



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

BOLETIN NUM. 72

Octubre 1952



COMISION PERMANENTE

Extracto de los acuerdos adoptados por la Comisión Permanente Ejecutiva de este Instituto en su sesión celebrada el día 10 de octubre de 1952.

Felicitar al Jefe de la Sección de Viviendas Protegidas por la labor efectuada por la misma, como asimismo la actividad demostrada en la preparación de la inauguración de los Grupos que han tenido lugar el pasado verano, felicitación que se hará extensiva al resto del personal de la Sección.

—Conceder una subvención de 15.000 pesetas a la Cofradía de Pescadores de Almería para crear una cantina escolar en el Colegio de Orientación Marítima "Virgen del Carmen", pero sin que ello prejuzgue obligación por parte del Instituto de seguir contribuyendo, en años sucesivos, al sostenimiento de tal Institución.

—Conceder, por una sola vez, la cantidad de pesetas 15.000 a la Cofradía de Pescadores de Cullera, con destino a la instalación y puesta en marcha de la Lonja de subasta del pescado de aquel puerto.

—Conceder una subvención de 1.500 pesetas a la Cofradía de Pescadores de Lastres (Asturias) con objeto de que entregue un premio de 250 pesetas a cada uno de los seis escolares que han cursado sus estudios en la Escuela de Orientación Marítima y Orientación de Pesca de aquella villa, ya que han de ingresar este curso en distintos centros religiosos.

—Desestimar la petición formulada por la Cofradía de Cariño, toda vez que ya en el mes de julio último percibió otra también de 1.000, como la que ahora solicita con destino a la festividad de la Virgen del Carmen.

—Informar a la Entidad naviera "Francisco García, S. A.", que la propuesta de exigir a los tripulantes que hayan de embarcar en barcos mercantes españoles una fianza para responder de que no desertarán de a bordo en puerto extranjero, no es posible que sea resuelta por el Instituto, toda vez que quien podría ordenar la constitución de tales fianzas obligatorias sería la Subsecretaría de la Marina Mercante.

—Adjudicar, con carácter definitivo, las obras para construcción de un Grupo de Viviendas Protegidas

en Puerto Naos (Arrecife) al rematante provisional Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles, S. A., previa la constitución de correspondiente fianza.

—Ratificar plenamente las indemnizaciones abonadas por la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo durante el pasado verano, y que corresponde a los siniestros ocurridos a las embarcaciones: *Caure número 2, Jesús del Gran Poner número 2, Santa Cecilia, San Vicente, Santa Berania, Joven Pepito, Pepito y Bolero.*

—Autorizar al Director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo para abonar al armador de la embarcación *Santa Ana de Mera* la cantidad de 6.061,20 pesetas, importe de las averías de dicha embarcación, así como del remolque y de los daños ocasionados al remolcador.

—Abonar, con carácter graciable, al armador de la embarcación *Lorenzo Domínguez*, que sufrió daños como consecuencia de la rotura de una grúa cuando el barco estaba atracado en el muelle, la cantidad de 27.725 pesetas, que importa las reparaciones de las averías causadas.

