espolvorearlas con azúcar glass. Dejarlas enfriar y a comer...

Carta a T. L., de Tarifa

Querida amiga: He recibido tu cariñosa carta y no puedes imaginarte la alegría que con ello me has proporcionado.

Me ha emocionado de verdad tu frase "quiero que sepas usted, que tiene amigas en Tarifa y que nos gusta todo lo que nos dice". Estas palabras tuyas son una gran compensación a mi trabajo, pero por favor, si me escribes otra vez quiero que me tutees, quiero que todas me tuteéis, pues para eso somos amigas de verdad y nos conocemos hace ya muchos meses. Además, el "tú" implica una mayor confianza e intimidad.

Siento, sinceramente, que te desilusionara la falta de la página para la mujer en el número

que mencionas, pero no fué culpa mía que escribí como siempre la colaboración, sino por exceso de original en la redacción de la HOJA.

Los números que te faltan para tu colección, que son pocos, te los remito a tu domicilio encantada de hacerte este pequeño favor.

Te prometo que si alguna vez voy a Tarifa haré por verte, así como a las demás amigas que afirmas tengo allí.

Ya sólo me queda despedirme de ti con un abrazo, que hago extensivo a todas las mujeres e hijas de los Pescadores de España.—CRISTINA.

San Sebastián, enero 1965.

Don J. E. P.—Benajarafe (Málaga).

CONSULTA:

—Llevo veinticinco años trabajando como pescador en el arte de Cercos y quisiera saber si me corresponde algún beneficio en estas fechas de Navidad.

RESPUESTA:

—En el párrafo tercero del artículo 137 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cercos y otras Artes, se establece que al personal dependiente de la empresa armadora, durante el semestre anterior al "18 de Julio" o la Navidad, deberá serle abonada la paga extraordinaria que por esta causa se concede a todos los trabajadores.

Por consiguiente su armador está obligado a satisfacerle dicha paga extraordinaria, por el importe de quince días del salario que marca la Reglamentación, que en su caso es de 64 pesetas diarias.

El derecho a percibir las pagas extraordinarias de "18 de Julio" y Navidad a los tripulantes enfermos, está también establecido en el artículo 232 de la Reglamentación.

El ruido del Vietnam

DESDE esta distancia española puede parecer que los morteros de la jungla de Indochina resuenan demasiado lejos, orquestando una disparatada sinfonía. Pero, en realidad, el ruido del Vietnam obedece a causas explicables y no se produce tan alejado ni tan aislado que no nos deba mover a inquieta meditación.

Ocurre, de una parte, que el Vietnam es todavía una nación adolescente que sufre las convulsiones de la edad, sometida siempre a tutorías de los fuertes del momento. Sobre su tierra, de norte y sur —329.600 kilómetros cuadrados, algo más de la mitad de la península Ibérica— puso su bota el francés, por primera vez, en el año 1787. La ocupó totalmente y la organizó en colonia a finales del siglo pasado. La abandona durante la Segunda Guerra Mundial a manos de los japoneses. La recupera de nuevo Francia y la concede una especie de mayoría de edad soberana dentro del marco de la Federación Indochina (Vietnam, Laos, Camboya). Es entonces cuando la China comunista lanza a los pequeños y dispersos guerrilleros del Vietminh a luchar contra franceses y vietnamitas. Desde el incómodo río Amarillo, y de la mano de Ho-Chi-minh y del general Giap, bajan los fogosos guerreros y vencen a los franceses en aquél célebre agujero de Bien-Dien-Fu. Para salvar el honor, Francia firma el alto el fuego en Ginebra el 20 de julio de 1954: el país queda dividido en dos por el paralelo 17: tú, comunista; yo, occidental. Poco después empieza a vivir por su cuenta la pequeña república de Vietnam del Sur.

En estos jóvenes estados de la existencia de una nación, la vida se gobierna por impulsos, por golpes de voluntad, quizás caprichosamente movidos por resortes insignificantes. Esto explica el predominio absoluto de lo militar, el juego de las espadas por el premio del poder, que perdura todavía. El general Ngo Dinh Diem, el general Tran Van Soai, el general Nguyen Than Puong, el general Lee Van Vun, la general Madame Nhu —“bella Primavera”—, el general Duan Van Minh, que presidió la Junta que derribó al tirano Diem, y ahora el general Nguyen Kan...

