

hoja del mar

Número 65 • Año VII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Marzo 1971

ACTIVIDAD DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

EL PRESIDENTE, EN LA CORUÑA:

Indemnizaciones a mariscadores damnificados por el caso «Erkowit» • Terrenos para la Casa del Mar.

EL SECRETARIO GENERAL Y EL VICE-SECRETARIO GENERAL, EN TENERIFE:

Ambulatorio en la Casa del Mar para trabajadores portuarios • Viviendas para marinos mercantes.

EL ACUERDO DE PESCA HISPANO-MARROQUI NO SATISFACE EN BARBATE



TRAGICO CANAL

El canal de la Mancha ha sido especialmente trágico este invierno. Varias embarcaciones han colisionado. Han sido muchos los marinos desaparecidos, entre ellos cinco españoles, tripulantes de una motonave alemana. Y por si fuera poco, los temporales han sido frecuentes, como atestigua esta impresionante imagen de uno de los faros de la costa de Inglaterra, casi en su totalidad cubierto por completo por el oleaje.



SERVICIO DE ASISTENCIA SOCIAL EN MADRID PARA TRABAJADORES DEL MAR ENFERMOS O LESIONADOS QUE PROCEDAN DEL EXTRANJERO

Una de las misiones del gabinete de Asistencia Social del Instituto Social de la Marina es la atención a los enfermos accidentados que deben recibir en Madrid asistencia sanitaria, así como la recepción y ayuda cuando el enfermo o accidentado pasa por esta capital para continuar viaje a otra población. Para mayor eficacia de esta misión en bien de los trabajadores del mar, este servicio actúa en Madrid y en todas las Delegaciones Provinciales del organismo.

La asistencia se presta de la manera siguiente: cuando el hecho de la enfermedad o accidente acontece en el extranjero, en donde, como es lógico, no intervienen las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina, se les presta a los pacientes, a su llegada a Madrid, la debida atención y orientación por las asistentes sociales.

Con este fin, ha de ser avisado con la antelación suficiente el gabinete de Asistencia Social de las siguientes particularidades: datos personales del asegurado; enfermedad o accidente; si viaja solo o con acompañante; medio de locomoción en que viaja y todos los datos referentes al mismo; si precisa que se le recoja en coche o ambulancia, y si continúa viaje —y a dónde— o ha de ser internado en Madrid.

Recibidos estos datos con el tiempo suficiente, las asistentes sociales organizan la recogida, o gestionan el ingreso en el centro sanitario oportuno y efectúan las gestiones necesarias para la continuación del viaje.

Cuando un enfermo o accidentado es desembarcado en Halifax, Saint Johns u otros puertos de las pesquerías del Atlántico Noroeste y Groenlandia (salvo Saint Pierre et Miquelon), el capitán del

barco anuncia por telegrama al doctor Alarcos, en Saint Pierre et Miquelon, el nombre del tripulante desembarcado, señalando el diagnóstico y hospital en que ingresa, así como el nombre de la embarcación a la que pertenece.

En caso de necesitar repatriación, se comunica igualmente al doctor Alarcos este hecho, con cuarenta y ocho horas de anticipación, con los datos mencionados más arriba.

Estos servicios se prestan por el gabinete de Asistencia Social en los casos que precisan una especial atención, como es lógico, y para aquellos que sufren un accidente de trabajo y están asegurados de este riesgo en el Instituto Social de la Marina.

Las asistentes sociales pueden ser reconocidas por los enfermos, pues llevan prendido un distintivo en el que, con fondo azul y letras blancas, se lee: «Asistente Social».

IMPOSICION, EN CEUTA, DE LA MEDALLA AL MERITO EN EL TRABAJO AL PESCADOR DON JUAN LOPEZ LOPEZ

NACIO EN CABO DE GATA, PERO DESDE HACE CUARENTA AÑOS ESTA ENROLADO EN LA FLOTA CEUTI.

Le ha sido impuesta la medalla al Mérito en el Trabajo al pescador de Ceuta don Juan López López, en un acto sencillo, pero muy emotivo, que tuvo lugar en los locales de la Cofradía de Pescadores. El delegado gubernativo y alcalde de la ciudad, don José Zurrón Rodríguez, que presidió el acto en compañía de las primeras autoridades de la vida laboral, afirmó que para él era una gran satisfacción, como primera autoridad civil, imponer tal condecoración por primera vez a un pescador de Ceuta, afirmando que su vida es un gran ejemplo

de cómo el hombre se debe comportar en el mundo del trabajo, sea cual fuere su misión.

Juan López López tiene setenta años de edad y consagró toda la vida a la pesca. Es hijo de Juan y Francisca y natural de Cabo de Gata (Almería). Empezó a trabajar a la edad de nueve años en los barcos de Cabo de Gata durante cuatro años. A los trece años pasó a embarcaciones de vela, desplazándose a los dieciséis años a Isla Cristina para faenar en galeones de pesca, hasta la edad de veinticuatro años, en que se dedicó a las tareas



de las almadras durante un periodo de seis años. Desde entonces ha estado en Ceuta enrolado hasta su jubilación. Llevó, pues, toda su vida dedicado a la pesca; o como él mismo dijo, "he nacido bajo una caja de caballas". Todos los años de su vida laboral fueron llevados en todo momento con ejemplaridad, que, reconocida de todos, ha servido para que oficialmente se le concediera la máxima condecoración de la vida laboral.

TRIBUNAL DE HONOR DE PESCADORES, EN MALLORCA

PALMA DE MALLORCA.—Por segunda vez ha celebrado reunión el Tribunal de Honor de los pescadores del puerto de Palma de Mallorca, a fin de sancionar las infracciones cometidas por otros pescadores que han contravenido las instrucciones oficiales sobre las artes de pesca.

El Tribunal está compuesto por cinco patronos de embarcaciones que realizan su labor cerca de la costa y establecen sanciones económicas equivalentes al 60 por 100 del valor de la pesca capturada en el día en que se cometió la infracción, salvándose el restante 40 por ciento que corresponde por ley a la tripulación. De esta manera, los únicos perjudicados son el patrón y el armador, responsables del comportamiento del barco en el mar.

El Tribunal es convocado por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores y asesorado, sin voto, por un representante de la Comandancia de Marina y otro del Laboratorio Oceanográfico.

Otras de las peculiaridades de este Tribunal es que no se formulan acusaciones, sino sospechas, y que es el propio sospechoso quien reconoce su falta y promete la no repetición del hecho.

Por último, el importe de la sanción es repartido entre los pescadores más necesitados de la zona.

"LA MARINA MERCANTE EXIGE LA ATENCION ESTATAL"

MADRID.—«Para que la Marina mercante pueda atender debidamente las necesidades generales del país y las particulares de la industria, es evidente que ésta debe responder en forma adecuada a las necesidades de aquélla, afirma el ministro de Industria, don José María López de Letona, en unas declaraciones a la revista de la Oficina Central Marítima, «Oficema», dedicada en su último número a la Marina mercante nacional e internacional.

«En este sentido —añade el ministro—, creo sinceramente que la respuesta de la industria naval ha sido favorable; tengo plena confianza en que los astilleros y su industria auxiliar seguirán superándose para estar siempre a la altura de las necesidades y exigencias de nuestra Marina mercante».

En el mismo número de dicha revista, el presidente de la Oficina Central Marítima, don Eduardo de Aznar, en un artículo sobre el mismo tema, dice: «Mientras las ayudas a la Marina mercante sean una consecuencia de la protección estatal a los astilleros, la política naval pecará de un planteamiento erróneo. Es la Marina mercante la que exige la atención estatal, no para beneficio exclusivo del sector, sino para bien de la economía nacional, que precisa de nuestras actividades de una forma vital y trascendente».

SE PROHIBE LA INSTALACION DE ARMAS NUCLEARES EN EL FONDO MARINO

NACIONES UNIDAS.—La Comisión política de las Naciones Unidas ha acordado prohibir el emplazamiento de armas nucleares y de destrucción masiva en el fondo marino y en su subsuelo, tras una votación en la que los dos únicos países en contra fueron Perú y El Salvador.

Estos países defendieron hasta el último momento que un tratado internacional debía cubrir todo el territorio cubierto por las aguas, sin excepciones como las contenidas en la resolución al fijar un límite de 12 millas.

En esta zona todos los Estados costeros podrán instalar este tipo de armas y otras convencionales, según la ley internacional que reconoce esa distancia como aguas territoriales de cada país.

La Comisión política (primera de la Asamblea) recomendó al plenario la adopción del proyecto de tratado, en el que los dos países latinoamericanos contrarios ven un paso atrás en su lucha por conseguir la reivindicación sobre un límite nacional de 200 millas.

Por 91 votos a favor, dos en contra y seis abstenciones, la Comisión aprobó un proyecto de resolución en el que también se recomienda a la Asamblea que pida de todos los Estados la ratificación del tratado sobre desarme.

LA DARSENA PESQUERA DE TENERIFE DEBE SERVIR A LA FLOTA CANARIA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—«No es bueno que la dársena pesquera de este puerto sirva sólo para las flotas extranjeras, sino también para una nueva flota renovada de la provincia», dijo el presidente del Consejo Tinerfeño de Empresarios, don José Sabatés Forns, durante una reunión celebrada por la permanente del Consejo Sindical Provincial.

«Hay que continuar los esfuerzos iniciados —dijo después— en colaboración con el Sindicato Nacional de la Pesca, a fin de que la Administración establezca un sistema específico que permita a esta provincia la renovación de su flota pesquera».

EN 1973, CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO MARITIMO

Las Naciones Unidas han apoyado casi unánimemente la convocatoria de una Conferencia Internacional sobre Derecho Marítimo que regule la explotación de sus recursos. Sólo ocho países votaron en contra de la resolución de compromiso, adoptada tras largo y enconado debate en la primera Comisión (política y de seguridad) de la Asamblea General.

Dicha conferencia quedó fijada para el año 1973, estableciéndose también que tratará «del establecimiento de un régimen internacional equitativo, incluyendo una maquinaria internacional para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional».

REPRESALIAS NORTEAMERICANAS CONTRA ECUADOR

WASHINGTON.—Los Estados Unidos han suspendido sus ventas de material militar a Ecuador, en represalia por la captura de atuneros norteamericanos en aguas que el Gobierno ecuatoriano reclama como territoriales.

Son ocho los barcos pesqueros procedentes de San Diego los capturados por los navíos ecuatorianos. Estos atuneros han dejado en Ecuador cerca de medio millón de dólares en multas.

En los primeros instantes, los Estados Unidos presentaron una protesta oficial ante el Gobierno de Quito. El Departamento de Estado transmitió su indignación a través del embajador norteamericano. Poco después seguían protestas de la Asociación norteamericana Atunera y del Congreso, donde se pidieron sanciones comerciales. En fin, sobrevino la suspensión de la ayuda militar, pero aún el Gobierno norteamericano continúa estudiando nuevas represalias.

CONDECORACION ESPAÑOLA AL SECRETARIO DE LA MARINA FRANCESA

PARIS.—El secretario general de la Marina mercante francesa, Jean de Velitchkovich, ha sido condecorado con la Cruz del Mérito Civil español.

La condecoración le fue impuesta por el embajador de España en París, don Pedro Cortina Mauri, en acto íntimo celebrado en la Embajada de España, al que asistieron el subsecretario de la Marina mercante española, almirante Boado; director general de Pesca, director general de Navegación, alto personal diplomático y representantes de los departamentos franceses de Asuntos Exteriores, Transportes y Marina mercante.

hoja del mar

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

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
Redacción y Administración:
Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina
Génova, 24, planta séptima.
Teléfono 419 39 63
Madrid-4

Imprime:
HAUSER Y MENET, S. A.
Plomo, 19 - Madrid-5
Depósito legal: M. 18.516-1963
Distribuye:
INAGRA, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5
MADRID

Saint Pierre et Miquelon —base principal de nuestra flota bacaladera— se ha visto azotada por uno de los más fuertes temporales de nieve conocidos en aquella latitud

Iniciamos en este número una nueva sección: «HOJA DEL MAR en Terranova». Todos los meses, el doctor don José Luis Alarcos, que atiende en el Dispensario Español de Saint Pierre et Miquelon, del Instituto Social de la Marina, a los pescadores de nuestra flota bacaladera, nos irá informando de los acontecimientos que allí se produzcan, de las vicisitudes de la pesca, de los rasgos anecdóticos que las tripulaciones siempre dejan en Saint Pierre, cuando por una arribada forzosa tienen la oportunidad de desembarcar. Nuestro corresponsal, en fin, con el complemento de las informaciones que asimismo nos enviará el padre Domingo Camelselle, capellán del Apostolado del Mar que dirige el Club Stella Maris de Saint Pierre, traerá a estas páginas, mes a mes, el recuerdo vivo de esos cuatro mil españoles dedicados a la épica aventura del bacalao. Esta —hemos de confesarlo— era una de las grandes aspiraciones de HOJA DEL MAR: mantener informados a los lectores de lo que en Terranova sucede. Los servicios de Alarcos, y también los del padre Domingo, van a convertir en realidad aquella aspiración.

SAINT PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal). Aunque para una parte del mundo de la pesca español no soy desconocido (me refiero concretamente a los pescadores de Terranova), no estará de más presentarme como nuevo corresponsal de HOJA DEL MAR en Terranova: Tengo treinta y cuatro años y desde hace siete me encuentro en Terranova como médico del Instituto Social de la Marina al servicio de la flota española en aguas del Atlántico Noroeste.

Se me ha dado «manga ancha» tanto sobre el contenido como sobre la extensión de los temas a tratar, y esto, que para un periodista profesional sería una puerta abierta a la fantasía, para mí se convierte en un gran problema, pues temo que insensiblemente enfoque mis artículos desde el ángulo que más me seduzca, es decir, el sanitario. No obstante, procuraré, al menos al principio, situar a los lectores de HOJA DEL MAR en ambiente, o sea, exponer los aspectos geográficos, históricos, políticos, anecdóticos, etcétera, de este mundo aparte, desconocido y lejano que es Terranova. Intentaré en cada colaboración mensual ampliar sobre los temas que hoy generalizo y añadiré, naturalmente, las noticias de actualidad tanto de estas islas y mares como de los pescadores españoles del bacalao. Pescadores que en número de 5.000 trabajan y sufren a lo largo de una gran parte del año.

DONDE ESTA TERRANOVA

Terranova está en la costa atlántica de Norteamérica, en la desembocadura del río San Lorenzo, en una latitud sumamente baja y que a muchos extraña. Sí, se encuentra en la misma latitud que Francia.

¿QUE ES TERRANOVA?

Terranova es una isla de unas dimensiones parecidas a las de Cuba. Con pocas montañas, muchos lagos y abundancia de vegetación (pinos, musgos, líquenes), con una costa sumamente

accidentada donde abundan los «fiordos» y las bahías y calas recogidas, tierras llamadas por la acción de los glaciares (Terranova hace tan sólo unos seis mil años estaba cubierta perennemente por una calota de hielo). Terranova isla da nombre a toda una región de abundantes pesquerías, que se encuentran en sus alrededores, ya frecuentadas desde el siglo XIII por los pescadores vascos.

TERRANOVA, UNA LEYENDA

Para muchos, Terranova evoca las nieblas continuas, los ricos bancos de pescado y el olor del bacalao... Para otros, metidos ya en el terreno de las narraciones de extraña fantasía, Terranova y las islas que la rodean no son más que territorios rocosos, perdidos en las inmensidades del Atlántico Norte, envueltos perpetuamente por la niebla, arrasados por las tormentas, sepultados bajo la nieve y bloqueados por los hielos una gran parte del año, donde viven miserablemente grupos de esquimales y algunos pescadores venidos de otras latitudes.