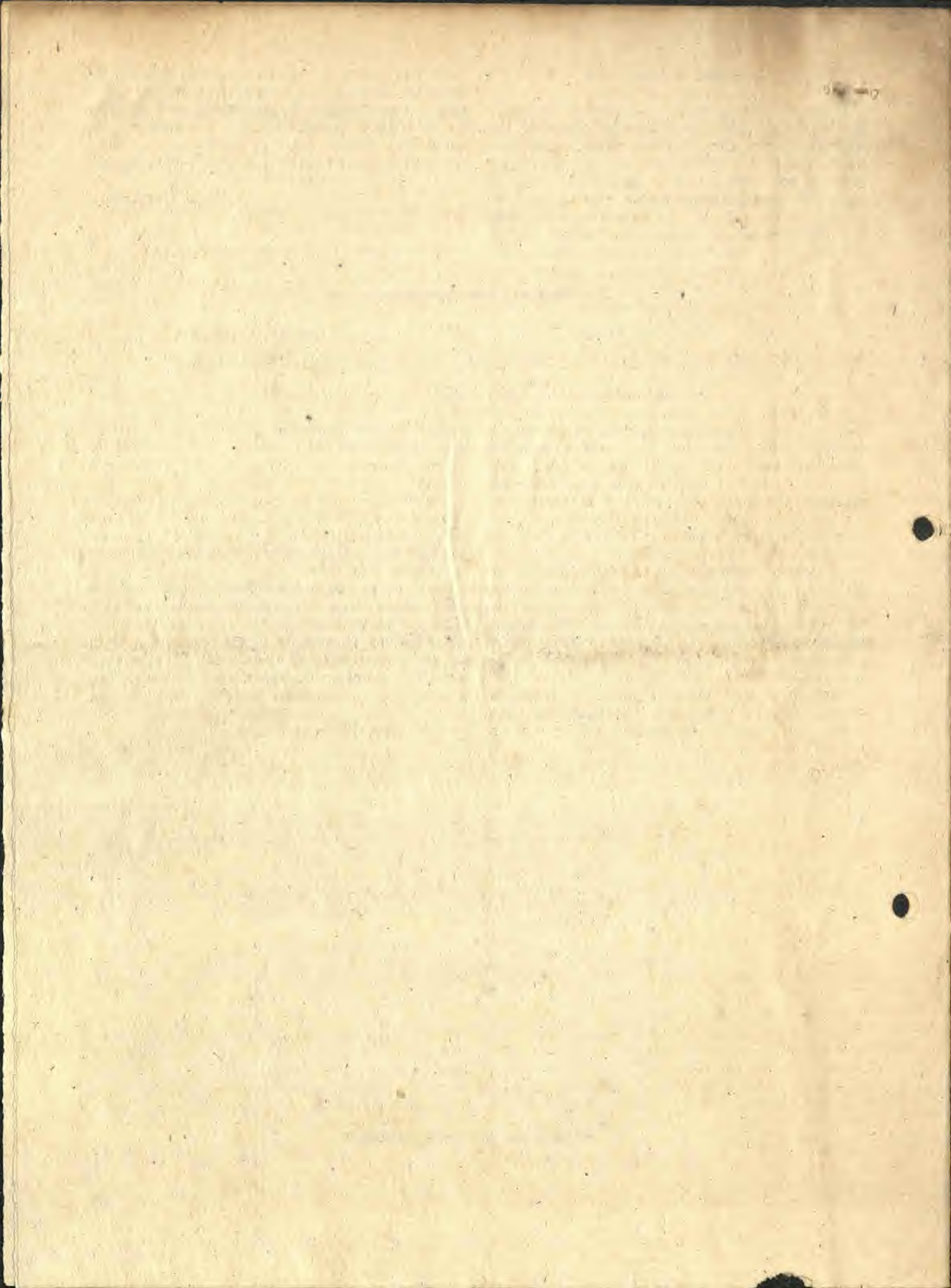
—Que la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo ofrezca a la Caja Central de Crédito Marítimo el importe de la entrega correspondiente a la embarcación *José*, siempre que la Caja acepte el compromiso de que sea reparada la embarcación siniestrada tal como el Reglamento de la Mutua exige.

Extracto de los acuerdos adoptados por la Comisión Permanente Ejecutiva de este Instituto en su sesión celebrada el día 25 de octubre de 1952.

Continuar el sostenimiento de la beca para seguir los estudios de Medicina D. José Rom Font, por ser hijo de un asociado de la Cofradía de Cambrils.

—Sufragar independientemente algunas de las becas creadas por el Sindicato Provincial de la Pesca de Lugo, haciéndose con cargo a los fondos que en su día donan para estas atenciones la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

—Adoptar un sistema general que permita tener a cubierto la contingencia de que por falta de pago



a la respectiva Compañía aseguradora puedan ser baja en el seguro las embarcaciones hipotecadas a favor de la Caja Central de Crédito Marítimo, quedando, si ocurriese un siniestro, anulada la garantía de la Caja, encargando la redacción de dichas normas a una Ponencia constituida por los Directores de la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo y de la Caja Central de Crédito, juntamente con el Secretario General del Instituto.

—Aprobar los siguientes préstamos, una vez informados por la Ponencia especial constituida para la aplicación de la Ley de 1949:

Luis Arrila Rementería, de Ondárroa, 395.000 pesetas para construir barco; Claudio Badila Vázquez, de Santoña, 258.000 pesetas para construir barco; Matías López García, de Almería, 80.000 para artes de pesca; Miguel Jurado Bocanegra, de Cádiz, pesetas 290.000 pesetas para motor; Vicente Baeza Giner, de Capello, 390.000 pesetas para construir barco; Luis Rodríguez Rodríguez, de La Coruña, pesetas 40.000 para modernizar dos barcos; Salvador Romañán Kalla, de Castro-Urdiales, 279.500 pesetas para construir barco; Antonio Rodríguez Andújar, de Ceuta, 400 pesetas para motor; Vicente Lledó Palomares, de Campello, 100.000 pesetas para construir barcos; Enrique Otero Romero, de Vigo, 89.700 pesetas para modernizar barco; Manuel Manzanaro Cardona, de Isla Tabarca, 32.000 pesetas para motor; Adolfo Cervantes Martí, de Málaga, 160.000 pesetas para reparar motor y adquirir artes; Justo Lecue Gutiérrez y Manuel Perales Quintana, de Castro-Urdiales, 50.000 pesetas; Eugenio Solla Malvido, de Marín, 400.000 pesetas para construir dos barcos; Máximo Gómez Masuso, Hilario Martínez Hoyo, de Laredo, 36.000 pesetas para arte; Eliseo Quintana y Antonio Tureba, de Santoña, 42.270 pesetas para reparar barco; Emilio Fernández y Emilio Prendes, de Cudillero, 95.000 pesetas para artes de pesca; Rafael Alcaraz, de Campello, 400.000 pesetas para construir barco; Ginés Llor-

ca Llinares, de Villajoyosa, 250.000 pesetas para terminar construcción de barco; Gerardo López Pablo, de Laredo, 273.000 pesetas para construir barco.