La inestable República tiene,

además, dos pretendientes: el perseverante chino y el galante y romancesco americano. Es cierto que Vietnam del Sur no goza de rica dote de uranio, diamante, oro, como el Congo, pero posee su hacienda a orillas del mar de la China. Y el chino y el americano, además de su amor por la libertad, están animados por la geopolítica, que es una norma de conducta muy saludable. Norteamérica es potencia marítima y necesita establecerse más allá de su cinturón de seguridad, el Océano Pacífico. China es potencia terrestre y necesita llegar al mar. No hay más remedio que golpearse.

Y qué va a pasar de la joven Vietnam del Sur

Días atrás anduvo por Hanoi el poderoso jerarca ruso, Alexei Kossygin. Se especula sobre el contenido de su equipaje: alimentos, armas, palabras. Es muy posible que todo el peso de sus arcas se deba a estas últimas palabras. A Rusia, como a Francia, les conviene que si la joven no es para ellos, no lo sea para nadie y se convierta en una solterona “neutral”. Un Vietnam neutral es una peligrosa tentación para U. S. A. Es para China un mal menor, pues siempre le será fácil rendir a la vecina con sus ardides.

Para la más interesada de todas, para la propia Vietnam, quizás sea la única y más peligrosa solución. La más peligrosa porque el americano se irá a América, donde tiene muelles lechos para descansar, pero el chino quedará en el piso de arriba presto a desbordar su ímpetu o su astucia.

Al mismo tiempo la neutralidad será la única posible solución, para hacerse a sí misma, porque así, a balazos, a emboscadas, no se puede vivir día a día, y porque aun en el supuesto de que el americano ganase la batalla, ella habría de entregarse en manos del liberador, cosa que al parecer no le gusta demasiado.

Esto es la dramática contradicción en que se encuentran algunos pueblos, débiles y tortuosos, en su organización interna, codiciados por su situación geográfica. Ni pueden vivir por sí mismos, ni en compañía del siempre oprobioso protector.

GARCÍA-CASILLAS

Predominio de autores españoles

DURANTE el pasado mes de enero predominaron en los teatros madrileños las representaciones de obras de autores españoles.

De Alejandro Casona continúa en cartel «La tercera palabra», y se ha repuesto con gran éxito «Los árboles mueren de pie». Ya está anunciada para primeros de febrero el estreno de «Prohibido suicidarse en primavera», obra que nos llega con un retraso de veintiocho años, aunque conocida por el público español.

Dos obras de Mihura, «Nnette y un señor de Murcia» y «Milagro en casa de los López». De más calidad e interés la primera que la segunda.

Un nuevo éxito de Alfonso Paso con «Mamá con niña», protagonizada por Isabel Garcés de forma magistral, como es habitual en esta gran actriz. La otra obra de Paso, que realmente ofrece nada nuevo es «Los peces gordos».

Entre las obras extranjeras, despertó gran expectación «Después de la caída», de Arthur Miller. Venía precedida de «cierta fama», ya que su estreno en Italia y Francia había motivado numerosas críticas contradictorias. Aquí decepcionó y no respondió al interés despertado, pese a su gran presentación escénica y a la extraordinaria interpretación que hace Adolfo Marsillach y Marisa de Leza en el papel de la desconcertante Maggie.

En el próximo número se hará un comentario de panorámica general de teatro y una crítica detallada de la obra que se estime de más interés de las estrenadas en los teatros madrileños.

F. SUAREZ

aqui de toros

CUENTAN que una vez le preguntaron a “El Gallo” qué toros eran los más difíciles y que él contestó: “¡Los bravos! Estaban presentes unos cuantos toreros de hoy y uno de ellos, asombradísimo, le dijo:

—Mire usted, Rafael, que yo me paso la vida rezando para que me salga un toro bravo de verdad y aún no me he tropezado con ninguno. Y el día que me salga, ¡la armo!

—¿Que aún no te has tropezado con ninguno? ¡Pues que siga la suerte, hijo! —contestó “El Gallo”.

Cuando a alguien —“no aficionado”— se le dice que los toros difíciles son los bravos, se le queda mirando a uno como si estuviese loco.

Y no es locura, no.