TERRANOVA, REALIDAD

Aunque toda leyenda tiene su fondo de realidad, Terranova no es como muchos se la imaginan: ¡Hace frío, mucho frío! Hay nieblas, frecuentes tormentas y depresiones continuas, amén de las «colas» de los ciclones tropicales que, en los meses de septiembre y octubre, tienen la osadía de acercarse a morir aquí. No olvidemos los hielos ni los vientos frecuentes... Pero, a pesar de todos estos inconvenientes climáticos, no es un mundo perdido y miserable, ni mucho menos. La isla de Terranova, en compañía del territorio del Labrador, forman una provincia del Canadá, donde habitan unas cuatrocientas mil personas, que está en continuo desarrollo económico.

Saint Pierre et Miquelon, isleta situada en la costa Sur de Terranova —donde residio—, es un territorio que pertenece a Francia, en el que habita una comu-

nidad próspera de 5.000 personas, descendientes todas ellas de los primeros pescadores de origen vasco, bretón y normando, que en el siglo XVI se establecen en Saint Pierre.

El rigor extremo de su clima extraña cuando se piensa que nos encontramos en la misma latitud que Francia. Pero no debemos olvidar que las costas atlánticas de Europa se encuentran bañadas por la cálida corriente del golfo de Méjico, mientras que por aquí «disfrutamos» de unas masas de aire polar glacial, que bajan directamente desde el Artico, así como de las cálidas corrientes del Labrador y de Baffin, que bañan estas costas.

HISTORIA

Los navegantes vikingos, procedentes de Escandinavia e Islandia, frecuentaron ya estos parajes (bajando desde Groenlandia y Labrador) quinientos años antes de que Colón descubriese América. Igualmente los pescadores vascos reclaman el honor de haber pescado ballenas en estas latitudes ya trecientos años antes de que las tres carabelas arribasen al Nuevo Mundo.

Fueron los navegantes portugueses, sobre todo, los que levantaron el telón en Terranova: grandes marinos como Gaspar de Corte Real y Alvarez Faquén-dez, pocos años después del viaje de Colón (sin olvidar a Cabot, Verrazzano, J. Cartier y otros).

EL FRIO ES ACTUALIDAD

Al llegar a St. Pierre en enero, recién venido de España, me

encuentro sumergido en un invierno auténticamente polar: «La nevada del siglo», repiten los indígenas. Temperaturas bajísimas, tempestades de nieve y vientos huracanados, nos sumergieron durante una semana en un ambiente que incluso para los lugareños era excepcional, como excepcionales fueron las medidas que se tomaron para evitar la parálisis total del territorio. El estado de urgencia fue decretado en la provincia de Terranova; las rutas, bloqueadas totalmente; los pequeños puertos del litoral, helados y cerrados; los aviones, imposibilitados de despegar... El Gobierno de esta provincia no cesaba de recomendar a los habitantes de la costa que se aprovisionasen con urgencia de víveres y combustible, para hacer frente a la racha de temporales.

En Saint Pierre, la tempestad se cebó: miles y miles de toneladas de nieve sepultaron a este pueblecito y, apenas pasado un temporal, bajo el pesado manto blanco, todo el mundo se apresuraba a ir eliminando nieve, todas las máquinas del territorio, tanto oficiales como privadas, se pusieron a la tarea sin descanso, tarea que aún persiste. El tráfico rodado quedó totalmente anulado y los trineos, tirados por caballos, perros y personas, hicieron su pintoresca aparición. Muchas casas quedaron totalmente sepultadas y hubo que practicar túneles para poder llegar a las puertas. El acero mejor se volvía tan frágil como el cristal. (El piloto del avión que hace la ruta Sidney-Saint Pierre se quedó con el árbol de dirección en la mano al ensayar, antes de despegar, los mandos...)

La nieve alcanzó en muchos lugares hasta ocho metros de altura, siendo la media de dos metros.

LLEGA LA FLOTA ESPAÑOLA A SAINT PIERRE

Saint Pierre, sin la flota española, está un poco triste: le falta ese colorido y bullicio que nuestros pescadores derrochan. Por eso los primeros barcos son recibidos con alegría por todo el mundo, y los primeros barcos llegan este año muy pronto ya. El día 23 de enero nos visita el «Puerto de Navacerrada» y días después, y con breves intervalos, comienzan a hacerse más frecuentes las arribadas. El 90 por ciento de la flota se encuentra en los bancos o en ruta hacia ellos.

En el aspecto sanitario, y aunque ha habido ya varios casos de hospitalización, afortunadamente aún no han surgido problemas graves; aunque es de temer, a la vista de las consultas que por radio llevo efectuadas, que las congelaciones serán dramáticamente frecuentes este año. En cada consulta no me canso de repetir, para que toda la flota lo oiga, que el mejor tratamiento de una congelación consiste en evitarla. ¿Tendremos suerte este año? ¿Podrán todos nuestros compatriotas terminar estos duros meses de la primera campaña con todos sus miembros íntegros? Confío en que en mi próximo artículo no tendré por qué dar malas noticias en este aspecto.

JOSE LUIS ALARCOS



El puerto de Saint Pierre, cubierto por la nieve por efecto de uno de los más terribles temporales que se recuerdan.

Las pesquerías españolas del bacalao pueden verse seriamente afectadas

Canadá se reserva derechos exclusivos de pesca sobre ochenta mil millas de sus aguas costeras.

Sólo podrán seguir pescando en la zona las flotas de Francia y Estados Unidos.

OTTAWA.—Nuevas zonas de pesca que confieren a Canadá derechos exclusivos sobre 80.000 millas cuadradas de aguas costeras han sido aprobadas por las autoridades de dicho país, a propuesta del ministro de Pesquerías, Jack Davis.

Las flotas pesqueras de los Estados Unidos y Francia podrán seguir faenando, en las aguas restringidas, por sus derechos tradicionales y por respeto a antiguos acuerdos internacionales, que ratifican dicho derecho a estos dos países. Pero numerosas flotas pesqueras de países extranjeros, particularmente las de España y Portugal, y las de Italia, Dinamarca y Noruega, no podrán seguir pescando en sus tradicionales bancos de pesca del golfo de San Lorenzo. España y Portugal pescan en esas aguas desde hace más de cuatrocientos años. Su tradición es pesquera, pero carece de la legalidad de un tratado internacional como el que posee Francia, o de la posibilidad o poderío económico y militar de los Estados Unidos.

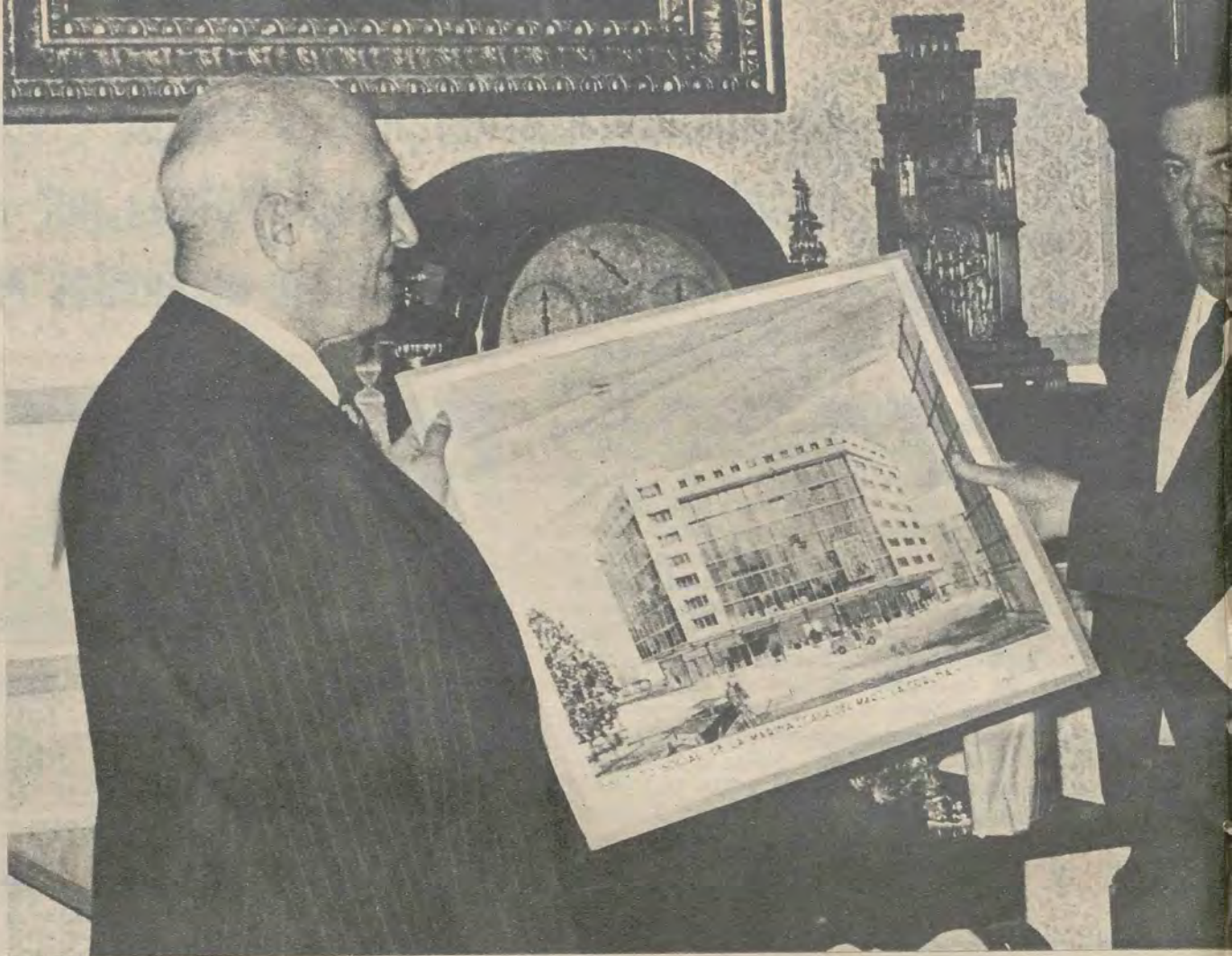
A CUATRO AÑOS: PROHIBICION TOTAL

Además del golfo de San Lorenzo, afecta esta medida a las aguas de la bahía de Foundy, en el Atlántico, y los estrechos de Charlotte Sound y Dixie Entrance, en el Pacífico.

Los países afectados por las nuevas regulaciones vienen pescando en estas aguas desde hace cientos de años, y por tanto esta medida perjudicará el potencial económico de sus flotas pesqueras, y posiblemente las relaciones del Gobierno federal de Ottawa con los Gobiernos concernientes. Por lo menos el Gobierno canadiense presiente la tormenta, como lo prueba el hecho de que haya decretado el desfase aplazado a cuatro años y que previamente diera la alarma con la proclamación previa de 1964.

La ratificación de aquella proclamación de 1964, que confiere a Canadá derechos exclusivos de pesca sobre aguas internacionales, sigue el ejemplo de otros cincuenta países marítimos, que previamente a lo que hiciera Canadá, proclamaron esta extensión de sus aguas territoriales.

Las aguas afectadas de Canadá brindan una pesca anual que sobrepasa en términos económicos a los ochenta millones de dólares. De esta cifra anual, las flotas pesqueras extranjeras se reparten una captura que supone un valor económico de diez millones de dólares.



Han sido entregados los terrenos donde se va a

*El presidente
del
Instituto Social
de la
Marina
hizo entrega
de
indemnizaciones
a los
mariscadores
afectados
por
el caso "Erkowit".*

Cuatro millones de pesetas fueron entregados a las Cofradías de Pescadores de la provincia coruñesa, a las que pertenecen los pescadores afectados por el caso «Erkowit», por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, que se desplazó a La Coruña el pasado día 28 de enero con este fin y con el de realizar los trámites definitivos para abordar la construcción de la Casa del Mar de esta localidad.

ENTREGA DEL DINERO

El primer acto de la jornada coruñesa del almirante Fontán fue la entrega de indemnizaciones a los pescadores, el cual tuvo lugar en la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina. Acompañaban al presidente del I. S. M. el secretario general del Gobierno Civil, en funciones de gobernador; delegados provinciales del I. S. M. y de Trabajo, jefe del Sindicato Provincial de la Pesca, patrón mayor accidental de la Cofradía y otras representaciones.

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL I. S. M.

El almirante Fontán hizo las siguientes declaraciones, recogidas en su momento por toda la prensa de la provincia:

«Hace unos meses me reunía aquí mismo con ustedes para darles cuenta de que el Ministerio de Trabajo, consciente del problema laboral planteado por las consecuencias del caso "Erkowit", había presentado un informe al Consejo de Ministros sobre la situación creada, el cual posibilitó la ayuda extraordinaria para los pescadores con cargo al Fondo de Protección al Trabajo, que se ha concretado

en la entrega inicial que tuve el honor de llevar personalmente a cabo y otras sucesivas que han venido haciendo efectivas la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina a las Cofradías de Pescadores».

«Sin embargo —continuó diciendo el almirante Fontán—, en estas ayudas —insisto, de carácter graciable y rigurosamente excepcionales— habían quedado marginados los mariscadores que no pertenecen a la Seguridad Social en ninguno de sus regímenes.

«Es obvio que si la Seguridad Social no puede hacer frente a responsabilidades que no estén previstas en su amplio y variado conjunto de prestaciones —y este era el caso de sus afiliados respecto a las consecuencias del hundimiento del "Erkowit"—, menos aún podría hacerlo en relación con trabajadores de temporada que no pertenecen a su colectivo.

«Pero el problema está ahí, es una realidad —añadió—. Y el Ministerio de Trabajo, siguiendo en su línea trazada, en la que sobre cualquier otra consideración está la meta estrictamente social a la que va dirigida, ha obrado en consecuencia. Cada uno de los mariscadores cabeza de familia o asimilado va a percibir una indemnización graciable y de carácter extraordinario, de acuerdo con las cantidades que voy a entregar a los representantes de las Cofradías de Pescadores. La cuantía de las indemnizaciones es la máxima que se ha podido alcanzar. Repito ahora, como en mi anterior visita a esta ciudad con igual finalidad, que el Fondo de Protección al Trabajo es de todos los trabajadores y para todos los trabajadores, y hay que administrarlo con estricta equidad y justicia».



construir la Casa del Mar de La Coruña

Después, el almirante Fontán procedió a la entrega del dinero a las Cofradías. Como decimos más arriba, se entregaron cuatro millones de pesetas, que se repartieron entre diez Cofradías, con un censo superior a los mil doscientos pescadores.

EN LA DELEGACION DE HACIENDA

Posteriormente, el presidente del I. S. M. y acompañantes se trasladaron a la Delegación de Hacienda, en donde se procedió a la formalización del acta de entrega de terrenos para la construcción de la Casa del Mar. Para este fin, la Junta de Obras del Puerto coruñesa donó los terrenos al Patrimonio Nacional, y éste, representado en La Coruña por la Delegación de Hacienda, lo ha adscrito al Instituto

Social de la Marina. Ya sólo queda, por tanto, la aprobación del proyecto de la Casa del Mar por parte del Ayuntamiento, para que pueda anunciarse por parte del I. S. M. la subasta para la realización de las obras.

VIVIENDAS PARA PESCADORES

Tras el acto de donación de los terrenos, el almirante Fontán se refirió a otro proyecto: el de la construcción de 504 viviendas para pescadores, previstas en el polígono de Elviña, y que se denominará Patrón Mayor del Mar Francisco Franco. Su terminación está prevista para el verano de 1972.