—Desestimar los préstamos que a continuación se relatan, por los motivos que se expresan en la propuesta formulada por la Ponencia especial constituida para la aplicación de la Ley de 1949:

Pascual Sixto Bugallo, de Vigo; Mauro Pérez de Las Casas, de Las Palmas; Joaquín Compte Bayarri, de Castellón; Manuel García Santana, de Arrecife; Saturnino Alvarez Pola, de Puerto de Vega; Flora Toledo Hernández, de Arrecife; Manuel Toledo Cabrera; Amalia López Ferrando, de Isla Cristina; Manuel Camejo Umpierrez, de Puebla del Caramiñal; Cofradía de Pescadores de San Juan de la Arena; Francisco y José González Gómez, de Almería; Pesqueras del Nalón; Enrique Rebull Galina, de Ametlla de Mar.

—Autorizar al Director de la Mutua de Riesgo Marítimo para abonar las siguientes indemnizaciones:

Una de 9.636,50 pesetas al armador de la embarcación *Victor Montenegro*, que sufrió averías en el casco y que han sido debidamente tasadas por el Ingeniero Naval.

Otra de 22.620,50 pesetas al armador de la embarcación *Miguel Llorca*, que embarrancó en la costa de Africa a causa de la niebla, habiendo sido necesario abonar los gastos de salvamento, que corrieron a cargo de la Delegación de Obras Públicas de Larache y de los Servicios Portuarios de dicha Plaza, sin perjuicio, además, de que en su día se gratifique al personal de la Intervención Regional de Marina en aquella costa.

Otra de 2.652 pesetas, importe de los gastos de salvamento de la embarcación *María Luisa*, que embarrancó en Punta Montalvo.

Otra de 18.504 pesetas al propietario de la embarcación *Nuevo Juanito*, para reparar los daños causados por incendio.

CONFERENCIA DEL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO, SOBRE HISTORIA DEL TRABAJO EN LOS PUERTOS

El lunes, 27 de octubre, por la tarde, pronunció en la Escuela Social de Madrid una conferencia, dirigida a los alumnos portuarios que asisten al curso de la Escuela de Capacitación de Trabajadores, el Secretario General del Instituto Social de la Marina, D. Manuel de Arizmendi y Ruiz de Velasco.

Elegió como tema el conferenciante la "Historia del Trabajo en los Puertos", analizando con abundantes citas episódicas la forma en que se realizaban las operaciones de carga y descarga en las civilizaciones egipcia, fenicia y romana, así como en la Edad Media y la Edad Moderna, deteniéndose especialmente a comentar el intenso trajín de los puertos españoles a partir del descubrimiento de América.

Se refirió después a la navegación de los *Clippers*, iniciada con los primeros hallazgos del oro en California, haciendo después un detenido estudio de cuál ha sido en los últimos tiempos el progreso alcanzado por los grandes puertos mundiales en el utillaje y maquinaria de carga y descarga.

Terminó su conferencia el Sr. Arizmendi destacando cómo España, a pesar de no haber podido tener, por el olvido en que la han tenido otras naciones del mundo, la misma perfección técnica en el utillaje de sus puertos, ha sabido, sin embargo, colocarse a la cabeza de todos los países en lo que respecta al mejoramiento económico y social del factor humano que en nuestros puertos trabaja.

VIVIENDAS PROTEGIDAS

SUBASTAS PÚBLICAS DE OBRAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE GRUPOS DE VIVIENDAS PROTEGIDAS CON DESTINO A LOS PESCADORES

Ultimamente se han anunciado las siguientes:

GRUPO DE VIVIENDAS PROTEGIDAS CON DESTINO A LA COFRADIA DE PALAMOS

Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* del día 18 de octubre de 1952; consta de dos grupos, uno de 34 viviendas protegidas y otro de 12 viviendas:

Treinta y cuatro viviendas.

Presupuesto total protegido de 1.777.869,39 pesetas, y cuyas rentas oscilarán de 135 a 150 pesetas mensuales, según sean del tipo B, B-1 o C.

Doce viviendas.

Presupuesto total protegido, 483.907,14 pesetas,

todas del tipo A, y sus rentas serán, aproximadamente, de 110 pesetas mensuales.

El importe de las rentas sobre lo expuesto dependerá del importe de la revisión de las obras.

GRUPO DE VIVIENDAS CON DESTINO A LA COFRADIA DE PONTEVEDRA

Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* del día 24 de octubre.

Consta de un grupo de 31 viviendas protegidas y Casa del Pescador, de las que corresponden 25 viviendas al tipo A y seis al tipo B.

Presupuesto total protegido, 1.842.067,48 pesetas, oscilando las rentas de 120 a 125 pesetas mensuales, incrementadas con el importe de la revisión de las obras.