Los toros bravos (auténticamente bravos, no ese producto de ahora) son difíciles porque son tremadamente incómodos; porque embisten sin sosiego, con rabia, con fuerza; porque no dejan al torero preparar su postura, ni dar esos paseos pintureros que tanto gustan a la mayoría de los espectadores; porque sólo se dan por vencidos cuando caen fulminados por la estocada; porque no admiten los telonazos y pasecitos de tirón con los pies juntos. Y por más cosas.

Los “Tulios”, esos desconocidos

Así pasa que año tras año, en las ferias más importantes —San Isidro, Sevilla, etcétera— se lidian toreos con más aspecto de vacas melancólicas que de reses bravas (Galaches, Cobaledas, Arellanos), causando la desesperación de aficionados y no aficionados. Y los toreros de moda, año tras año también, exigen las mismas ganaderías, a sabiendas de que con ellas acaso tendrán que sostener una denodada porfía para que los toros avacados embistan, pero jamás tendrán que contener su empuje ni someter su codicia.

Hay una ganadería en España que yo considero la más brava de todas. Es tan brava que sólo los aficionados la conocen, y los no aficionados no la conocen ni de oídas. Esta ganadería es la de Tulio e Isaías Vázquez, de Villanueva de las Minas (Sevilla).

Recuerdo una novillada de esta ganadería lidiada el 1 de mayo del pasado año, en Madrid. Salieron al ruedo seis novillitos recortados, lustrosos, finos y tirando a pequeños. Estos seis novillos tomaron en total 36 varas!, lo que da una media de seis por cabeza. Pelearon todos en el mismo tercio, en terrenos del 1, sin huir, sin que hubiera que

buscarles las querencias favorables para embistir a los caballos. Y no dieron reposo a sus lidiadores, que salieron de la plaza como si volvieran de la guerra.

Todos salimos muy contentos de la plaza, pero comentando: “En verdad, no han llegado a la verdadera bravura de la Casa”. Porque, ciertamente, todos habíamos visto “tulios” mucho más bravos.

Luego vino San Isidro, y los toreros de moda hicieron locuras con toros que sólo admitían una varita y estaban más tiempo tumbarados que sobre sus cuatro patas.

Este año —1965— tampoco habrá “tulios” en San Isidro, ni en la feria de Sevilla, ni en la de Pamplona, ni en la de Bilbao, ni en la de San Sebastián, ni en parte alguna donde toreen los Villafuertes, los Caminos y los Cordobeses. Ni donde toreen los Ordóñez, los Aparicio y los Chamacos.

Se anuncia para el domingo de Ramos, en Madrid, una corrida de toros con ganado de Isaías y Tulio Vázquez. Y como cabeza de cartel (director de lidia), a Antonio Bienvenida.

Estoy conservando para esta corrida el más grande y más aromático puro que haya caído jamás en mis manos. Es por no desentonar... JOAQUÍN VIDAL.

BECKET

ESTA película fué estrenada hace varias semanas en el cine Palafax de Madrid. Actualmente continúa en cartel, con bastante éxito de público, siendo unánime el agrado con que se ve por los espectadores de todas las condiciones. Las razones de su éxito obedecen a que esta vez se ha sabido conjugar una obra de tema profundo y de calidad dramática con los recursos espectaculares del cine en Panavisión, pantalla panorámica, sonido estereofónico, etc., que tanto agradan a la mayoría, aunque estén al servicio de temas vacíos y sin interés.

La circunstancia señalada, que hace de Becket una excelente película comercial, quizá disminuya un tanto su calidad artística. Una película introspectiva cuya razón en el drama interior del personaje histórico Tomás Becket, canciller de Inglaterra y arzobispo primado de Canterbury, en su conflicto anímico para resolver la búsqueda de su honor, primero al lado del monarca y después al lado de Dios, debió realizarse sin utilizar medios espectaculares de visión y sonido que encandilan y distraen al espectador. Se corre el peligro de que la cinta sea tomada como un álbum de estampitas históricas y no como un drama espiritual.

De todos modos, el arte cinematográfico ha alcanzado un punto de perfección técnica con vistas a su mayor difusión, que puede y debe ocuparse de estos temas. El drama de Jean Anouilh está fielmente reproducido en su versión cinematográfica con gran sentido de sus autores sobre lo que ha de ser la adaptación de una obra teatral al cine. Fidelidad a textos y situaciones, pero sin anquilosar la cámara, sin caer en el vicio del «teatro fotografiado». Escenas como la del encuentro del Rey y Becket en la playa, a caballo, cuando el segundo decide volver a Inglaterra, y la comparecencia de Becket ante el Tribunal, cuando ya no se le esperaba, son claro ejemplo de lo que decimos.