LA CASA DEL MAR

En el Ayuntamiento, el almirante Fontán hizo entrega al al-

calde, señor Pérez Ardá, del proyecto de la Casa del Mar, que será construida en la calle de Ramón y Cajal. Ocupará una superficie de 1.170 metros cuadrados. Tendrá siete plantas y sótano, con salón de actos, servicios clínicos y recreativos, escuela de formación profesional náutico-pesquera, etcétera. Allí se ubicarán todas las entidades relacionadas con el mar: Delegación del Instituto Social de la Marina, Sindicatos Provinciales de la Pesca y Marina Mercante y Cofradía de Pescadores de La Coruña. Se calcula el costo de las obras en unos treinta millones de pesetas.

Terminadas las gestiones que le llevaron a La Coruña, el almirante Fontán dio por terminado su breve viaje, regresando a Madrid.



DISTRIBUCION DE «HOJA DEL MAR»

Comunicamos a nuestros suscriptores que con la edición correspondiente al pasado mes de febrero se ha iniciado un nuevo sistema de distribución de HOJA DEL MAR, el cual esperamos quedará definitivamente establecido en la edición correspondiente al próximo mes de abril. Poseemos controles de que el nuevo sistema de distribución es efectivo, tanto en lo que se refiere a seguridad como a rapidez de los envíos. Sin embargo, nos hemos visto sorprendidos con una importante devolución de ejemplares, en los que los servicios de Cartería consignaban «señas incompletas» o «señas incorrectas». Nos vemos en la precisión, en consecuencia, de advertir que declinamos toda responsabilidad en los casos en que no lleguen a su destino los envíos de HOJA DEL MAR a causa de estas anomalías.

EL PROBLEMA DE LAS VOLANTAS EN CUDILLERO

Debe insistirse tanto en la prudencia como en la tolerancia mutuas para poder alcanzar una solución definitiva.

GIJON (De nuestro corresponsal).—Las volantas en uso son noticia con harta frecuencia. A veces, porque un "bou" francés las destroza con su calamento de arrastre, aunque distinga su situación por las balizas o boyas. No cambia el rumbo para librarse de ellas. Surge entonces el conflicto, el incidente. Las actitudes retadoras y desafiantes que la cuestión desata hacen inteligibles las palabras gruesas que se intercambian en los dos idiomas, sucediendo a continuación lo demás, si no hay retirada prudencial.

Hace cosa de un par de años hubo, además de graves destrozos y pérdida de volantas, consumo de esparadrapo por parte hispana de resultas del "contraste de pareceres" entre un "bou" francés, que ya venía haciendo de las suyas desde un tiempo atrás, y una embarcación de Lastres. No hubo abordaje, ni siquiera intento. Versión razonable. Porque las ventajas físicas y material estaban de parte del francés, que incluso reforzó aquellas potencias, en el decir de los perjudicados, hasta con rifles y poniéndose a rumbo de colisión, en el que habría de salir malparada la embarcación lastrina de no poner más aguas por medio, pero no tanta como para impedir que fueran contusionados algunos de sus hombres con piedras o trozos de hierro, que les obligaron al uso de la mermolina y apósitos. Pero desde este último encuentro que narramos no hubo más confrontaciones, por ejemplo, con el francés.

Ahora la cuestión, con otro matiz, surge entre los de casa, entre miembros de la gran familia pescadora, toda ella al fin y al cabo en el mismo nivel de necesidades, afanes y trabajo. Son los roces de los pescadores de Cudillero con los que emplean volantas e intentan fondear éstas en las zonas vedadas para estas artes. Ellos son unos ochocientos aproximadamente, que tripulan ciento cincuenta embarcaciones o más, y que desde octubre a marzo se dedican a la pesca con palangre todos, y la mitad o quizá algo más que ésta, el resto del año, en unas ciento treinta lanchas menores. El empleo de carnada a base de sardina o parrocha, que adquieren a buen precio y que traen de fuera incluso, y no poca cantidad de bacaladilla o "abrilés" de las capturas de los arrastreros o "bacas" que rescatan de convertirse a bajo precio en harina de pescado, vuelven así a la mar como macizo. Si bien en poca medida, qué duda cabe, esto es un contrapunto a la fuerte contaminación de las aguas marinas en esta zona del litoral y a la explotación sin reserva, a veces, de los fondos. Ellos, en suma, más los de los otros puertos, que emplean el mismo sistema, son un número considerable digno de tener en cuenta.

Dentro de su distrito marítimo, partiendo del de Avilés, concretamente desde el cabo Negro y hasta el cabo Vidio, está vedada para el empleo de volantas durante todo el año la zona delimitada por los meridianos de 5° 55' W. y 6° 15' W. y entre la línea de la costa y el paralelo 43° 45' N., es decir, hasta diez millas fuera partiendo del mismo puerto. Por tierra de estos límites, en ocasión reciente, habían localizado algunos barcos forasteros que para impedir su identificación se largaron a toda máquina dejando fondeadas parte de sus volantas, aquellas que las prisas no les dio tiempo a meter a bordo.

Queda después un caladero, un excelente caladero que llaman "El Agudo", del que se consideran descubridores. Nada menos que a unas veinte millas del cabo de Peñas. Por acuerdo tácito, razones de mayoría quizá, se venía calando allí con anzuelo exclusivamente. Pero sus excelencias atraen de vez en cuando a los "volanteros". Son por demás aguas libres. El antagonismo parte del hecho cierto de que entremezcladas las palangradas y las volantas por la acción de las corrientes unas veces, faltos de visibilidad por las nieblas o chubascos otras, las averías son inevitables. Unas veces, las más, se pierden palangres enredados en las volantas; otras son estas últimas, que, por su mayor coste, producen, naturalmente, mayor quebranto. De ahí el lío, las palabras y la irritación y, por añadidura, la acción de la denuncia y las consiguientes actuaciones para determinar la verdadera situación y actitudes. Debe insistirse en la prudencia y en la tolerancia mutuas. Adoptando esta posición es siempre factible un buen entendimiento y arreglo.

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN

LAS HORAS EXTRAORDINARIAS EN LA MARINA MERCANTE

La publicación de la Orden del Ministerio de Trabajo de 10 de diciembre de 1970, modificando el valor de las horas extraordinarias obliga a hacer una serie de reflexiones en torno a tan importante cuestión.

Desde el punto de vista laboral la hora extraordinaria se puede configurar como la realizada sobre la jornada normal representando un exceso de la misma. Lógicamente, ha de tener una remuneración superior a la hora de trabajo ordinaria y, por razones de tutela al trabajador, su ejercicio debe ser restringido y en ningún caso traspasar ciertos límites.

En las actividades laborales realizadas en tierra, el trabajo llevado a cabo en horas extraordinarias tiene una inmediata repercusión sobre la productividad: a más horas trabajadas, mayor rendimiento, lo cual explica la práctica de la «recuperación de horas» en las llamadas fiestas «recuperables» con un simple aumento de la jornada ordinaria.

Este planteamiento no es factible en el sector laboral de la Marina Mercante. La jornada laboral del hombre de mar viene integrada por horas en las que se exige simplemente su presencia física, su disponibilidad para un posible trabajo, sin distinción de días laborales o festivos, de jornadas diurnas o nocturnas.

No cabe, por otro lado, hacer una equiparación entre el régimen de horas extraordinarias en tierra

y en la mar. La libertad de que goza el productor en tierra para la prestación de horas extraordinarias no existe a bordo, por cuanto que la subordinación a la autoridad del capitán, representante del poder soberano del Estado, hace ilusoria dicha libertad por parte del personal del mar.

Expuestas estas consideraciones generales, pasamos a desarrollar los criterios que se han seguido a través de la normativa laboral para la valoración de las horas extraordinarias en el sector de la Marina Mercante:

I *Reglamentación Nacional del Trabajo en la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1952*: El tema de las horas extraordinarias aparecía regulado en los artículos 346 y 347.

Con arreglo al primero, las horas consideradas como extraordinarias se pagaban en metálico con el 25 por 100 de recargo sobre el salario tipo de hora ordinaria calculado en la forma que determinaba el artículo siguiente. El mencionado recargo se elevaba al 40 por 100 cuando se trataba de horas extraordinarias realizadas en domingo o día de fiesta no recuperable.

El artículo 347, por su parte, disponía que para la obtención del salario-hora que había de servir de base para la liquidación de horas extraordinarias se tendrían en cuenta los siguientes conceptos:

1) Se estimará no solamente el sueldo-base inicial establecido en los artículos 235 a 237 de estas

Ordenanzas para el personal de a bordo e inspectores, sino también los siguientes conceptos:

a) Aumentos periódicos por tiempo de servicio.
b) Gratificaciones especiales.
c) Plus por trabajos penosos.
d) Porcentajes por transporte de mercancías peligrosas.

e) Retribuciones complementarias para las dotaciones de buques que presten sus servicios en el golfo de Guinea, o que naveguen por zonas insalubres y epidémicas.

f) Subvención reglamentaria, computable, para manutención.

2) No será, por lo tanto, objeto de estimación las cantidades que el personal pueda percibir por otros conceptos retributivos (pagas extraordinarias, gratificaciones de mando y jefatura, subvención no computable para manutención, plus o suplemento para alimentación, participación sobre el soborno, plus familiar) ni por las indemnizaciones enumeradas en el artículo 274.

3) La totalidad de la retribución mensual que cada individuo pueda obtener por los conceptos enumerados en el apartado 1) del presente artículo se dividirá por 200, tanto si se trata de personal comprendido en la jornada de ocho horas como si afecta al de fonda con jornada normal de diez horas, toda vez que en esta última se incluye no sólo el trabajo efectivo, sino que en la misma se computa la presencia.

Bajo las condiciones de la Reglamentación citada, el valor de la hora extraordinaria laborable, por ejemplo un marmitón, sin ningún trienio, prestando servicio en un petrolero de 22.000 toneladas, suponía la cantidad de 20,02 pesetas y la de la festiva 22,40 pesetas.

II *Ordenanza del Trabajo en Marina Mercante, de 20 de mayo de 1969*: El artículo 116 establecía que las horas que deban considerarse como suplementarias o extraordinarias, según se trate de laborales o festivos, se abonarían en cada categoría profesional en cuantía que figuraba en el anexo cinco de dicha Ordenanza.

De acuerdo con los módulos fijados en el citado anexo, la hora extraordinaria laborable para el marmitón, que hemos puesto por ejemplo, se fijaba en 20,50 pesetas y la festiva en 23,00 pesetas.

III *Orden de 10 de diciembre de 1970*: Dispone que el anexo cinco, relativo al valor de las horas extraordinarias de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante de 20 de mayo de 1969, queda sustituido por el que se acompaña a la presente Orden, que entrará en vigor, a todos los efectos, el día primero de enero de 1971.

Con arreglo a los nuevos baremos, la hora extraordinaria laborable, para el supuesto del marmitón que venimos contemplando, pasa a suponerle 39,36 pesetas y la festiva 44,08 pesetas.

EUGENIO SANCHEZ-GUZMAN

"FAMILIAR-ACOMPAÑANTE"

Las especiales circunstancias en que se desarrolla la prestación del trabajo en la mar han hecho surgir el deseo de aliviar en lo posible la penosa separación familiar que impone las largas travesías, y a tal fin se ha ido estableciendo la práctica de permitir la asistencia en los barcos de los familiares más allegados de los tripulantes para acompañarles en sus viajes.

El reconocimiento de tal práctica tiene su precedente en la antigua Reglamentación Nacional del Trabajo de la Marina Mercante, cuyo artículo 499 disponía: «De acuerdo con las costumbres que por cada empresa se tengan establecidas, o de conformidad con beneficios que para lo sucesivo se deseen implantar, se incluirán en los Reglamentos de Régimen Interior los adecuados preceptos relativos a las siguientes cuestiones:

... b) Admisión a bordo de los buques de pasaje o de carga, con carácter circunstancial y restringido, de la esposa o hijo de aquellos tripulantes que, por disponer de camarote, pueden alojarse en el mismo».

Por su parte, el capítulo XXI de

«Disposiciones Varias» de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, de 20 de mayo de 1969, en su artículo 221, núm. 6, establece que «Los Reglamentos de Régimen Interior desarrollarán con la debida amplitud los beneficios que conforme a la costumbre de la empresa o en lo sucesivo se deseen implantar sobre billetes de pasaje gratuitos o bonificados en favor de los familiares del personal y manutención a bordo».

La Resolución de la Dirección General del Trabajo de 9 de diciembre de 1970 («B. O. del E.» número 305, de 22 de diciembre) viene a crear y a definir la figura del «familiar-acompañante» en los siguientes términos:

1. Las empresas, a través de su Reglamento de Régimen Interior, podrán establecer los preceptos adecuados para la admisión a bordo, en las circunstancias y condiciones que establezcan, de la esposa o hijo de aquellos tripulantes que, por disponer de camarote individual, puedan alojarse en el mismo. Y en aquellos casos en que, por disponerse de camarotes, puedan proporcionarse éstos a quienes utilicen de ordinario ca-

marotes comunes, se procurará facilitarlos a los interesados.

2. Este beneficio, consecuencia de los móviles que inspiran las medidas sobre reagrupación familiar, es independiente del previsto en el artículo 221-6 de la Ordenanza, sobre billetes de pasaje gratuito o bonificados en favor de los familiares del personal y manutención a bordo, que supone que la esposa e hijo embarcan como pasajeros con billetes gratuito o reducido.

3. La esposa e hijo del tripulante a quien se refiere esta Resolución no tendrán la consideración de tripulante ni de pasajero, debiendo figurar en la documentación bajo el epígrafe de «Familiar-acompañante».

Por ello, al no estar sujetos a la Ordenanza del Trabajo, su embarque no estará sometido a trámite alguno de las relaciones de trabajo ni de la Seguridad Social inherente a las mismas, ya que se trata de un tipo especial de pasajero que, por su condición de esposa o hijo del tripulante, se le concede la posibilidad de acompañarle en algún viaje concreto y determinado.

4. Las empresas navieras podrán exigir a la esposa e hijo del tripulante acrediten suficientemente el tener cubierto con un seguro los riesgos de la navegación de que en cada caso se trate.

* * *

De lo expuesto se desprende que la admisión a bordo del «familiar-acompañante» queda al arbitrio de la voluntad de las empresas navieras, las cuales como mejora o estímulo para su personal pueden establecer tal práctica en sus Reglamentos de Régimen Interior, siempre y cuando las circunstancias del buque, por disponer los tripulantes de camarotes individuales, lo permitan; y así mismo, dado que tal embarque no estará sometido a trámite alguno de las relaciones de trabajo ni de la Seguridad Social, podrán exigir, con el fin de exonerarse de la responsabilidad por posibles accidentes, que la esposa o hijo del tripulante acrediten estar debida y suficientemente asegurados, según el tipo de navegación de que se trate.

E. S. G.

LA NOTICIA Y SU IMAGEN



MEJILLONES PARA ABONO

Unos 57.000 kilos de mejillón han sido trasladados desde sus criaderos en las bateas de Lorbé y La Coruña a una finca de Oís, para que sirvan de abono a la tierra. Son mejillones contaminados por el insecticida mercurial que llevaba en bidones el mercante sudanés «Erkowit». En los últimos días de octubre de 1970 se hundió este buque. Estamos en marzo —pronto hará medio año del suceso— y sus consecuencias aún perduran.