COFRADIAS DE PESCADORES

Vigo.—Reparto de premios en la Casa del Pescador.

Vigo, 2.—En la mañana de ayer se celebró en la Casa del Pescador el simpático acto del reparto de premios a los alumnos que asisten a sus clases de instrucción primaria, y que pasan de un centenar.

Ocupaban la presidencia la Superiora y Hermanas de San Vicente de Paúl, Profesores, Capellán de la Institución y el Presidente de la Casa del Pescador.

Don Gerardo Campos dirigió sentidas frases en recuerdo del fallecido fundador de las Institución, excelentísimo señor Marqués de Valterra, a quien Vigo no puede ni debe olvidar. Este magnífico edificio, que es hogar de ancianos marineros, y en el que además se celebran estas clases, fué construído por la generosidad de los Excmos. Marqueses de Valterra, que constantemente lo han venido ayudando.

El Grupo Escolar, aún por terminar, se debe a su iniciativa desde el cargo de Comisario del Instituto Social de la Marina, así como también el Albergue Nocturno para los marineros y pescadores de fuera de Vigo y que aquí tienen que esperar hasta la hora del embarque para dedicarse a las rudas tareas de la mar, y que sólo espera para su construc-

ción el permiso del Ayuntamiento, ya que las obras se harán por cuenta del Instituto Social de la Marina, que subvenciona los gastos de esta Institución.

Por último, el Sr. Campos pidió fuera atendido el deseo postrero del protector, D. Pascual Díez de Rivera, Marqués de Valterra, de que se rezase por el eterno descanso de su alma.

El Capellán dirigió después frases en recuerdo del finado y estimuló a todos los niños y niñas a un buen comportamiento y aplicación, que es lo que ansiaba el Marqués.

Seguidamente se procedió por la Reverenda Madre Superiora y los Profesores al reparto de los premios, consistentes en ropas y cajitas con dulces, que fueron recogidos por los niños y niñas con gran alegría.

Málaga.—Actividades del Patronato de Pescadores «Nuestra Señora de la Victoria».

Reproducimos de *Sur*, de Málaga, el siguiente reportaje de interés:

“Nos avisaron que se iba a probar un barco cuya adquisición estaba en trámite por el Patronato de Pescadores Nuestra Señora de la Victoria, y en un

momento estuvo en Pescadería el periodista dispuesto a la pesca —que no a la caza esta vez—, de la noticia y del reportaje. Ante el dique flotante se fueron reuniendo las personas que iban a participar en el paseo y pronto se hizo el *Arenal* a la mar. La mañana era deliciosa y el barco apenas cabeceaba. Sobre cubierta o en el puente de mando, varios miembros del Patronato, el camarada Sastre entre ellos; el gerente, camarada Leandro Olalla; los vendedores, señores Barreras; técnicos, don Bernardo Usano, Ingeniero Naval y Asesor del Patronato; don Luis Ramírez, Jefe del Sindicato del Metal; empleados de la obra y varios invitados.

El barquito es todo un señor barco. El diminutivo le va bien si se le compara con un transatlántico; pero si atendemos a sus fines pesqueros, es de los más grandes de la flota malagueña. El paseo resultó magnífico. Una vez que estuvo fuera de los muros, dobló hacia levante y se puso a toda máquina a correr hacia La Cala. Bernardo Usano anotó la hora en el momento que la Farola y la Catedral estuvieron en línea con el barco y luego volvió a anotarla ante la fábrica de cemento. Hubo otras pruebas cuyos detalles técnicos escapaban al profano, más interesado en contemplar la belleza de la rada malagueña y en disfrutar de la brisa que en aquilatar las ventajas del *Arenal*. Para él el buque era de bellas líneas, le gustaba el rótulo en brillante cobre con el nombre del barco y el "Puebla de Caramiñal" de la matrícula, y el paseo era estupendo. Pero la contemplación de tanta belleza no podía prolongarse. Así es que sacamos pluma y cuartillas y anotamos los datos que amablemente se nos dieron: 190 toneladas; 67 toneladas de capacidad de combustible; alimentación por fuel-oil; 250 caballos, potencia de máquina; 31 metros de eslora; velocidad económica, nueve y media millas; construido en 1948.

El viaje duró dos horas y las pruebas fueron satisfactorias por completo. Hubo tiempo durante la travesía para hablar. Se habló, naturalmente, del Málaga y de Rodríguez. Se habló del viaje que el barco acababa de hacer a Irlanda, y algunos de los expedicionarios, influenciados por los fichajes esos, fichó un buen bacalao escocés en la cocina. Pero de lo que se habló, sobre todo, fué del Patronato y de la labor que realiza.

Nosotros rogamos unas notas al Gerente, camarada Olalla, y al punto las tuvimos. Todas nuestras preguntas fueron amablemente contestadas y los datos técnicos o estadísticos estuvieron también a punto en una libretita en la cartera de nuestro entrevistado.

—¿Cómo se gestó esta obra?