Alguien puede echar de menos claridad sobre el problema de las relaciones entre la Iglesia y el Estado en Inglaterra, y sobre lo que supuso en la Historia la postura irreductible del arzobispo que llegó a santo. Pero tanto la obra de Anouilh como la película son la versión literaria del drama interior de un hombre, de su búsqueda del honor entre hombres que lo persiguen por razón de linaje, del proceso de sus dudas y sus batallas anímicas. No es misión de la película hacer historia.

Queda hecho el elogio de la dirección de Peter Gleuville en lo expuesto anteriormente. El doblaje de la versión española nos obliga a emitir con reservas un juicio sobre la interpretación. Richard Burton, bien de gesto siempre, aunque con frialdad excesiva en sus momentos de arzobispo. Su mejor escena es la que no está doblada y podemos oír su auténtica voz. Es la de su consagración como obispo, en que consigue que percibamos su emoción.

Peter O'Toole es un gran actor teatral. Eso dicen. El doblaje nos priva de apreciar sus posibles cualidades. En la versión española vemos, a medias,

al rey infantil, de dudosa virilidad y sutil inteligencia, que aparece en el drama de Anouilh. Seguramente porque no le «cómo». El actor inglés ha sido doblado sin ningún matiz.

L. M. M.

EL DETECTIVE

El arte cinematográfico se ha ocupado en varias ocasiones de llevar a sus pantallas las andanzas del padre Brown, inefable personaje del escritor inglés G. K. Chesterton. TV nos ofreció, el pasado 6 de febrero, la cinta El detective, en la que el actor Alec Guinness incorpora el papel de sacerdote con aficiones de investigador.

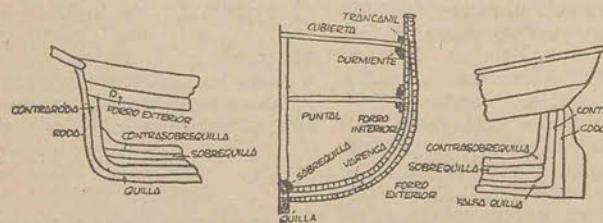
La película, con algún afortunado momento humorístico, muy en la línea inglesa, presenta una novedad en relación con otras versiones que del personaje de Chesterton nos ha dado el cine. En El detective se advierte el deseo de supeditar las aficiones detectivas del personaje a un claro afán de proselitismo religioso, o, mejor aún, captación de almas desarrilladas de delincuentes para llevarlas al buen camino. Así, nos encontramos con un padre Brown que utiliza su sagacidad, un tanto ingenua, no por pura afición investigadora, sino como medio de llevar al redil a la oveja perdida, aunque los planos finales nos indiquen que más que a la labor del padre Brown “la vuelta del hijo pródigo” se deba a los encantos de la acaudalada y atractiva viuda.

Por eso nos han convencido más otros relatos que el de esta película inglesa, carente de interés por lo pueril de las incidencias del robo de la valiosa cruz medieval y lo convencional de su trama y desenlace. Se nos dirá que el tipo de detective aficionado, ingenuo y candoroso no se presta a utilizarlo en relatos de mayor intriga, pero no conviene olvidar a personajes análogos, como el de la señorita Marple, creado por la escritora inglesa Agatha Christie, que, estando dentro de la línea candorosa del padre Brown, aplica su sagacidad natural a casos criminales de desarrollo más apasionante.

Alec Guinness incorpora el papel del sacerdote con fidelidad absoluta a la personalidad que el guion le ha adjudicado, aunque, como hemos dicho ya, esa personalidad no nos convenza en absoluto. Otro gran actor, Peter Finch interpreta al aristócrata francés aficionado al robo de objetos artísticos, con su sobriedad y buen arte acostumbrado.