ASI SERA LA BAHIA DE RANDE

El ministro de Obras Públicas ha presentado el Plan de Accesos a Galicia. Y dentro de este plan, el boceto para el paso de la bahía de Rande, en la margen Sur de la ría de Vigo. Parece que las estructuras que va a montar allí el hombre no romperán el paisaje que la Naturaleza regaló a esta zona gallega.



SON UNOS ASTILLEROS

Cuando uno entra en unos astilleros, de lo primero que se extraña es de que alguien pueda entenderse allí —tal es el ruido, el ajeteo, el lío de naves, maderas, hierros, tornillos, andamios, grúas, soldaduras...—. Pero luego resulta que, naturalmente, hay un orden. Así podemos apreciarlo en esta fantástica vista aérea de los astilleros de Portsmouth, en los que se puede ver, entre otras cosas, el destructor lanzamisiles «Norfolk» y, al fondo, el famoso «Victory», que mandaba Nelson en Trafalgar. La British Photograph Crown, que nos ha servido de fotografía, dice que el «Victory» aún está en la lista de buques en servicio de la Marina británica.



UN BAÑO DIFÍCIL

Todos los años (y por lo menos dos veces al año), la gracia de las revistas está en decir que mientras aquí nos helamos, en el otro hemisferio toman tan ricamente el sol en la playa. Esto en invierno. Porque en verano, cuando nos achicharramos en España, publicamos la fotografía de aquellos lugares del mundo donde está nevando. Nosotros también hemos incurrido alguna vez en esta gracia, y podemos asegurar que las comparaciones siempre suelen hacerse con Argentina. Pero esta vez, la gracia —o la curiosidad— no va por ahí. Va por el letrerito, donde se advierte que hay peligro, porque las aguas costeras están contaminadas. Y ya se ve el caso que hace de ello la población de Buenos Aires, donde —digámoslo de una vez— en estos días está pasando mucho calor.

CUADRO DIRECTIVO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Tras las Ordenes ministeriales del día 2 del pasado mes de enero, por las que se nombran secretario general y vicesecretarios general y técnico del Instituto Social de la Marina, y de los nombramientos efectuados por el presidente de este organismo, en virtud de las facultades que le están conferidas por la Orden sobre órganos de gobierno, los cuadros directivos del I.S.M. han quedado constituidos de la siguiente forma:

- ✓ PRESIDENTE: ALMIRANTE DON JESUS FONTAN LOBE.
- ✓ SECRETARIO GENERAL: DON MANUEL PEREZ DE LA BARREDA.
- ✓ VICESECRETARIO GENERAL: DON GERARDO HARGUINDEY BANET.
- ✓ VICESECRETARIO TECNICO: DON PEDRO JIMENEZ POYATO.

CARGOS DEPENDIENTES DE LA PRESIDENCIA

- ✓ DIRECTOR DE LA MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO: Don Guillermo de Reyna Medina.
- ✓ Jefe de la Oficina de Enlace con Organismos Sindicales: Don Guillermo Moreda Oroza.

CARGOS DEPENDIENTES DE LA SECRETARIA GENERAL

- ✓ Jefe de la Asesoría Jurídica: Don Hermenegildo Baylos Corroza.
- ✓ Secretario de Actas del Consejo General y de la Comisión Permanente Ejecutiva: Don Julio Fernández.
- ✓ Arquitecto-jefe: Don Manuel Bastarache.

CARGOS DEPENDIENTES DE LA VICESECRETARIA GENERAL

- ✓ Jefe de los Servicios Económicos: Don Juan de Dios Cortés Gallego.
- ✓ Jefe de la Inspección de Servicios Administrativos: Don Guillermo Fernández Rodríguez.
- ✓ Jefe de la Inspección de Servicios Sanitarios: Don Jaime Pérez L. Santamarta.
- ✓ Oficial mayor: Don Fernando Catalán de Ocón.
- ✓ Jefe de la Sección de Delegaciones Provinciales y Locales: Don José María García Casillas.
- ✓ Jefe del Gabinete de Estudios: Don Jaime I. Altozano Moraleda.
- ✓ Jefe del Gabinete de Información y Publicaciones: Don Joaquín Vidal Vizcarro.

CARGOS DEPENDIENTES DE LA VICESECRETARIA TECNICA

- ✓ Jefe de los Servicios Generales de Seguridad Social: Don José Llorca Pérez.
- ✓ Jefe del Servicio de Asistencia Sanitaria: Don Fernando Moreno.
- ✓ Jefe del Servicio de Prestaciones Inmediatas: Don Ignacio Uriarte Bofarull.
- ✓ Jefe del Servicio de Pensiones: Don Alvaro G. Ormaechea.

«COLOCADURA»

BERMEO (De nuestro colaborador).—Así es como, jocosamente, deberíamos llamar a la botadura realizada recientemente en los muelles del puerto de Bermeo de dos embarcaciones merluceiras que han pasado a engrosar la numerosa flotilla existente.

Efectivamente, como puede apreciarse por la fotografía que ilustra la noticia, ambas embarcaciones fueron suavemente "colocadas" sobre la superficie marina gracias a la acción conjunta y armónica de dos camiones-grúa de gran potencia.

La operación se realizó en pocos minutos y sin dificultad. Lo que no quedó muy claro fue cuándo debía romperse la botella de champán. ■ ANTONIO PEREZ BILBAO.



EL ACUERDO DE PESCA HISPANO-MARROQUI NO SE ESPERA QU

**Es impreciso
en sus puntos
fundamentales.**

BARBATE DE FRANCO (De nuestro enviado especial).—Mi llegada a esta localidad pesquera gaditana coincide con la de las primeras licencias que los pescadores de aquí han obtenido de las autoridades marroquíes para pescar en sus aguas jurisdiccionales, en base al acuerdo firmado recientemente entre nuestro país y el vecino reino de Marruecos, de vital importancia para esta villa por cuanto el cien por cien de sus habitantes trabajan y viven de la pesca en aquellas aguas.

Con dichas licencias comienza, en la práctica, a funcionar el acuerdo, y con él una nueva campaña que, a decir de los pescadores de Barbate, se presenta con mayores dificultades que la anterior, al no haberse expresado en la letra del acuerdo —y por tanto, en las licencias ahora expedidas— las precisiones y garantías que, en bien de la flota de esta localidad y en evitación

de nuevos incidentes con los guardacostas marroquíes, han venido pidiendo las autoridades y pescadores y armadores de Barbate.

IMPRECISIONES

En las nuevas licencias extendidas por las autoridades marroquíes se echa en falta, efectivamente, la precisión de la altura que han de tener las artes para poder pescar en aquellas aguas, especificándose exclusivamente que éstas «no podrán ser más altas que el fondo donde se calen», lo que puede hacer —por lo que luego veremos— impracticable la pesca en toda aquella zona. Con la llegada de estas licencias, cuyas inconcretas normas han causado honda repercusión en Barbate y han terminado con las esperanzas que se tenían de llegar a un acuerdo satisfactorio que superase las deficiencias de las de

1970, se ha producido el «mentís» a las recientes informaciones que, procedentes de Madrid, concretaban en 90 metros la altura de las artes.

El hecho de que la imprecisión de la altura de las artes pueda hacer impracticable el ejercicio de la pesca, se produce al tener en cuenta que al no poder ser superior al fondo donde se calen, según la norma citada, las embarcaciones habrían de permanecer estáticas a la hora de efectuar sus faenas pesqueras si no quieren contravenir dicha orden, ya que las variaciones de altura de los fondos marinos de aquel sector son muy notables. En concreto, y según la carta marina número 978 del Instituto Hidrográfico de la Marina, en las zonas donde faenan los pescadores barbateños, las oscilaciones son las siguientes: Arcila, de 58 a 75 metros; Larache, de 41 a 70 metros; Tres Santos, de 60 a 70 metros; Kenitra, de 50 a 60 metros; Rabat, de 90 a 100 metros; Fedala, de 50 a 60 metros; Casablanca, de 45 a 60 metros, y Masagan, de 40 a 45 metros. Corresponden estos fondos a cuatro millas de la costa, siendo en el límite de las tres millas de 30 a 40 metros.

Según estos datos ciertos y teniendo en cuenta que no es posible el cambio de la altura de las redes en plena navegación y según el rumbo de ésta (ya que el área autoriza-

da es de 3 a 12 millas), es claro que los pescadores de Barbate quedarán a merced del criterio de los guardacostas marroquíes.

Esto plantea el problema de que para estar dentro de la legalidad del

pesca, lo que sucede a menos de tres millas de la costa —la altura del arte correspondería a ese fondo—, para lo cual no están autorizados.

Qué duda cabe que a menos que se busque una rápida solución a este pro-

blema, lo que sucede a menos de tres millas de la costa —la altura del arte correspondería a ese fondo—, para lo cual no están autorizados. Qué duda cabe que a menos que se busque una rápida solución a este pro-

DOS MARROQUÍES A BORDO

Otro de los problemas que el referido acuerdo ha planteado a la flota barbateña se les ha presentado ahora, en el mismo momento de ir a Casablanca y Tánger a retirar



Así son las licencias de pesca.

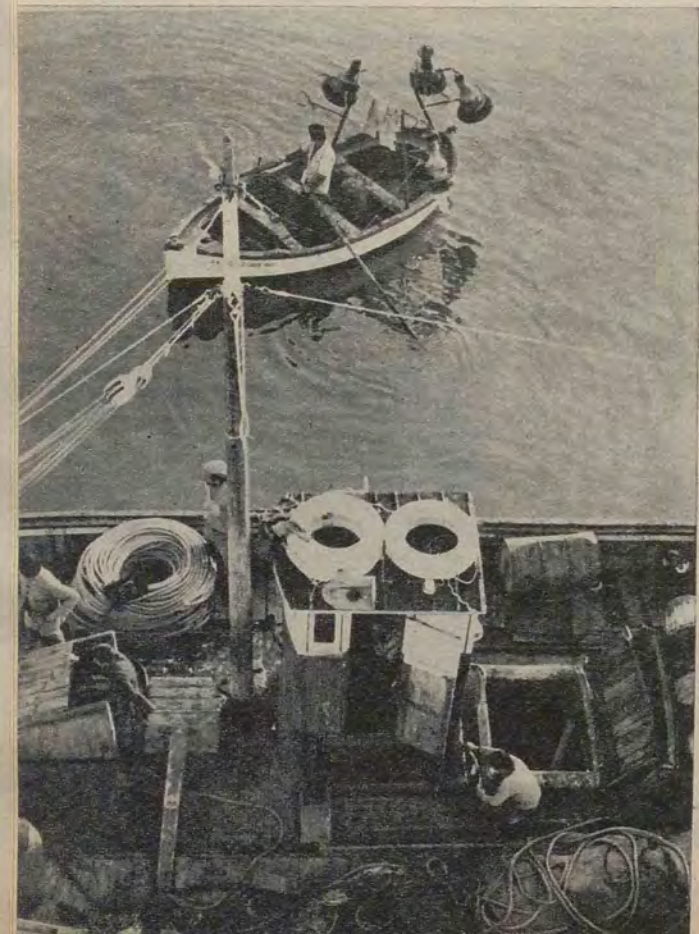
acuerdo, los pescadores de Barbate deberán realizar sus faenas con artes de una altura no superior a los 35 metros, lo que hará imposible las capturas que están a más bajas profundidades, haciendo con ello que su trabajo sea totalmente antieconómico. Por otra parte, incitará a los pescadores a introducirse en el área que con esa altura del arte haga posible la

blema no sólo no se habrán solucionado definitivamente los incidentes con las autoridades marroquíes, sino que se producirán en mayor número.

Aquí, en Barbate, se ve como solución justa y que debería negociarse rápidamente, en evitación de mayores problemas, la ya mencionada de concretar como dimensión mínima de altura los 90 metros, al igual que se especifica



Nuestro enviado especial (s) que entrevistó en



LA SOLUCION DEL PROBLEMA DE BARBATE



las licencias reglamentarias. En dichos lugares, además del pago de 140.000 pesetas por licencia, las autoridades exigen a los armadores de Barbate que contraten a dos pescadores marroquíes para sus tripulaciones, si es que desean obtener la licencia. Lo más curioso de todo es que este punto parece ser que lo invocan con arreglo al acuerdo y, sin embargo, los armadores barbateños se han enterado ahora y por las autoridades marroquíes.

Dejando a un lado este hecho insólito de no estar informados de tal norma del acuerdo, ésta lleva consigo para los pescadores de Barbate un problema de paro laboral de parte de la flota, ya que al existir una orden por

la que se limita el número de tripulantes por embarcación a veintidós hombres, y estando ya todos los roles cubiertos, ahora se da la circunstancia de que los armadores de Barbate habrán de despedir a dos de sus hombres para poder contratar a dos marroquíes, creándose con ello en esta localidad el malestar lógico y un problema que perjudicará la estabilidad económica de muchas familias de la zona.

Una solución a esto sería ampliar el número de hombres por embarcación a veinticuatro, anulando la orden que los limitaba a veintidós. No importa en Barbate el hecho de que los marroquíes trabajen en sus embarcaciones, sino el de que sus hom-

bres se encuentren parados por una medida de este tipo.

SOCIEDADES MIXTAS

Tampoco se entiende aquí por qué no se vio con agrado la sugerencia hecha por las autoridades de Marruecos a fin de crear sociedades mixtas, que acabasen con todas las dificultades e hiciesen más rentable y beneficiosa para todos la explotación de los bancos pesqueros marroquíes. Barbate estaba de acuerdo con ello y así lo sugirió en su momento, pero no se sabe por qué no tuvo eco esta sugerencia en el momento de las negociaciones. Quizá también sería este un punto a discutir ahora, aunque sea al margen del acuerdo, entre los pescadores de Marruecos y los de Barbate.

RENOVACION DE LA FLOTA

La solución definitiva a estos problemas, cada vez más frecuentes, con que se tropiezan los pescadores barbateños, al verse obligados a pescar única y exclusivamente en las aguas marroquíes, se espera aquí que llegue con la renovación de la flota, que haría posible que con mejores y mayores barcos estos pescadores pudiesen faenar en aguas más lejanas, y dedicarse a la pes-

ca de altura. Parece ser que es inminente la aparición de la orden por la que se autorizará y apoyará la renovación de la flota, y que en cinco años ésta será una realidad. Indiscutiblemente sería la solución ideal y lógica, que zanjaría de plano todos los continuos conflictos que la flota de Barbate viene sufriendo desde hace años.

No obstante, y hasta que ese momento llegue, sería bueno escuchar las peticiones de los pescadores barbateños en vistas a solucionar lo más rápidamente los problemas presentes —algunos armadores son escépticos acerca de la efectiva renovación de la flota—, a fin de que puedan pescar con un mínimo de garantías. Aparte de la notable aportación de este puerto a la economía nacional, no hay que olvidar que del trabajo de estos hombres dependen los 20.000 habitantes de la villa.

En resumen: Parece que para Barbate de Franco, el acuerdo hispano-marroquí, en cuanto se refiere a materia pesquera, ha dejado las cosas tal y como estaban en su peor momento, por lo que desde aquí se ve necesario un nuevo estudio del tratado, en el que se escuche a los pescadores que afecta. Ellos piden poder pescar con tranquilidad, negociando un tratado razonable y no tan inconcreto y ambiguo como el presente.

MAURO RODRIGUEZ

SANLUCAR DE BARRAMEDA:
LA TRADICION SE IMPUSO

LA «JARAMPA» SERA RESPETADA

A petición de un armador, fue suprimida por la Cofradía Sindical de Pescadores

El problema produjo durante un día el paro total de la flota

SANLUCAR DE BARRAMEDA (De nuestro enviado especial).—Un comunicado de la Cofradía Sindical de Pescadores de esta localidad, por el que se avisaba a sus afiliados del acuerdo de suprimir la costumbre tradicional denominada "jarampa"—pescado con el que se quedan para el consumo familiar los pescadores—, fue el motivo del paro producido en la flota sanluqueña el pasado día 6 de febrero, que afectó a sus cuarenta y cinco embarcaciones.