—El Patronato de Pescadores Nuestra Señora de la Victoria nació gracias a la iniciativa de nuestro Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento, camarada Manuel García del Olmo, y a la acogida que la idea mereció por parte del Ministro de Trabajo, camarada José Antonio Girón. Se deseaba dar un impulso a la industria pesquera de Málaga, interesando a los pescadores en empresas de altura y,

al propio tiempo, crear una obra social. Es ésta una obra social por excelencia, aunque por el camino de lo económico. Sus trabajadores —unos sesenta y cinco— perciben, además de los jornales, un porcentaje de participación y disfrutan de un economato de consumo. Y en cuanto al capital inicial recibido en calidad de préstamo sea amortizado o esté en vías de ello, los beneficios de la empresa se irán dedicando a fines sociales, que pueden comenzar por ser, por ejemplo, viviendas para pescadores. Pero antes contaremos con una Mutualidad que está ya en embrión, y que suplirá a los seguros sociales en las prestaciones que no dan: medicinas fuera de peptorio, suplementos de pensiones, etc.

—Se inició, pues, la obra con un préstamo de diez millones del Ministerio de Trabajo. ¿Y después?

—Después todo ha sido posible gracias al interés prestado por el excelentísimo señor Gobernador Civil. Es Presidente del Patronato y le dedica mucha atención, reuniéndolo frecuentemente y ayudando en la resolución de los múltiples problemas de toda obra que empieza. Hoy, al año largo de constituido, se ve el fruto y pueden comprobar los escépticos que la idea era excelente.

—¿Cuántos buques?

—Tres hasta ahora: el *Arnoya*, el *Area* y el *Arzúa*. Cuatro con éste, cuando se adquiera.

—¿Movimiento comercial en un año?

—Pues se han movido unos dieciséis millones de pesetas. Se pescaron con los tres barcos 845.000 kilos, la mayor parte de pescadilla y merluza, que se vendieron en más de cinco millones de pesetas, de las cuales un millón fué del arte de palangre, en lo que las tripulaciones tienen una participación de la mitad. Se pagó al personal cerca de dos millones de pesetas, siendo 950.000 de participación. A las industrias afectadas por la explotación (hielo, sal, malletas, carbón, etc.) pagamos en igual período tres millones y medio de pesetas, y por seguros sociales, de enfermedad y de accidentes, se abonaron quinientas mil. En impuestos, Junta de Obras del Puerto, Sindicato de Pesca, etc., la partida suma doscientas ochenta mil pesetas.

—¿Cuál será ahora el volumen de pesca?

—Con los cuatro barcos puede obtenerse como mínimo un promedio de sesenta mil kilos mensuales. Pero hay otro punto de interés. Y es que vamos a poder completar el ciclo de comercio exportando directamente, siempre que nos interese, gracias a la adjudicación por el Ministerio de Comercio de un camión. Con él aumentaremos los beneficios. Cuando el señor Arburúa estuvo en Málaga, el Gobernador Civil le habló del Patronato y le expuso la necesidad del vehículo. El Ministro le atendió y ya está en Irún, en la Casa Krupp, para ser retirado dentro de unos días. Carga cinco toneladas.

El viaje toca a su fin y también nuestra charla. El buque ha atracado en el puerto pesquero, y los excursionistas se trasladan al inmediato edificio de la Lonja, donde tiene sus oficinas y almacenes el Patronato. Recorremos las instalaciones: Almacenes de per-

trechos, nave de contratación, nevera con capacidad para 240 cajas, oficinas, etc. Todo en orden, todo marchando. Enfundamos la pluma; damos las gracias por la información, y enfilamos la alameda de Colón camino del periódico.

Y anoche, el complemento. Una llamada telefónica con la noticia: Se ha adquirido el *Arenal*, por lo que puede publicarse ya el reportaje. Como mala-gueños, buen motivo de satisfacción, pues se ha conquistado una nueva cota en esta batalla por el resurgimiento de Málaga. Que Málaga sepa agradecerlo es lo que deseamos.—A. G.”

Huelva.—Noticia de la Cofradía de Lepe.

Huelva, 5.—*Odiel*, de esta localidad, publica la siguiente noticia:

Nuestro camarada el Jefe de la Sección Social de la Cofradía de Pescadores de Huelva, Laurentino Amoedo San Miguel, estuvo días pasados en Lepe, visitando la Cofradía de Pescadores “Nuestra Señora de la Bella”, de dicha localidad.

El camarada Amoedo se enteró minuciosamente de dicho organismo sindical y de los servicios que realiza, quedando altamente complacido y satisfecho de la labor acertada y eficaz que viene realizando el Patrón Mayor de aquella Cofradía, camarada Rodríguez Aguaded, a quien felicitó muy efusivamente.