L. MARTÍNEZ MORCILLO.

Como es el casco de un velero



Para aprender la función de cada cosa es necesario antes conocer la cosa misma. Todo buen patrón, para poder preciarse de tal, deberá empezar por saber el nombre de las diversas piezas que componen su barco. Ya dijimos en la primera parte que el cuerpo mismo del barco se llama *casco* y que éste está construido sobre una larga y pesada pieza que va de un extremo a otro de la embarcación, y se llama *quilla*. A la parte inferior de la quilla, para protegerla contra el rozamiento y los golpes, va sujetada una pieza llamada *falsa quilla* o *zapata*. Sobre la quilla va la *sobrequilla*. Extendiéndose perpendicularmente fuera de la quilla por cada lado están unas piezas curvadas que forman el *costillaje*. Estas piezas se llaman *cuadernas*. La cuaderna mayor, es decir, la que corresponde al sitio en que el buque tiene mayor anchura o manga, se llama *cuaderna maestra*. Las cuadernas se aseguran exteriormente con la *primera cinta*, que va de proa a popa, e interiormente con los *durmientes*. Sobre los durmientes se apoyan unas vigas o piezas transversales ligeramente curvadas llamadas *baos*. Los baos mantienen constante la abertura de la cuaderna y sirven de sostén a las *cubiertas*. La viga longitudinal que colocada sobre los baos los une con las cuadernas se llama *trancanil*. La posición del trancanil es simétrica con los durmientes. Los baos se refuerzan con los *puntales*, vigas verticales sobre las que se apoyan aquéllos sosteniendo el peso de las cubiertas y evitando que los baos se deformen. Sobre las cuadernas van montadas las tablas, cuyo conjunto se llama *tablazón*. Las tablas a cada lado de la quilla se nombran *tablones de apardura*. Los espacios donde se juntan los extremos de las tablas se llaman *costuras*. Estos espacios se rellenan con algodón o estopa embreada, y esta operación se llama *calafateo*. La parte alta de los costados constituye la *borda*, que termina en la *regala*. Las partes curvas en las inmediaciones de proa se llaman respectivamente *amuras* y *aletas*.

El interior del buque está dividido horizontalmente por las *cubiertas*. La cubierta superior es la primera y *sollado* la inferior. El espacio situado bajo la cubierta inferior constituye la *bodega*. La parte más baja de la bodega es la *sentina*. A la sentina escurren las aguas que logran penetrar en la bodega.

(De *La Navegación y la Pesca*, de Pedro Cerdá Valenzuela.)

MAY-DAY, PAN, SECURITÉ

La radio costera, una ayuda para las embarcaciones en peligro

Catorce emisoras radiotelegráficas funcionan en España en constante escucha para proteger la vida humana en el mar. Estas emisoras se encuentran en San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Vigo, Cádiz, Algeciras, Alicante, Valencia, Barcelona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

Los respectivos radiotelegrafistas están continuamente atentos a cualquier llamada de socorro y ra-

dian a horas fijas un parte de información y previsión del tiempo, para ayuda de la navegación.

Las formas de solicitar ayuda son las siguientes: "May-day", cuando el barco se encuentra en peligro inminente; "Pan", cuando, sin peligro de hundimiento, no puede llegar a puerto por sus propios medios, y "Securité", si existe un peligro relativo para la navegación (minas flotantes, faros apagados, etcétera).

En el naufragio del pesquero «Alfonso» han desaparecido cinco de sus veintiún tripulantes

También han naufragado o embarrancado los pesqueros «Guimerá», «Castillo de Santa Catalina» y «Pleni»

CASABLANCA, 27 ENERO.—El pesquero español «Alfonso», de 111 toneladas, se ha estrellado contra las rocas a unos 210 kilómetros al sudoeste de esta ciudad, cerca de Cap Cantín.

De los veintiún miembros de la tripulación, diecisésis han sido salvados, cuatro han desaparecido y otro pudo ser recuperado.

La lista de marineros desaparecidos después del naufragio es la siguiente: Venerando Efojos Alvarez, Mariano Cafrena Rodríguez, José Emilio Fernández y Ángel Martínez Nuez. El marinero fallecido se apellidaba Rodríguez Freire y es hermano de otro tripulante del «Alfonso», Rogelio, que logró llegar sano y salvo a la costa marroquí.

ARRECIFE DE LANZAROTE, 1 FEBRERO.—Después de ser abandonado por su tripulación, embarrancó en la bahía de los Mármoles el buque «Guimerá», de la matrícula de La Coruña. Toda la tripulación se encuentra a salvo.

LAS PALMAS, 31 ENERO.—El pesquero «Castillo de Santa Catalina» ha resultado hundido en abordaje durante la noche del 30, por un buque desconocido. Pereció uno de los catorce tripulantes.