Esta resolución la tomó la Cofradía a petición de un armador—según se nos informa en Sanlúcar—, alegando que con dicha medida se suprimirían los abusos cometidos por algunas tripulaciones que, amparándose en dicha costumbre, se llevaban más pescado que el estipulado con los armadores para este fin.

El conflicto quedó resuelto tras una reunión de la Cofradía y representantes de ambas partes, celebrada en la Delegación Comarcal de Sindicatos, en la que se acordó mantener la costumbre tal y como se ha venido desarrollando tradicionalmente. Al día siguiente, las

embarcaciones de Sanlúcar salieron a la mar para realizar las faenas pesqueras.

Desde hace varios años existe la costumbre de la "jarampa", que ya es tradicional, y que consiste en que los pescadores, al desembarcar el pescado, toman cierta cantidad de las capturas realizadas. Una parte la dedican para su consumo familiar y la otra la venden fuera de la lonja de contratación, distribuyéndose el importe de esta venta entre los marineros que componen las tripulaciones. Por la resolución de la Cofradía de Pescadores se pretendía que el pescado procedente de la "jarampa" habría de venderse en la lonja de contratación por los vendedores oficiales y que estuviese sujeto, como el resto del pescado, a los descuentos por impuestos y demás obligaciones que corresponden a las normas que regulan la venta de pescado.

En Sanlúcar de Barrameda se respira satisfacción al comprobar que la tradición en bien de los pescadores ha sido reconocida y será respetada.

M. R.

LA COOPERATIVA PESCARGUIN ENTREGO SU SEGUNDO ATUN DE ORO AL SECRETARIO GENERAL DEL I. S. M.

LAS PALMAS (De nuestro colaborador).—El simpático barrio de pescadores de la playa de Arguineguín, al Sur de Gran Canaria, rindió su homenaje de despedida a don Manuel Pérez de la Barreda. Fue promotora del acto la Cooperativa de Pescadores Pescarguín, y tuvo lugar en el edificio del Hogar del Pescador. En primer lugar habló el presidente de la cooperativa, don Juan Ruano, para ofrecer el acto, haciendo resaltar la gran satisfacción que producía a todos el nuevo destino del señor Pérez de la Barreda, pero también tristeza ante su marcha.

Seguidamente, el delegado local del Instituto Social de la Marina, don Francisco Martín, impuso al secretario general del I. S. M. el segundo Atún de Oro, distinción que ha creado esta cooperativa para premiar la actividad de aquellas personas que han trabajado en su favor. Como dato significativo, diremos que el primer Atún de Oro le fue impuesto al ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, con ocasión de la visita que giró a dicho lugar a finales del pasado año.

Por último, hemos de añadir que durante el refrigerio que tuvo lugar fue interrumpido el acto por don Juan Navarro, presidente de la Asociación de Cabezas de Familia, para agradecer públicamente a don Manuel Pérez de la Barreda el apoyo que se había recibido para la construcción de las ciento cincuenta viviendas, que se encuentran en avanzada fase de construcción, pidiendo al mismo tiempo que esta barriada llevara el nombre de Manuel Pérez de la Barreda.

FONTE



segundo por la derecha), con algunos de los pescadores de Barbate para la realización de este reportaje.

LA NAVIERA PROPIETARIA DEL BARCO HA CREADO UN FONDO DE AYUDA PARA LOS FAMILIARES

MURIERON CINCO ESPAÑOLES EN EL HUNDIMIENTO DE LA MOTONAVE ALEMANA "BRANDENBURG", QUE COLISIONO EN EL CANAL DE LA MANCHA

La naviera alemana Hapag-Lloyd, AG, propietaria de la motonave «Brandenburg», hundida como consecuencia de una colisión en el canal de la Mancha, y en la que perecieron un total de veinte tripulantes, de los cuales cinco eran españoles, ha creado especialmente, con motivo de este desgraciado accidente, un fondo de ayuda económica. Con cargo a este fondo, la dirección de dicha naviera ha hecho entrega a los familiares de las víctimas de una ayuda voluntaria de veinte mil pesetas por los tripulantes solteros y de cincuenta mil por los casados, cantidad que puede ser incrementada tan pronto como se sepa la cantidad definitiva que ha podido destinarse a este fondo especial.

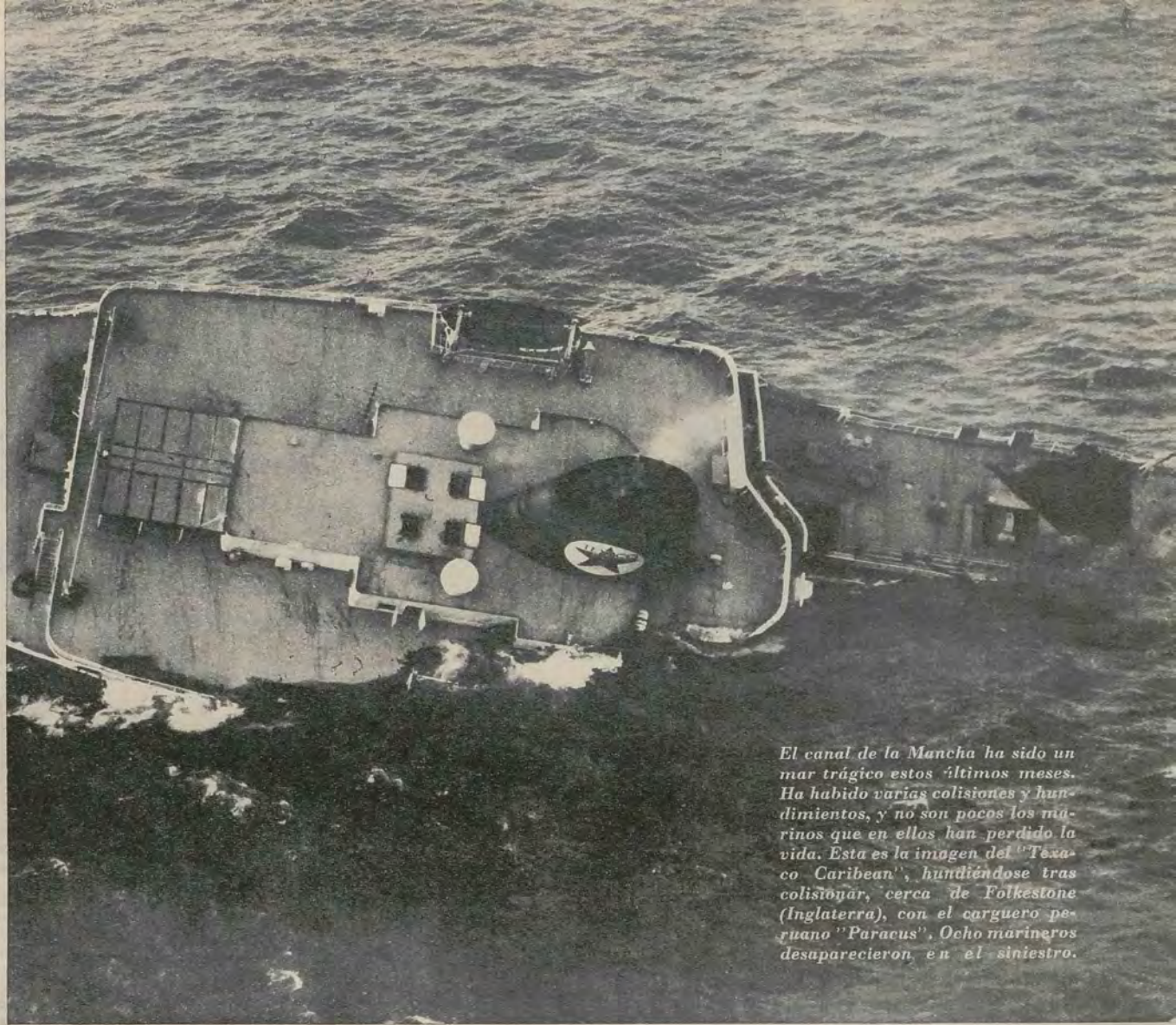
Naturalmente, esta ayuda es totalmente ajena a toda prestación social que pueda corresponder, según marcan las leyes, en cuanto a estos siniestros.

Por otro lado, los familiares percibirán los salarios íntegros hasta el mes de febrero inclusive, y también se ha ofrecido la naviera alemana a efectuar el traslado de los restos mortales de los marineros fallecidos, en avión, desde Inglaterra hasta sus respectivos lugares de residencia para que reciban sepultura.

Los tripulantes españoles fallecidos son los siguientes:

Don Luis Martínez Alonso, soltero y natural de La Guardia (Pontevedra); don Juan Benito Martínez Alonso, casado, natural de La Guardia y hermano del anterior; don José Ordóñez Triñanes, casado y natural de Boiro (La Coruña); don Serafín Puñal Castro, soltero y natural de Puenteceires (La Coruña), y don Antonio Galdeano Blanco, casado y natural de Fuengirola (Málaga).

En la motonave iban otros dos tripulantes españoles, que fueron rescatados con vida: don Francisco Oubliña Allo, casado y natural de Isla de Arosa (Pontevedra), y don Manuel Vidal Rial, que quedó enfermo en Amberes por tener una infección en un ojo.



El canal de la Mancha ha sido un mar trágico estos últimos meses. Ha habido varias colisiones y hundimientos, y no son pocos los marinos que en ellos han perdido la vida. Esta es la imagen del «Texaco Caribbean», hundiéndose tras colisionar, cerca de Folkestone (Inglaterra), con el carguero peruano «Paracus». Ocho marineros desaparecieron en el siniestro.

Con acuerdo en acto de conciliación

LANZAROTE: RESUELTO EL CONFLICTO DE LOS PESCADORES DE SARDINA

● Se va a establecer, próximamente, un convenio colectivo sindical.

El conflicto laboral promovido por 325 trabajadores de sardinas, que se negaron a embarcar en demanda de mejoras económicas, se ha resuelto satisfactoriamente, al llegar empresarios y trabajadores, al cabo de diez días de laboriosas gestiones, a un acuerdo en acto de conciliación sindical.

Las bases que regulan la conciliación sindical, por las que ha vuelto la normalidad laboral al sector lanzaroteño de la sardina, son las siguientes:

1.ª La parte o soldada se fija en 1,25 pesetas por tripulante y caja. Las partes técnicas se abonarán a razón de 0,95 pesetas por caja.

2.ª Si por el sistema anterior el tripulante no llega a percibir la cantidad de 5.000 pesetas mensuales, la empresa se obliga a abonar éstas como salario mínimo garantizado, aumentadas en

las partes técnicas que corresponden a las cajas obtenidas a razón de 0,95 pesetas por caja, como queda establecido anteriormente.

3.ª Empresarios y trabajadores se comprometen a iniciar inmediatamente las deliberaciones para el establecimiento de un convenio colectivo sindical, quedando establecido que las mejoras acordadas en la conciliación tienen un carácter transitorio hasta que entre en vigor el citado convenio, sin que los mismos tengan el carácter de base para las deliberaciones que se desarrollen.

4.ª Las empresas se comprometen a rectificar los desenrols últimamente efectuados con ocasión de este conflicto, modificándose las anotaciones de la Libreta de Inscripción Marítima.

5.ª Las empresas reconocen a sus tripulantes que se reincorporen al trabajo

la antigüedad que cada uno tuviera en las mismas en la fecha de presentación de este conflicto.

6.ª Las tripulaciones de los barcos se comprometen a reincorporarse inmediatamente a su trabajo.

ORIGEN DEL CONFLICTO

El principal punto de conflicto por el que se declararon en paro estos pescadores lanzaroteños se centró en el personal de los barcos de pequeña capacidad de captura, a los cuales, al ser retribuidos por cajas descargadas, les resultaba muy difícil llegar al mínimo de 8.000 pesetas mensuales, por lo que fue esta la primera reclamación de las tripulaciones.

Hasta ahora, la relación laboral entre los empresarios y los trabajadores se venía regulando por un contrato, realizado en junio

de 1968 a raíz de una situación laboral análoga a la producida ahora, en el que se fijaban las condiciones de trabajo de estos pescadores. Parece ser que no fue suscrito por los trabajadores ni sometido a la Delegación de Trabajo, pese a lo cual se ha venido cumpliendo. En este contrato se fijaban 0,95 pesetas por caja de pescado capturado, garantizándose, como mínimo, a percibir, en los meses de menos pesca, 4.500 pesetas.

Ahora, tras la satisfactoria solución del conflicto —de enorme importancia y repercusión en Lanzarote—, los trabajadores y empresarios trabajan en la realización del convenio colectivo, en el que se recogerán las justas aspiraciones de los trabajadores, lo que llevará consigo que dejen de repetirse anomalías laborales en este importante sector pesquero de la isla.

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Especial para HOJA DEL MAR).—Procedentes de Madrid, en donde recientemente han tomado posesión de sus respectivos cargos, llegaron a Santa Cruz de Tenerife, en su primera visita oficial a provincias, los señores don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general, y don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del Instituto Social de la Marina.

En el aeropuerto de Los Rodeos fueron recibidos por altos funcionarios de la Delegación de Trabajo, Instituto Na-

EL AMBULATORIO DE LA CASA DEL MAR, ACTUALMENTE EN CONSTRUCCION, VA A SER AMPLIADO PARA LA ATENCION SANITARIA DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS TINTERFEÑOS

- Se estudió la posibilidad de construir en Santa Cruz un grupo de viviendas para marinos mercantes.

cional de Previsión, Mutualismo Laboral, delegado y subdelegado en la provincia tinerfeña del I. S. M. y numerosos familiares y amigos.

El señor Pérez de la Barreda, tras pronunciar unas primeras palabras de salu-

tación a sus paisanos por conducto del centro emisor del Atlántico de Radio Na-

cional de España en el mismo aeropuerto tinerfeño, cumplimentó al capitán general de Canarias, girando posterior visita, en unión del señor Harguindey, al gobernador civil de Tenerife, trasladándose después a las obras de la Casa del Mar, que, como se sabe, se encuentran en adelantado estado de construcción.

Fruto de esta visita, y como consecuencia de la necesidad de que por el Instituto sean atendidos sanitariamente, en fecha inmediata, los trabajadores portuarios de Santa Cruz de Tenerife, uno de los más importantes de la nación, fue el acuerdo de dichas jerarquías, tomado a pie de obra, de ampliar el ambulatorio de la Casa del Mar, que en principio sólo ocupaba media planta de dicho edificio, a planta y media, con cuya ampliación queda resuelto el importante problema que en dicho orden asistencial se viene planteando. Asimismo fue acordada la redistribución y ubicación de los restantes servicios de la Casa del Mar.

En la Delegación Provincial del I. S. M., y tras tener un cambio de impresiones con los señores delegado, subdelegado y arquitecto, señor Bastarreche, fue estudiada la posibilidad de construir sobre un solar propiedad del organismo, sito en la capital tinerfeña, un grupo de viviendas para marinos mercantes, teniendo asimismo una reunión a últimas horas de la tarde con los funcionarios de la Delegación.

Toda la prensa tinerfeña se ha hecho eco de esta visita, destacando la circunstancia de ser la primera que giran oficialmente a provincias los nuevos secretario general y vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, así como publicando la biografía del señor Pérez de la Barreda, distinguido paisano e hijo de Santa Cruz de la Palma.