Amoedo San Miguel supo durante su estancia en Lepe que la Cofradía local de Pescadores tiene el proyecto urgente de construir 24 casas baratas para pescadores pobres de la localidad; crear allí una agencia del Instituto Social de la Marina que asegure el régimen de los seguros sociales, y llevar a cabo la iniciativa de aquel Ayuntamiento de instalar en Lepe una Comandancia Militar de Marina, organismo que se estima muy necesario, ya que dicho pueblo cuenta con playas tan importantes y concurridas como las de la Antilla y Nueva Umbria, y para la mayor protección de los trabajos de pesca y cabotaje, que tienen también su indudable importancia en el histórico y laborioso pueblo de Lepe.

Con posterioridad a la visita del Jefe de la Sección Social de la Cofradía de Pescadores de Huelva, el Patrón Mayor de la de Lepe, acompañado de los mandos de la misma, visitó a nuestro Delegado Provincial Sindical, cambiando impresiones con él sobre diversos asuntos, entre ellos el relativo al propósito de la Cofradía de Lepe de construir viviendas para los pescadores, idea que acogió el camarada Galovant con todo cariño, prometiéndoles el apoyo de esta Delegación de Sindicatos para hacer viable dicho proyecto.

Gijón.—Apertura del Comedor para Hijos de Pescadores.

Gijón, 21.—El domingo tuvo efecto la reapertura del Comedor para Hijos de Pescadores que, instalado en el barrio de Cimadevilla, viene siendo patro-

cinado por la Jefatura Local de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S.

En la comida de mediodía, y con asistencia de las Jerarquías locales e invitados, se sirvió a los niños y niñas allí acogidos la primera comida, servida por las señoritas cumplidoras del Servicio Social en la Sección Femenina.

Los niños beneficiarios de esta Obra disfrutarán durante todo el período de invierno, diariamente, de una alimentación abundante que permitirá, en la mayoría de los casos, hacer frente a las deficiencias que esta temporada de invierno representa en los hogares de los pescadores, en que por causas de todos conocidas no pueden hacerse a la mar, y consiguientemente no pueden ganarse el sustento con que atender a sus familias. Los niños acogidos en la Obra son noventa.

La magnífica labor asistencial que significa este Comedor para Hijos de Pescadores pone bien de manifiesto la inquietud y vinculación que por todos los problemas que afectan a las clases humildes y trabajadoras siente la Falange, siempre en vanguardia en las realizaciones sociales.

Laredo.—Apertura de curso en la Escuela de Pesca.

Laredo, 18.—Días pasados tuvo lugar la inauguración oficial del curso 1952-1953 en la Escuela Elemental de Pesca de esta villa. El acto, que fué presidido por las Autoridades locales, se inició con la lectura de la Memoria del pasado curso, a cargo del Secretario del Patronato.

A continuación se verificó el reparto de diplomas y premios en metálico a los alumnos siguientes: Andrés Albo Fernández, diploma “Constancia”; José Villa Fuica, Juan José Clemente Salomón, Rufino Ochoa Talledo, Julián Lirón Bolívar y Segundo Ochoa Talledo, con los primeros premios de Cultura General, Náutica, Preparación Militar de la Armada, Pesca y Mecánica, respectivamente, y a Gonzalo García Bolívar, Tomás Lirón López, Antonio Ruiz Setién, José Fernández Cavada y Marcelino Fernández Cavada, segundos premios.

Seguidamente el Director de la Escuela, D. Emilio López Rodríguez, glosó el tema “La inteligencia en el hombre”. Por último, el Presidente del Patronato, D. José María de Rucoba y Octavio de Toledo, Ayudante Militar de Marina del Distrito, dió como inaugurado el curso escolar, después de hacer presente a los alumnos las grandes ventajas que se derivan de la perseverancia en la asistencia, unida a un máximo interés por la labor formativa que les brinda la Escuela.

La flota pesquera canaria.

Las Palmas, 28.—Es importante la flota pesquera canaria, y su producto constituye, después de los plátanos y tomates, el más importante renglón de la economía isleña. En Las Palmas existen actual-

mente 83 barcos-parejas, 2 bous, 18 traíñas, 31 motoras de liña y nasa, 4 pontones y 136 veleros, con un total de unas 16.000 toneladas. Pero en Arrecife, que forma parte de esta provincia de Las Palmas, existe otra flota pesquera de mucha importancia, ya que supera las 250 embarcaciones, en su mayoría veleros, con un tonelaje de unas 5.500 toneladas.

La captura de esta flota pesquera rebasa anualmente las 30.000 toneladas, cifra considerable, que representa, de primeras ventas, más de cien millones de pesetas. Aparte del consumo de pescado fresco en el mercado local y de las cantidades esporádicas que se envían a la Península, la mayor parte de la pesca se industrializa en las islas por medio de 31 factorías de salazones y secados, obteniéndose una producción de unas 20.000 toneladas de pescado seco.

De esta riqueza pesquera de la provincia de Las Palmas viven unas diez mil familias.

En las cifras reseñadas antes de pesca de esta flota no se incluye al atún. Esta especie se industrializa en ocho fábricas instaladas al efecto, y los desperdicios se aprovechan en cinco fábricas de subproductos.