En los medios marítimos existe una gran indignación por las circunstancias en que ha ocurrido el abordaje, las cuales han sido calificadas como de absoluto desprecio para la vida de

los catorce tripulantes del pesquero, que tuvieron que lanzarse al agua.

El patrón de la embarcación ha declarado que, gracias a que los cabos utilizados para recoger de la mar a los náufragos eran de nylon reflectante, se evitó una tragedia mayor, pues el color blanco y el brillo de los

cabos permitió su pronta localización. Añadió que el buque que ocasionó el abordaje parecía un gran petrolero en ruta hacia Agadir.

LA ROCHELLE (FRANCIA), 5 FEBRERO.—El pesquero español «Pleni» ha naufragado al norte de la isla de Fe. Toda la tripulación se encuentra a salvo.

Nadie conoce la identidad del barco que hundió al «Castillo de Santa Catalina». Hubo gran serenidad entre la tripulación, que fue salvada por los marineros del «Pinche». El primer maquinista del barco hundido, héroe del naufragio

bemos que era muy grande.

ENGRASADOR: JOSÉ REYES, VEINTINUEVE AÑOS, CASADO.

—¿Cómo se dió cuenta del peligro?

—Cuando sentí el golpe.

—¿Qué estaba haciendo en aquel momento?

—Durmiente.

—En qué momento se lanzó al agua?

—Fui el último que me lancé, porque no me había dado cuenta perfecta de lo que pasaba.

—¿Quién le recogió en la mar?

—Un tripulante del «Pinche».

—¿Cuál fué el peor momento?

—Cuando me tiré al agua se me venía el palo encima.

—¿Quién se portó mejor?

—El primer motorista.

CONTRAMAESTRE: LAUREANO LEÓN, VEINTITRÉS AÑOS, SOLTERO.

—¿Qué hacia cuando sucedió el abordaje?

—Estaba durmiendo; oí un ronroneo y salí a cubierta. Allí ayudé a lanzar el bote al agua.

—¿Qué barco cree que fué el que les abordó?

—Cuando le vi iba muy retirado. Sólo se le veían ya las luces.

—¿Cuál fué el tripulante más valiente?

—Todos, pero destaco a cuatro que sabían nadar; entre ellos, el primer maquinista.

—¿Quién le sacó del agua?

—Los marineros del «Pinche».

—Le ha cogido miedo a la mar?

—Por ahora tengo miedo; pero si no encuentro trabajo en tierra volveré a embarcarme.

MARINERO: JOSÉ MARÍA DELGADO, TREINTA AÑOS, SOLTERO.

—¿Qué hacia cuando se dió cuenta del peligro?

—Estaba durmiendo. Cuando sentí el golpe salí corriendo a cubierta.

—¿Naufragó alguna otra vez?

—Sí, en la barra del Puerto de Santa María. Fué en el barco «Josefa Caturla».

—¿Qué barco cree fué el causante del abordaje?

—Sólo pude ver las luces y que tenía mucha altura.

—¿Cuál fué el tripulante más valiente?

—Todos se portaron bien.

—Le ha cogido miedo a la mar?

—Algo.

—¿Volverá a embarcarse?

—Si no encuentro algo en tierra, tendré que volver a la mar.

Independientemente de los auxilios económicos previstos en el artículo 159 de la reglamentación de Arrastre para casos de naufragio por pérdida de equipaje, que corre a cargo de la entidad aseguradora —en este caso la Mutualidad de Accidentes—, el armador ha entregado a cada tripulante una ayuda económica graciabil de 3.000 pesetas.



LOS TRIPULANTES DEL «CASTILLO DE SANTA CATALINA», A SU LLEGADA A CADIZ, ACOMPAÑADOS DEL DELEGADO PROVINCIAL DEL ISM, SEÑOR MARTINEZ ROMERO.

—¿Pudo evitarse el abordaje?

—De la forma en que venía el barco, no. Ellos se dieron cuenta, porque hicieron maniobra, sin duda al oír las señales del «Pinche» diciendo que llevaba remolque.

—¿Tuvo serenidad la tripulación?

—Mucha serenidad, pese a la rapidez del hundimiento, que duraría unos veinte minutos. Se intentó incluso achicar, pero ya no funcionaban las máquinas auxiliares.

—¿Quién se portó mejor?

—Unos por otros, todos.

—¿Qué barco pudo ser el que les abordó?

—No tenemos ni idea. Sólo sa-