En la mañana siguiente, dichas altas jerarquías del I. S. M. prosiguieron la visita al archipiélago canario, saliendo para Arrecife de Lanzarote por vía aérea.

Homenaje de despedida a don Manuel Pérez de la Barreda, con motivo de su nombramiento como secretario general del I. S. M., ofrecido por la Junta Consultiva de la Delegación de Trabajo en Las Palmas.

- Asistieron unas trescientas personas, presididas por las primeras autoridades provinciales y locales.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—En los locales de la Feria Española del Atlántico tuvo lugar el homenaje ofrecido por la Junta Consultiva de la Delegación de Trabajo a don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina, y que hasta su nombramiento para este cargo, y durante veintidós años, ha sido delegado provincial del organismo en Las Palmas. Al homenaje se sumaron todas las autoridades provinciales y locales, y muchas personalidades de la vida política, social y económica de Gran Canaria, siendo unos trescientos el total de asistentes.

Presidieron el homenaje el gobernador civil de la provincia, señor Fernández Galar; vicealmirante de la zona marítima de Canarias, señor Yusti Pita; delegado provincial de Trabajo, señor De Vicente Martín; presidente del Cabildo insular de Gran Canaria, señor Pulido Castro; comandante militar de Marina, señor Jaraiz Franco; alcalde de Las Palmas, señor Pérez Alonso; magistrado de Trabajo, señor Fernández Facorro; jefe de la Inspección de Trabajo, señor García Alvarado; ingeniero director del Puerto de la Luz y Las Palmas, señor Argenti Ulloa, y delegado provincial de Sindicatos, señor Rosado Montes.

COLABORACION CON LA ORGANIZACION SINDICAL

Hizo uso de la palabra, en primer lugar, el delegado provincial de Sindicatos, quien tras referirse a la personalidad del señor Pérez de la Barreda, dijo: «... ha sido un hombre que hasta hace poco desempeñó, eficaz y brillantemente, la presidencia del Sin-

dicato Provincial de la Marina Mercante; pero ya antes de eso había tenido, por razón de su cargo y por inclinación personal, una larga colaboración con la Organización Sindical». El señor Rosado Montes hizo también referencia al presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante y al presidente de su sección social, quienes —dijo—, imposibilitados de asistir al acto por compromisos de última hora, «han querido que se diga aquí que ellos, y el Sindicato de la Marina Mercante, todas las gentes de todos los puertos de España, todas las tripulaciones de los barcos que están sabe Dios dónde, se adhieren a este homenaje, y consideran a Pérez de la Barreda un entrañable amigo, un imperecedero colaborador con el que todos saben, como nosotros sabemos, que podremos contar siempre».

OFRECIMIENTO DEL HOMENAJE

El delegado de Trabajo hizo el ofrecimiento del homenaje, convocado por la Junta Consultiva de la Delegación de Trabajo de Las Palmas, y a continuación se refirió al dilatado campo de acción hasta el que ha llevado su gestión don Manuel Pérez de la Barreda, que alcanza no sólo a las islas de la provincia gran Canaria, sino también a las de Tenerife —fue

delegado regional de Canarias— y a la provincia del Sahara, cuya problemática marítimo-pesquera entra también en el área de competencia de la Delegación Provincial del I. S. M. en Las Palmas. «Por todo ello —dijo el señor De Vicente Martín—, entiendo que la designación de Pérez de la Barreda para el cargo de secretario general del Instituto Social de la Marina significa aportar a dicho importante puesto una óptica canaria para resolver los muchos e importantes problemas que en el terreno de la asistencia o de la Seguridad Social tienen los hombres del mar».

CASA DEL MARINO

Seguidamente, el gobernador civil de la provincia pronunció unas palabras, en las que resumió el sentir de todos los presentes hacia el homenajeado, y se refirió muy especialmente a la Casa del Marino, realizada en Las Palmas durante la gestión de don Manuel Pérez de la Barreda, a su importancia y proyección.

FUNCIONARIO DEL I. S. M. Y CANARIO DE LAS SIETE ISLAS

El señor Pérez de la Barreda agradeció con palabras emocionadas las afectuosas frases que se le habían dedicado, y a todos los presentes su asistencia al acto, y añadió: «Yo lle-

gué a Las Palmas por una orden superior y me voy de Las Palmas por otra orden superior, cumpliendo un auténtico deber de disciplina. Sin embargo, en estos veintidós años de actuación he trabajado con intensidad, con apasionamiento y —como decía el otro día el subsecretario de Trabajo en el acto de la toma de posesión— con una intranquilidad ilusionada. Y he trabajado, he vivido esos veintidós años en una doble vertiente: la vertiente básica de funcionario del Instituto Social de la Marina, vinculado de corazón, vocacionalmente, al quehacer del Ministerio de Trabajo, y como canario de las siete islas».

A continuación tuvo lugar un almuerzo, servido en el restaurante de la Feria del Atlántico, a cuyo término intervino el delegado provincial del I. S. M. en Tenerife, don Angel Torres Calvo, quien manifestó que la provincia hermana se asociaba con gran cariño a este homenaje, para el cual trajo la representación. «También nos alegramos —dijo más adelante— de que un hombre canario, palmero por más señas, forjado en las costas canarias y saharianas en la labor social del Instituto, vaya ahora a Madrid a llevar ese espíritu que tan bien ha sabido plasmar en estos largos años de estancia aquí».

El gobernador civil, señor Fernández Galar, felicita a don Manuel Pérez de la Barreda, al término de su discurso.



QUE PRETENDE EL PLAN

Un aumento considerable de la producción de mariscos por medio de técnicas modernas de cultivo artificial, ya que los conocimientos científicos y técnicos de hoy pueden multiplicar cualquier riqueza natural.

QUIENES SE BENEFICIARÁN

Primordialmente, los mariscadores, que verán elevado su nivel económico-social, al no tener que depender de unos yacimientos naturales en vías de agotamiento.

El marisco desaparecerá de Galicia si el mariscador no se lanza —imitando al agricultor y al ganadero— a obligar al mar y a las especies a que le sirvan según su voluntad, su trabajo y su pericia. El mariscador habrá de ser agricultor y ganadero de la ribera del mar, habrá de ser «cultivador de mariscos».

QUIENES EXPLOTARÁN LOS PARQUES DE CULTIVO

Los mariscadores profesionales debidamente encuadrados en sus cofradías, y a través de ellas, en cooperativas u otras formas de asociación.

Las asociaciones colectivas pueden brindar al mariscador la fuerza de que carece el individuo aislado. Una buena organización, unida a un eficaz espíritu de colaboración, brindarán a los mariscadores la posibilidad de una actividad muy diversa y fructífera, al poder acometer empresas dentro del ámbito que hasta ahora estaban reservadas solamente al capital privado.

Independientemente, están en vías de aprobación las normas de parcelación de playas y bancos naturales para instalación de parques de cultivo de mariscos en régimen de explotación familiar, que, sin abrir tan amplios horizontes como los parques que puedan instalar las asociaciones colectivas, podrán brindar a las familias marisqueras un honroso y productivo medio de vida.

Estos mariscadores, asociados o no, recibirán, de hombres e instituciones de toda garantía, la enseñanza gratuita necesaria para poder aplicar en su profesión las técnicas más modernas.

LA INICIATIVA PRIVADA

Sin olvidar la preferencia que se concede a las entidades sindicales para montar par-



ques de cultivo, se apoyará la iniciativa privada, que con la creación de puestos de trabajo e inversión en investigación, puede colaborar a la elevación del nivel de vida de la región gallega. Dado que el Plan es social fundamentalmente, la iniciativa privada es respetable si sirve a este fin, y aun cuando se prefiera la iniciativa profesional comunitaria.

COMO SE CONSEGUIRÁ SER CULTIVADOR DE MARISCOS

Por medio de cursos gratuitos, que se celebrarán en distintos centros de enseñanza gallegos habilitados a tal fin, y por información permanente que se organizará y mantendrá por todos los medios de comunicación.

COMO SE AYUDA AL PLAN MARISQUERO

Incrementando la investigación para mejorar el cultivo del marisco. Dando cursos para mariscadores y gerentes de cooperativas. Orientando a las entidades sindicales respecto a las actividades marisqueras más convenientes, según su zona y disponibilidades. Evitando la contaminación y enturbiamiento de las aguas. Facilitando semilla para repoblación de marisco.

Con ayuda del P.P.O. y aprovechando locales que puedan servir para la enseñan-

gratuita sobre cuestiones del Plan, a la Gerencia del Plan Marisquero, a los Sindicatos Provinciales de Pesca, a los negociados de Pesca de las Comandancias de Marina o a la propia Dirección General de Pesca Marítima.

NO COSTARÁ DINERO A LOS MARISCADORES

El Estado se ocupa de sufragar los gastos necesarios para que el Plan sea una realidad, por lo que ningún dinero les costará a los mariscadores.

LAS COFRADIAS DE PESCADORES Y EL PLAN MARISQUERO

La existencia y razón de ser de las Cofradías Sindicales de Pescadores responden a una tradición tan antigua que hay quien las sitúa inicialmente en el siglo XII, y que nuestro Fuero del Trabajo ha recogido en su declaración VI, que dice textualmente: «El Estado atenderá con máxima solicitud a los trabajadores del mar, dotándoles de instrumentos adecuados para impedir la depreciación de la mercancía y facilitarles el acceso a la propiedad de los elementos necesarios para el desempeño de su profesión».

En el empeño de lograr estos propósitos, dicen las ordenanzas o normas genéricas de las Cofradías que el objeto fundamental de tales entidades es el incremento y desarrollo de las actividades originadas y derivadas del ejercicio de la pesca, en cuanto suponga aumentar su rendimiento, fomentar la prosperidad de los intereses puestos en juego y el bienestar moral y material de los trabajadores del mar y potenciar la riqueza nacional, subordinando a este último y alto fin toda iniciativa, actividad o interés privado.

Las misiones de las actuales Cofradías de Pescadores responden al legado recogido de las esplendorosas asociaciones de antaño, tan fértiles en contenido, adaptándolas al momento presente en que vivimos y con la lógica natural agregación de nuevas inquietudes, atendidas, y que son maravillosa creación del actual Estado español.

Por todo ello, la Ley de Ordenación Marisquera, aprobada por las Cortes Españolas, ha tenido muy en cuenta la alta función social que corresponde a las Cofradías, asignándoles un primordial papel en el desarrollo marisquero, dando a estas entidades sindicales pesqueras una preferencia absoluta para el otorgamiento de concesiones administrativas, que las sitúa ante una ocasión única, que en manera alguna pueden dejar escapar.

La Ley de Ordenación Marisquera vigente en la actualidad dice claramente que las concesiones o autorizaciones reguladas por la misma serán adjudicadas, con carácter preferente, a entidades sindicales pesqueras para su explotación en régimen comunitario o cooperativo y, en segundo término, a personas naturales o jurídicas de nacionalidad española que así lo soliciten del Ministerio de Comercio.

Este artículo de la ley abre las puertas de par en par a todos aquellos que quieran profesionalizarse en tan interesante rama de la producción.

Para Galicia, concretamente, la fecha del 30 de abril pasado tiene una gran significación, ya que el Decreto de aprobación del Plan de Explotación Marisquera representa la apertura de una veda que hasta ahora estuvo cerrada. La veda de la formación profesional del mariscador. La veda de un enseñarle a hacer las cosas con fundamento técnico. La veda, en definitiva, de demostrarle que no hay que conformarse con lo que el mar produce, que, al contrario, al mar hay que hacerle producir.



za, se darán cursos de cinco semanas a lo largo de todo el litoral gallego para formar gratuitamente al mayor número posible de cultivadores profesionales de marisco. Simultáneamente, en la Universidad Laboral de La Coruña y en la Escuela Náutico-Pesquera de Vigo se desarrollarán cursos de un semestre de duración para formación de capataces marisqueros.

COMO SE CONSIGUE UNA CONCESION PARA UNA INSTALACION MARISQUERA

Solicitándola directamente en la Comandancia de Marina o a través de la Gerencia del Plan Marisquero.

QUIEN PUEDE ACLARAR DATOS Y AMPLIAR DUDAS SOBRE EL PLAN

Los negociados de Pesca de las Comandancias de Marina y los Sindicatos Provinciales de Pesca del litoral gallego.

Previo a toda solicitud, podrán los peticionarios dirigirse en consulta privada y

El Plan sufragará los proyectos debidamente estudiados y aprobados, aportará las materias primas —como pueden ser semillas— que se precisen y atenderá los gastos de interés común que toda gran empresa exige.

Las ganancias que logrará el mariscador se derivarán de su trabajo, tras haberle puesto el Plan en condiciones de poder lograrlas.

LO QUE PASARÁ CON LAS VEDAS

Se espera que al llegar a completarse el Plan Marisquero se logre una supresión total de vedas, salvo la ineludible protección de las crías y hembras ovadas. Pero mientras no se logren los éxitos que prometen los criaderos artificiales, hay que conseguir el éxito inicial que asegura una veda cumplida por todos.

DONDE SE ENCUENTRA LA GERENCIA DEL PLAN

La Gerencia del Plan Marisquero de Galicia está instalada en La Coruña, calle de Juan Flórez, 36. Teléfono 25 66 31.

SAN CARLOS DE LA RAPITA: PETROLEO ESPAÑOL

Las prospecciones petrolíferas en las costas del delta del Ebro, teniendo como base el puerto de Los Alfaques, con el movimiento de personal y material, han atraído a los enviados especiales de la prensa, radio y Televisión Española, que en ocasiones, ante la parquedad de noticias, han dedicado su atención a captar el ambiente marítimo de la ciudad, matizando la tensa actividad que se observa.

A la extensión dedicada al tema por los medios de comunicación se ha sumado la atención dedicada últimamente por Televisión Española con un amplio reportaje realizado bajo la escrutadora mirada de don Miguel Quadra Salcedo, que no regateó incomodidades para ello.

El petróleo del delta ha sido también noticia en la Bolsa de París. Recientemente, la prensa ha publicado una carta del director de la prospección, señor Gouteyron, que alude a años de permanencia en estas tierras, como demostración de la importancia de cuanto ocurre en estas costas. Ello habrá llevado a muchas personas a reconsiderar que va en serio.

Se han barajado cifras sobre la posible capacidad de producción de la bolsa, comparando su calidad y cantidad con otros casos precedentes. Incluso se ha llegado a estimar que era parte integrante de una «cadena» de formaciones geológicas análogas a las de los campos petrolíferos del Norte de África, Oriente Medio, opinión que ha

sido calificada de infundada en los medios técnicos.

En la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona se ha organizado un curso de especialización en petróleo para ingenieros industriales, con vistas a las necesidades derivadas de este aspecto de la economía nacional y dada su urgencia. Se ha estimado en 400.000 pesetas el coste medio de formación de un especialista.

Ha habido coloquio sobre el tema y el de la ubicación de la refinería en Cataluña, cuyas características técnicas dependen de la composición química de los crudos que se obtengan.

Se ha insistido mucho sobre los peligros de la contaminación. Se ha preguntado a los pescadores sobre los inconvenientes de la aparición de petróleo. Estos, en general, están atentos a cómo se desarrolla todo.

Se da la circunstancia de que en esta temporada los trasmallistas de la zona están obteniendo muy buenas capturas de langostinos, pesca que al parecer inicia una masiva recuperación a juzgar por las señales de cría.

Por otra parte, últimamente se han incrementado las capturas de langostinos, pesca que al parecer inicia una masiva recuperación a juzgar por las señales de cría.