Entre las aspiraciones de carácter urgente que tie-

ne actualmente la industria pesquera canaria figura el proyecto de un muelle pesquero en Las Palmas, imprescindible para el servicio de nuestro puerto, que sigue una lenta e inacabable tramitación. El tráfico pesquero del puerto está reclamando con angustiosa urgencia la construcción del citado muelle.

También es de urgente necesidad que se activen al máximo las obras de construcción en Arrecife del muelle en proyecto, ya que el actual es materialmente insuficiente.

Otra necesidad pesquera es que se permita la instalación en Río de Oro o La Güera de una estación costera para que la estación de Las Palmas pueda enlazar con los pesqueros que tienen que desplazarse más al Sur de los paralelos 21-22, toda vez que hoy, y a pesar de la gran potencia de la estación de Las Palmas, es preciso recurrir a los pesqueros con telefonía que se encuentren por aquellas latitudes y quieran recoger y pasar los servicios.

En el año último, las exportaciones de pescado seco a las colonias europeas y África Occidental produjeron 400.000 libras esterlinas, 158 millones de francos franceses, 90 millones de francos belgas, y las exportaciones de conservas de atún, 2.400.000 dólares italianos.

PROBLEMAS SOCIALES Y TECNICOS DEL MAR

UN REPORTAJE SOBRE LA PESCA DE LA OSTRA Y LA ALMEJA EN VIGO

Reproducimos de "Faro de Vigo", de 4 de octubre de 1952, el siguiente reportaje de interés:

"El primer día de octubre tiene un sello especial en la hermosa ensenada de San Simón, en el fondo de la ría de Vigo, donde las aguas del Océano disuelven parte de sus sales con las dulces aguas del Oitaben o Verdugo, que pasa bajo el puente de Sampayo, testigo de viejas glorias de la Independencia Patria a principios del pasado siglo. En este día se abre la pesca de la almeja y de la ostra. Esta riqueza fué grande y famosa y está casi extinguida, y aquélla, aunque le sigue en valor y fama, lleva también el mismo camino de perderse si no se busca o no se encuentra el remedio a este fatal proceso de la alarmante disminución de cosecha que se observa año tras año.

Al iniciarse octubre, en la primera bajamar que coincide con el día, se abre oficialmente la veda, y el espectáculo de esta maravillosa ensenada es de una belleza singular: sobre un millar, o más, de pequeñas embarcaciones —chalanas y botes, generalmente, ocupadas por dos o tres hombres cada una—, desde Cesantes, en Redondela, a Puente Sampayo,

se lanzan al mar en verdaderas formaciones, provistas, como armas o útiles de pesca, de grandes y especiales angazos de largas púas que tienen un aro especial de hierro con un ganapán o saco de red acoplado y una vara o mango que oscila entre los 15 y los 25 metros, para trabajar a diversas profundidades.

En este primer día, la faena es más que nada de exploración de los bancos en las zonas de fondo donde se encuentran las dos especies de almeja industrial más corrientes de la ensenada: la babosa y la fina.

Una vez situados los criaderos o bancos almejiles, da comienzo la faena de los pescadores, que es labor dura y fatigosa por tener que operar a mucha profundidad con los rastrillos o angazos antes mencionados, imprimiendo al largo varal un adecuado movimiento de forcejeo, a fin de que se introduzca el peine de hierro en el fondo de arena fangosa y derive la pesca hacia el saco del característico instrumento.

Esta operación se verifica durante dos o tres horas, aprovechando el devalar de la marea, dando fondo cada embarcación en el lugar apropiado.

*Final de esta faena y venta del producto
en el propio lugar de pesca.*

Poco después de dar comienzo la pesca, otras barcas de mayor capacidad destinadas a la compra del producto, se sitúan estratégicamente en las zonas de pesca y, conforme va cesando ésta, los marineros se acercan, por lo regular, cada embarcación a la de su comprador preferido para efectuar la venta, haciendo ésta generalmente por medida: cajón, medio cajón o cuarto cajón, o bien al peso por kilos, y cobrando después por medio de vales expedidos en el momento del pesaje; también, en algunos casos, al contado, lo que es poco frecuente.

Tanto las faenas de pesca como el control del producto se verifica bajo la vigilancia de la Autoridad de Marina, que se sitúa en las zonas de pesca, vigilando el cumplimiento de las normas dictadas para esta faena. Normas que asignan a cada pescador un máximo de pesca por jornada, a fin de no extenuar los bancos y acabar con las especies.

Las valientes mujeres.

Un verdadero ejército de mujeres interviene en esta conquista de los moluscos mencionados. Se calculan en unas cuatro mil las que actúan en la zona de la ensenada de San Simón, de Cesantes a Puente Sampayo y parte de San Adrián y Vilaboa. Se lanzan al extenso campo marino en la bajamar, haga sol o haga frío, llueva o esté el día de rosas. Y si dura es la faena de esta pesca por los hombres, desde las barcas, lo es más para las mujeres que realizan la tarea metidas en el agua, muchas veces hasta la cintura, y que, al inclinarse para recoger con las manos, a tientas, la porción de arena que han arrancado con el pequeño azadón, terminan por empaparse por completo.