La fase de prueba de producción y quema del

petróleo aflorado anuncia da por los medios de información causó alarma en algunos al ver humo y llamas por el costado de la «Chaparral».

La extracción de muestras del fondo marino para su posterior análisis y la continuidad de los sondeos, esta vez en el interior del puerto de Los Alfaques, dan pie a considerar que se cree en la posibilidad de extensión de la bolsa, que podría llevar a perforaciones en las zonas de cultivos, que aludirían las dificultades de obtención bajo el agua de la mar.

Si ello fuera así y los pozos y torres metálicas pudieran levantarse en tierra firme, las dificultades potenciales para la pesca quedarían muy disminuidas.

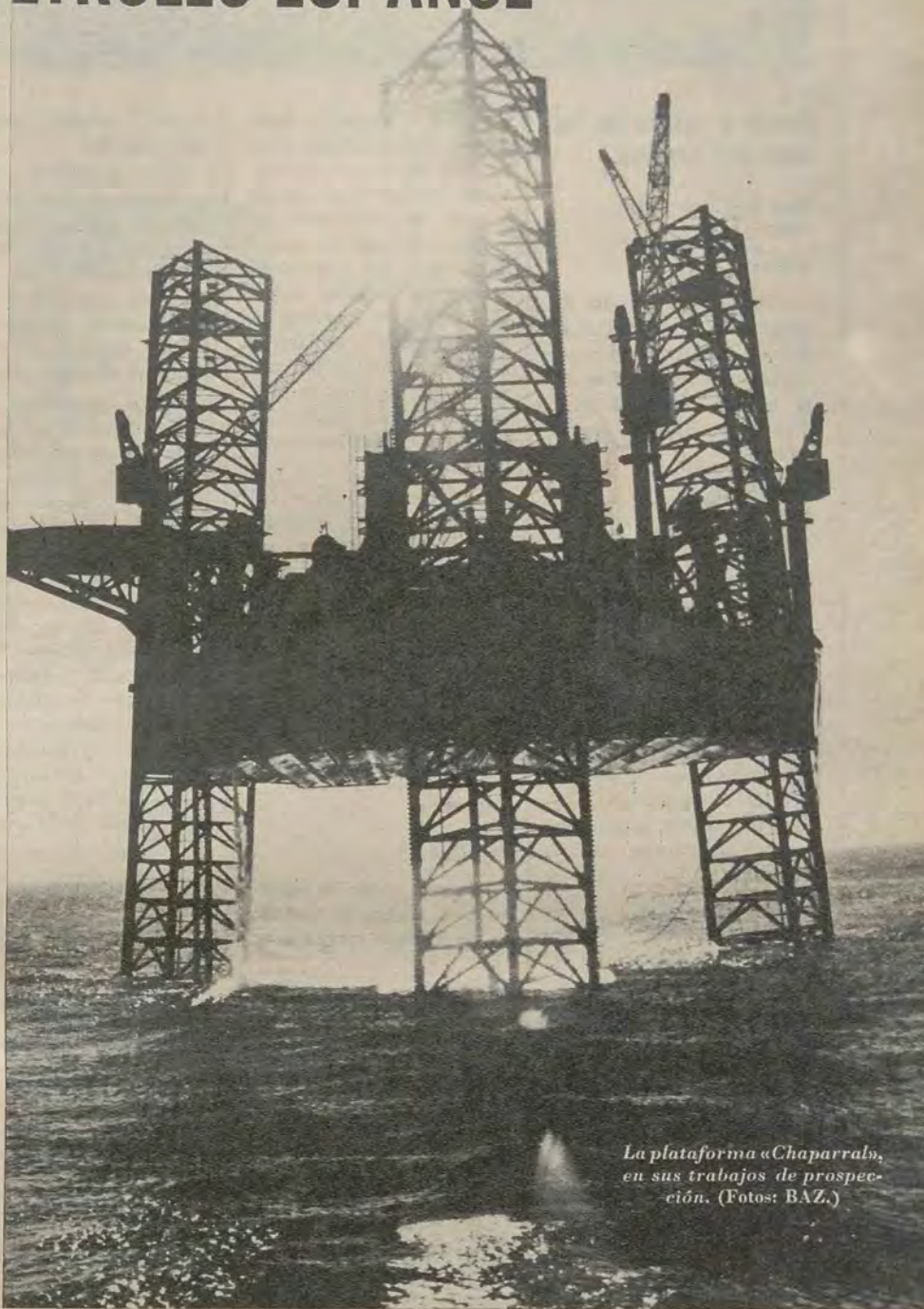
La labor de sondeos en la bahía de Los Alfaques y la continuidad de su labor por parte de los pescadores han sido compatibles merced a un estrecho contacto entre las partes interesadas, alterando los trabajos.

Hasta la fecha no se conoce hayan surgido dificultades para la pesca derivadas de la intensa actividad que se desarrolla en toda esta área con motivo de las prospecciones.

Si, como dicen los técnicos, hasta ahora sólo se ha descubierto el cuello de la garrafa, queda la incógnita de lo por descubrir.

Tal vez la incógnita se despeje con la nueva plataforma que se anuncia y el cambio de emplazamiento de la actual.

LUIS MILLAN ROCA



La plataforma «Chaparral», en sus trabajos de prospección. (Fotos: BAZ.)

TARRAGONA Y LOS CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

Casi sin interrupción en las convocatorias de exámenes en la comandancia militar de Marina, van pasando turnos de alumnos becarios de los centros de formación profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina, de Tarragona y San Carlos de la Rápita, que cubren las restantes playas, en las modalidades de patrón de pesca local, motorista naval y patrón de pesca litoral de segunda clase.

El interés por los mismos no decrece entre la juventud pescadora. Se llevan ya quince cursos. Y si cada vez está más próxima una saturación, la afluencia de alumnos a los exámenes de selección para otro curso de patrones de pesca litoral de segunda clase ha superado con mucho el número de plazas anunciadas.

De los 345 pescadores presentados a examen a lo largo de los últimos años, 240 han obtenido título. Este número es proporcionalmente elevado dentro de las tripulaciones en activo, y pone en manos de una generación joven los puestos técnicos de a bordo, con nuevas perspectivas e inquietudes de adecuación a nuevas formas, que son garantía de superación.

Las medidas que inciden en el factor humano en la industria de la pesca, acción sindical, seguridad social, créditos, etcétera, tienen su mejor complemento en la formación cultural y profesional. Esta labor, preocupación constante del Instituto Social de la Marina, fue secundada, desde un principio, en la provincia de Tarragona, con la creación de los antiguos Patronatos de las Escuelas Elementales de Orientación Marítimo-Pesquera para

Adultos, para pasar en 1965 a la celebración ininterrumpida de cursos de formación profesional, con cargo a los fondos del Patronato Nacional de Protección al Trabajo.

La reducción de tripulaciones, el incremento del coeficiente HP/TRB, el cada vez mayor número de dispositivos a bordo que permitan el aumento de capturas y mayor seguridad, necesitan de personal técnico en número y especialización que alcancen a

obtener los rendimientos más rentables.

Muchos de los ya titulados preguntan con frecuencia por la organización de cursos para titulaciones superiores y rendir examen en las escuelas correspondientes. Si aceptan la labor de estudio necesaria (compatibilidad con el trabajo diario, tiempo que puedan dedicar, etcétera), dada la profundidad con que hay que tratar las diferentes materias, se puede entrar en una nueva fase.

La diversidad de cometidos a bordo (radiotelefonía, sonda, etcétera), las nuevas metas de la Ley General de Educación pueden influir en una extensión de los cursos y una reconsideración de los programas.

En la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, regentada por don Antonio Escudero Martín, que en este mes cumple veinticinco años al frente de la misma, y don José María Pomares Martín en la sección cultural, se siguen con toda atención las tendencias de los alumnos pescadores cara a una mejor orientación profesional.

L. M. R.



Pescadores-alumnos del curso de motoristas navales, durante las prácticas de taller en San Carlos de la Rápita.

Norma a aplicar en las empresas navieras.

Don Perfecto Sieiro, Vigo.

CONSULTA:

—¿Qué norma se ha de aplicar en caso de que se ingrese en una empresa naviera, la Ordenanza de la Marina mercante o el Convenio vigente de la misma?

INFORME:

De no contener el Convenio una cláusula concreta que excluya a los tripulantes de nuevo ingreso de las normas que figuran en el Convenio, se le ha de aplicar éste en todas sus partes, puesto que la regulación de las condiciones de trabajo en los convenios son normas de cumplimiento forzoso del mismo rango que las que constituyen la Ordenanza.

Por consiguiente, a usted han de aplicarle las de carácter general de la Ordenanza, y en particular las que figuran en el Convenio, que rige las condiciones de trabajo de la empresa naviera donde presta sus servicios.

Plus de embarque (Tráfico interior de puertos).

Don Juan González Tey, Cádiz.

CONSULTA:

Desea saber si el Plus de Embarque es absorbible por el salario mínimo internacional, que se fijó por Decreto de 21 de marzo de 1970.

INFORME:

Efectivamente, el Plus de Embarque se comprende entre los conceptos retributivos que son absorbibles, en virtud de lo dispuesto por las normas que regulan la materia, decretos 55 y 56/1963, de 17 de enero, y las normas que se publicaron para su aplicación y desarrollo.

El Decreto 720/1970, de 21 de marzo, en su artículo 3.º establece que conceptos han de adicionarse a los salarios mínimos y entre los que enumera no puede incluirse el Plus de Embarque, aun cuando por su naturaleza y por las circunstancias que determinan su percepción, entendemos no debe ser absorbible, pues si se produce, se desvirtúa su finalidad, que responde a la especialidad de la actividad laboral.

Por consiguiente, dado que en esta actividad existen dos conceptos retributivos, salario base inicial y plus de embarque, si sumados ambos, en jornada normal, son superiores al salario mínimo interprofesional, la empresa no está obligada a satisfacer ninguna otra cantidad, absorbiendo del Plus de Embarque la diferencia en más que abone por salario mínimo.

El artículo quinto del decreto reseñado establece que se efectuará el cómputo anual, para asegurar la percepción del salario mínimo.

Jornada de trabajo en la Marina mercante.

Don José Ripoll Darnés, Barcelona.

CONSULTA:

Desearía saber lo relativo a la jornada de trabajo en la Marina mercante.

INFORME:

La jornada máxima ordinaria para el personal de la Marina mercante es de ocho horas por día o cuarenta y ocho semanales, si bien las disposiciones vigentes permiten algunas exclusiones, reducciones y ampliaciones, en relación con la función que se desarrolla a bordo.

El texto articulado de condiciones de trabajo en la Marina mercante, y la Ordenanza en su artículo 138, sólo autorizan una jornada que exceda de la jornada máxima ordinaria y las cuatro horas extraordinarias en los casos de fuerza mayor en los que peligre la seguridad del buque o de la carga, haya que realizarse suministro de víveres, combustibles o cualquier otro trabajo de urgente necesidad.

El artículo 138 establece que se considera tiempo de trabajo efectivo aquel en que el tripulante permanece a bordo por orden superior, encontrándose en puerto, y en la mar, aquel en el que presta un

servicio, también por orden superior.

Los tripulantes están obligados a realizar los trabajos precisos para la seguridad y entretenimiento del buque, cualquiera que sea su categoría y departamento en que presten su servicio, si así lo requiere el capitán.

He de significarle que todas las horas que se realicen con exceso sobre las ocho de la jornada ordinaria legal habrán de satisfacerse con extraordinarias, conforme al valor que establece la Orden de 10 de diciembre de 1970, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», número 305, de 22 de diciembre, por la que se modifica el anexo 5 relativo al valor de las horas extraordinarias, que en jornada laboral es de 48,41 pesetas, y en festivos, 54,23 pesetas.

A estos valores habrá que incrementarles el 15 por 100 por transporte de mercancías peligrosas.

Detectores, sondas, radio, etcétera, no son deducibles del «monte mayor» (pesca de cerco).

Don Juan Pérez Sánchez, Adra.

CONSULTA:

Desea se le informe si son deducibles del «monte mayor» aparatos como detectores, sondas, radio, etcétera, y las reparaciones de los mismos.

INFORME:

Este asunto ha sido reiteradamente tratado en este Consultorio.

La reglamentación es clara y terminante: no son deducibles del «monte mayor». El importe de las reparaciones, las baterías, la compra o arrendamiento de aparatos detectores, etcétera, no son gastos de explotación, conforme al concepto que señala el artículo 164.

Sólo son deducibles del «monte mayor», por este concepto, los gastos de entretenimiento (núm. 6 de

este artículo, grupo A). La adquisición de aparatos e instrumentos y su reparación son gastos atribuidos exclusivamente al armador en el grupo A, número 6 del artículo 165.

Este informe señala lo dispuesto en la Reglamentación, pero los conceptos deducibles pueden variar por convenio colectivo o acuerdo entre armador y tripulantes, sancionados por la autoridad laboral, conforme a las disposiciones vigentes y sin que esto determine variación de los derechos reconocidos por la Reglamentación o normas de general aplicación.

El personal de tierra no puede participar en el «monte menor» (pesca de arrastre).

Don Francisco Ayala Pérez, Almería.

CONSULTA:

Desea saber si las retribuciones del personal de tierra pueden abonarse con cargo al «monte menor».

INFORME:

La Reglamentación, al referirse a la remuneración «a la parte», expresamente se refiere al trabajo que se efectúa a bordo de la embarcación de pesca de arrastre, concepto que reitera y declara en otras disposiciones que se refieren a diversos aspectos retributivos.

El «monte menor», conforme al apartado b) del artículo 132, es «la parte que corresponde a la dotación del barco, una vez restados del «monte mayor» los gastos que con cargo al mismo se abonen y la participación del armador».

Por tal circunstancia, sólo pueden participar en su distribución los que desarrollen actividad laboral en faenas pesqueras, que comprenderá las funciones que usualmente son admitidas en cada puerto, por usos y costumbres.

No puede participar el personal de tierra en el «monte menor», y sus remuneraciones son a cargo del armador, significándole que éste es el criterio mantenido por la autoridad laboral en las resoluciones que ha dictado, aclarando o interpretando la Reglamentación, en uso de la autorización que en esta materia le confiere el número 2 de su Orden aprobatoria.

Por LUIS MARTINEZ MORCILLO

«LA CIUDAD DE ORO DEL CAPITAN NEMO»

Cuando termina la proyección de esta película a uno le queda la sensación de que en ella se han frustrado muchas cosas. Su intento de recoger la figura del capitán Nemo, personaje de gran fuerza sugestiva y novelesca, creado por Julio Verne, y que en la cinta aparece totalmente desdibujado, falto del misterio que emana su figura en las páginas de «Veinte mil leguas de viaje submarino» y «La isla misteriosa». Su aspiración de ser una película para niños, como tal, pese a su indudable imaginación y fantasía, se ha perdido en una monotonía de idas y venidas por la dorada ciudad submarina, con alguna salpicadura humorística, que a nadie hace gracia, a cargo de la pareja de ambiciosos naufragos, perdiendo la oportunidad de haber hecho una película de acción y aventuras sorprendentes, que es lo que les gusta a los niños.

Desde el punto de vista de cine con tema marino, que es el que a nosotros nos interesa, la película es otra frustración. Hay momentos, la mayoría, en que nos olvidamos de que la ciudad del capitán Nemo está construida a cinco mil brazas de profundidad submarina. Tal como se plantea el relato, igual pudiera estar colocada en un planeta lejano o en el centro de la Tierra.

Se inicia el relato con unas escenas del naufragio de un buque de pasajeros, en las que no se ha aprovechado, con la fuerza que hubiera sido de desear, la presencia del mar como elemento amenazador, si bien hay que reconocer que los planos en que los naufragos van descendiendo por el interior de las aguas, lentamente, hasta las profundidades submarinas son impresionantes y constituyen un acierto cinematográfico.

Tal vez, en este aspecto, lo mejor del film sean las secuencias en que el capitán Nemo y sus forzosos huéspedes visitan las «granjas submarinas» del extraño protagonista. Acertados planos de valor documental nos presentan bancos de coral, de algas, exóticos pececillos y hasta las evoluciones de un tiburón amenazador, cuya lucha con la bella habitante de Temple Mar no ha sido resuelta con garra y emoción y más bien parece una escena de toreo submarino...

La interpretación es bastante floja y los actores van y vienen como marionetas al servicio del tema, sin poner mucha convicción en lo que hacen. Únicamente Robert Ryan, en su encarnación del capitán Nemo, da la talla de su sobriedad de actor, si bien, tal vez por culpa del guión, no nos transmite nunca la auténtica personalidad del capitán.

En resumen: intento fallido de cine infantil. Intento fallido de cine del mar. Lástima, pues el tema se prestaba a haber hecho una película digna e interesante en ambos aspectos.

Toda consulta que se dirija a esta sección ha de enviarse a «Consultorio de HOJA DEL MAR». Instituto Social de la Marina. Génova, 24. Madrid-4. Exponga con toda claridad y concreción la naturaleza de su consulta. Esta será la mejor garantía para que nuestra contestación sea correcta. Las contestaciones a las preguntas que se dirijan a esta sección de HOJA DEL MAR (tanto las que se publiquen como las que se envíen directamente por correo al interesado, tienen carácter de información; no valor de documento. No se atenderá absolutamente ninguna consulta, por ningún concepto, si en la misma no figuran, con toda claridad y detalle, los siguientes datos de quien la envíe: firma; nombre y dos apellidos; domicilio, población y provincia; actividad profesional; nombre del barco o empresa donde presta sus servicios.

La empresa pesquera

En los sectores primarios —pesca y agricultura— ha sido donde más se ha tardado en aplicar el concepto de empresa; en la agricultura, la unidad productiva ha sido la parcela o conjunto de parcelas; en la pesca, el barco. Tanto agricultores como pescadores, tradicionalmente han formado unidades cerradas que se autoabastecían; no necesitaban contactos con el exterior, pues los tratantes les solucionaban sus problemas de ventas de productos y los relativos a la compra de materias primas y medios de producción.

A este respecto, no ocurría lo mismo en la industria. El industrial debía conocer los mercados de materias primas y los de venta del producto; tenía que financiarse a través de la Banca; debía de seleccionar al trabajador de entre la sociedad industrial; tenía que conocer las mejores técnicas para la producción, lo que le hacía estar al tanto de la inventiva; observaba la actuación y las ventas de sus competidores, para poder luchar económicamente contra ellos, etc. Por ello, el industrial tuvo que organizarse en forma de empresa, asignar tareas a los diferentes individuos de la organización, para obtener los objetivos propuestos, bajo una sola unidad de gestión.

La dinámica socio-económica del momento actual está haciendo cambiar la mentalidad de agricultores y pescadores. Los medios de comunicación de masas (prensa, radio y televisión), la emigración a las ciudades, las facilidades del transporte para trasladarse de un lugar a otro, el aumento del nivel de formación, la política social desarrollada por el Gobierno, la mayor cualificación del consumo, que hace que se trasladen más frecuentemente a la ciudad, etcétera, son los motivos por los que están tomando conciencia de la necesidad de organizar mejor su actividad y de obtener una mayor productividad.

Con relación a la actividad pesquera, la problemática planteada en el sector tiene más fácil solución si dicha actividad se desarrolla en forma de empresa.

En términos generales, los problemas actualmente planteados son los siguientes:

a) **EXCESIVA TRIPULACION POR BARCO.**—Siendo la remuneración de los trabajadores del mar, en España, más baja que la media europea, la participación de las rentas salariales en los gastos totales de la embarcación es del 53 por ciento, frente al 31 por ciento en Holanda, 23,6 por ciento en Francia, 19,4 por ciento en Italia, etcétera, ello supone una menor productividad en la pesca capturada por tripulante.

b) **BAJO NIVEL TECNICO.**—No existe ningún organismo que investigue el mejor tipo de barco para determinadas actividades pesqueras; no se le asesora al armador sobre el barco que ha de comprar. La formación de la tripulación todavía no ha alcanzado el nivel deseado. Falta estudiar las pesquerías para una planificación racional de las capturas.

c) **BAJO NIVEL DE CAPITALIZACION.**—Como consecuencia de la excesiva tripulación por barco y del alto nivel de las rentas salariales, las reservas, provisiones para inversiones y amortizaciones, son bajas, por lo que la autofinanciación es muy pequeña; a ello contribuye también el bajo nivel técnico.

d) **DEFECTUOSA DIMENSION EMPRESARIAL.**—Este es el motivo por el cual el armador, por no tener capturas suficientes, no influye en el proceso de comercialización, y así ocurre que está en manos de los exportadores y de cuantos intermediarios intervienen en el proceso comercial.

e) **PROBLEMAS DE COMERCIALIZACION.**—Los precios oscilan del escalón de producción al de consumo en un 35-40 por ciento, y la oscilación en temporada para un mismo tipo de pescado puede llegar a un 23 por ciento. En cuanto a presentación, almacenamiento, envases y ventas, queda mucho por mejorar.

La distribución del consumo varía de nueve kilogramos persona y año en algunas zonas a 22 kilogramos en otras, por lo que hay que ordenar y regularizar el mercado.

El sector necesita de hombres de empresa que promuevan la actividad pesquera a la altura de otros sectores económicos.

DISPOSICIONES

SEGURIDAD SOCIAL

Instituto Social de la Marina

«B. O. E.» del día 8 de febrero.

Corrección de errores de la Orden de 2 de enero de 1971 sobre órganos de gobierno del I. S. M.

«B. O. E.» del día 12 de febrero.

Corrección de errores de la Orden de 2 de enero de 1971 sobre los servicios centrales del I. S. M.

Noticias de Cataluña

LANCHA DE SALVAMENTO

Torredembarra contará desde muy pronto de una lancha motorizada especial de salvamento. A petición de la Junta Directiva del club marítimo local, el Ayuntamiento ha acordado recientemente ofrecer a dicho club una subvención de sesenta mil pesetas. Cuarenta y cinco mil serán destinadas a la compra de la lancha, que se dedicará exclusivamente al servicio de vigilancia y salvamento, y quince mil se utilizarán para la compra de unos equipos transistores Walki-Talki que se situarán en varios puntos estratégicos del acantilado y playa, y servirán para transmitir servicios de urgencia en caso de peligro.

La lancha será también utilizada por el club local para sus competiciones deportivas y auxiliar a las embarcaciones en los posibles contratiempos que puedan surgirles.

ESTACION RECEPTORA DE CEREALES

Con 1971 ha comenzado a funcionar el cargadero suplementario de la estación receptora de cereales a granel. Está situado sobre las vías del ferrocarril y permite una gran velocidad de carga y descarga, tanto si es desde un camión o desde vagones. Con esta inauguración el puerto de Barcelona facilita la exportación e importación.

TRAGEDIA EN EL «ONDARROA»

Una noticia triste del puerto barcelonés; el pasado día 8, dos personas murieron asfixiadas en las bodegas del «Ondarroa», que estaba atracado en el muelle de San Beltrán, por gases tóxicos que se habían acumulado.

El «Ondarroa» se hallaba en el puerto de Barcelona descargando mercancías procedentes de la India. Antes de abrir las escotillas de carga se bajó por una comunicación interior a la bodega. Cuando el primer hombre inhaló el gas tóxico cayó al fondo, y así un total de siete personas.

Los bomberos acudieron en su auxilio, pero no llegaron a tiempo de salvar al primer oficial, José Luis Arroyo, y a un trabajador portuario.

Más tarde se comprobó que los gases tóxicos se debían a la fumigación efectuada en la India, de donde procedía el barco, y que se habían almacenado en las bodegas en forma de peligrosas bolsas. El primer oficial iba a partir de permiso hacia Gijón, donde se encontraba su esposa y un hijo de corta edad, y antes quiso comprobar el estibado de la carga.

MARIA LUISA PEÑA

Estibadores portuarios

«B. O. E.» del día 9 de febrero.

Resolución por la que se señala la forma de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento General sobre sistemas de recaudación aplicables a la cotización de los estibadores portuarios.

Protección a la familia

«B. O. E.» del día 16 de enero.

Decreto 55/71, de 9 de enero, por el que se incrementan las asignaciones económicas de protección a la familia en la Seguridad Social.

«B. O. E.» del día 4 de febrero.

Orden de 27 de enero por la que se regula el ejercicio de opción previsto en el artículo 3.º del Decreto 55/71.

ADUANAS

«B. O. E.» del día 30 de enero.

Orden de 12 de enero de 1971 por la que se fija el plazo durante el cual podrán ser despachadas en cualquier régimen aduanero las mercancías que se descarguen en los territorios y puertos francos.

EDAD

«B. O. E.» del día 28 de enero.

Orden de 18 de enero de 1971 para la aplicación del Decreto 1.293/70 de 30 de abril sobre empleo de trabajadores mayores de cuarenta años.

EMIGRACION

«B. O. E.» del día 11 de enero.

Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se habilita el puerto de Tarragona para el transporte de emigrantes con destino a Ultramar.

OPOSICIONES Y CONCURSOS

«B. O. E.» del 16 de enero.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante por la que se nombran los Tribunales que han de juzgar el concurso examen de aptitud para cubrir las plazas de profesor titular vacantes en Escuelas de F. P. N. P.

«B. O. E.» de los días 4 y 5 de febrero.

Inserta nombramientos de profesores titulares en Escuelas de F. P. N. P.



EL afán de aventura ha lanzado a muchos hombres a navegar. La llamada de lo desconocido llevará a apartarse de la vista de la costa, a desear las rutas habituales para explorar lo ignoto.

Pero la aventura, en ocasiones, acababa en rapiña, a expensas de los ribereños desprevenidos o demasiado débiles para oponer resistencia.

En el puerto de origen desembarcaban los tripulantes cargados de riquezas, entre la admiración respetuosa de sus conciudadanos, que de acuerdo con las concepciones de una sociedad primitiva, no veían en el botín sino un premio al esforzado valor y una compensación al riesgo corrido.

Así se va forjando la figura del «peirats», que podemos rastrear en la literatura griega de los primeros tiempos.

Los piratas van proliferando y reclutan sus efectivos humanos entre aquellos que, desarraigados, ansían ganancias fáciles aun a costa de dejar la vida en el empeño.

De asoladores de costas pasarán a depredadores de otros navegantes, desde el momento en que el desarrollo económico permita un creciente comercio marítimo.

Terreno abonado para el pirata serán aquellos puntos en que la existencia de rosarios de islotes con profusión de calas, bajíos y arrecifes le suministren aventajados observatorios para vigilar el paso de sus posibles víctimas y un refugio inadvertido cuando así les convenga.

Su buque será su única patria para este navegante eterno, empeñado en una travesía sin arribada. Su inicial deseo de aventura, acuciado por la codicia, y muchas veces por la simple supervivencia, le hace desembocar en una escalada de violencia y crueldad, a la que se va encadenando de manera casi irremediable.

LOS PIRATAS

Junto al tipo puro de pirata aparecerá con el transcurso del tiempo el corsario, llamado filibustero en su versión colonial, quien apoyándose, según sus conveniencias, en uno u otro lado de la línea divisoria que delimita lo legal de lo ilegal, será utilizado por algunas naciones como instrumento para perturbar eficazmente el comercio marítimo de sus adversarias, instrumento al que se pensaba que más valía contar con él que tenerlo enfrentado.

Más tarde, cuando ya no sirva a los intereses de estas naciones, el corsario será puesto fuera de la ley y perseguido hasta el exterminio.

No sólo se han ocupado de ellos los cronistas e historiadores, sino que también la literatura ha tratado el tema, atraída quizá por ese magnetismo que el crimen ejerce sobre la imaginación de muchos escritores. Las viejas sagas, Oexmelin, Johnson, Stevenson, Garneval, por no citar otros, hacen desfilar ante nosotros a vikingos, piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios.

Entre sus páginas bullen personajes, que aunque reales, aparecen aureolados por la leyenda. Así, Pedro de Dieppe, quien si bien llegó a las Indias para ejercer el comercio, acabó optando por la piratería; Pedro Franc, de Dunquerque, conocido por los ardides que empleaba; el capitán Roc, quien utilizaba contra cualquiera que se atre-

viera a contradecirle en lo más mínimo un sable que siempre traía desenvainado; Nau, el «Olonés», primero corsario, convirtiéndose más tarde en el más sanguinario de los piratas, azote de las colonias españolas en América, para finalmente acabar descuartizado y asado por los indios; el tristemente famoso Morgan; el singular capitán Roberts, cuya obsesión por salvar su alma le llevaba a implantar a bordo la máxima sobriedad y que prohibía severamente cualquier desmán que pudiera ejercerse sobre las mujeres que eran apresadas; Misson, un visionario, que cincuenta años antes de la Revolución francesa creó una utópica república consagrada a la Libertad, la Igualdad y la Fraternidad; el capitán Daniel, que llegó a secuestrar a un sacerdote para que oficiase a bordo y que castigó con la muerte a uno de sus hombres que se mostró irreverente, y tantos otros que podrían mencionarse.

También hubo algún caso en que la mujer participó activamente en este extraño mundo. María Read, de nacionalidad inglesa, educada como un muchacho, se hizo pasar como un joven y se alistó a los trece años en un buque de guerra. En Flandes prestó sus servicios como cadete en un regimiento de Infantería, pasando a continuación a la Caballería. Enamorada de un compañero de armas, que descu-

brió su condición de mujer, se casa con él, quedando viuda poco después.

Volviendo a sus antiguos hábitos, pasó a América. El gobernador de Providencia, Woods, organizó una expedición de corso, en que se enroló nuestra arriscada María. Como ocurría con cierta frecuencia, los corsarios se independizaron, dedicándose a actuar por su cuenta como piratas. Se enamoró nuevamente de un colega hasta tal extremo que para que éste no sufriera daño alguno, es ella misma quien se enfrenta con otro tripulante que le había retado, logrando matarle en duelo. Aunque posteriormente fue capturada y condenada a muerte, se le conmutó la pena, muriendo en prisión.

Tampoco llegó a ser ejecutada Anna Bonny. Hija de un abogado irlandés que emigró a América y allí se enriqueció, era considerada como un buen partido, pero en contra de la voluntad paterna, contrajo matrimonio con un marino sin fortuna, a quien pronto abandonó para unirse al pirata Rackam, con el que huyó disfrazada de hombre, permaneciendo a su lado hasta que, hechos ambos prisioneros, se le aplicó a Rackam la pena de muerte.

Nos hemos asomado a esta extraña galería de tipos humanos, a ese abigarrado cortejo en que se mezcla la audacia con los más bajos instintos criminales, cierto inconformismo social, en ocasiones, con la más desnuda apatencia de riquezas. En medio de ese mar de sangre y sufrimiento que provocaron destellan de vez en cuando algunos rasgos de virtudes que, necesariamente, hay que concluir que son más fáciles de percibir cuando sus protagonistas están ya muertos que cuando estaban vivos, pero en cualquier caso sus azarosas existencias han pasado al acervo de las leyendas de la mar.

JAIME ROSET