Esta faena la realizan las mujeres de dos maneras: en parte, al quedar la arena en seco. Entonces recorren el campo, dando pequeños golpecitos con el sacho en el suelo; una especial sensibilidad del oído delata en donde existe la almeja, que suele estar enterrada a diez o veinte centímetros bajo la capa arenosa. Es interesante esta habilidad, puesto que apenas falla la señal delatora, y al producirse ésta, la mujer saca una o dos paladas de arena, recogiendo el marisco que deja al descubierto.

En grupos, generalmente, o separadas unas de otras, distribuidas por toda la gran planicie de la ensenada, buscan, afanosas, la almeja, encorvadas constantemente sobre su herramienta de corto mango, lo mismo cuando esta operación se hace en la arena que ha quedado descubierta por la baja marea, como cuando la realizan metidas en el agua, en cuyo caso —como antes observamos— la cogida del molusco han de efectuarla al tacto, haciendo deslizar la arena a través de los dedos y empleando, también, los pies como elemento táctil de las conchas que pisan o tocan al ser removido el fangoso lecho.

Este trabajo constante suele producir una defor-

mación en los pies, por reblandecimiento de los tejidos, y no pocos achaques reumáticos por la reiterada permanencia en el agua. Sin embargo, la conquista de la almeja, es decir, la defensa de la vida, obliga a que estas mujeres, valientes desde su niñez a la ancianidad, se dediquen al marisqueo un día y otro día en tan duras condiciones, para recoger, algunas veces, un sólo puñado de almejas. Labor ésta que llevan a cabo con general alegría, no faltando, en los días buenos, las risas y las canciones que animan la penosa faena.

Cuando la marea comienza a subir, las mujeres que se hallan más alejadas de la orilla suspenden el trabajo e inician la retirada, calculando el tiempo que han de tardar en ponerse fuera del agua, puesto que si se entretienen demasiado corren el riesgo de perder calado en los canales que han de ser cruzados antes de llegar a la orilla.

Como espectáculo, es interesantísimo este aspecto de la pesca de la almeja al contemplar a tantas mujeres, jóvenes y viejas, como bandadas de patos de diversos colores, en bello contraste con el azul gris brillante de las aguas; pero como trabajo —especialmente en la temporada invernal— hay que reconocer que es extremadamente duro y que estas heroínas, que así defienden diariamente su vida, carecen de toda protección de seguros sociales, no teniendo más amparo que su propia resistencia física puesta a prueba constantemente en este durísimo trabajo, por el que son merecedoras de la mayor admiración.

*La gran riqueza almejera de esta zona
disminuye en forma alarmante.*

Nuestra visita al escenario pesquero de la almeja en el primer día de la apertura de la pesca, nos ha permitido escuchar las lamentaciones de los pescadores embarcados y de las mujeres marisqueras. La queja es unánime y la observación que todos hacen es la de que los campos almejeros se agotan. Este año —dicen— no hay cría nueva; lo poco que se recoge no es más que las viejas que quedaron del año pasado... Lo cierto es que el primer día de pesca ha dado un rendimiento muy inferior al de otros años.

La producción media de almeja de esta zona, en épocas normales, era aproximadamente de unas cincuenta toneladas diarias de moluscos de esta especie, que, al precio medio de 5 pesetas kilo, supone un valor total de unas 250.000 pesetas cada día de campaña almejera.

De seguir mermando la producción, toda esta gran riqueza corre el riesgo de perderse, como casi se ha perdido la de la ostra, de fama mundial, que en estas mismas aguas se criaba.

Urgé, por lo tanto, estudiar a fondo este problema e intentar poner remedio al mal lo antes posible, a fin de evitar la ruina absoluta de estos campos de producción marisquera.—BENEDICTO CONDE."

NUESTRA PRODUCCIÓN BACALADERA

El bacalao es uno de los componentes de la fauna marina que mayor aprecio cuenta en la mesa de los españoles. Centenares de formas hay de condimentarlo, y en más de una localidad es el plato típico más distinguido. Sin embargo, hasta ahora, los setenta y cinco a cien millones de kilogramos que la mesa española necesitaba de este pescado no podrían ser conseguidos en su totalidad sino a base de transformar nuestras divisas en tan apreciado manjar, ya que, aun en los mejores años, un cuarenta por ciento del bacalao consumido había de ser importado.

Estos últimos años ha sido multiplicada la actividad bacaladera de nuestro centro pesquero, y en poco tiempo se ha logrado pasar de menos de treinta millones de kilogramos que, en la mejor ocasión, representaba nuestra pesca de esta clase, hasta muy cerca de los cien millones de kilos, cifra que, como podrá colegirse, supera a la del total consumo que más arriba hemos señalado.

Antigüedad de nuestra pesca bacaladera.

Contra lo que podía suponerse, la actividad bacaladera de algunos puertos españoles, especialmente los del Cantábrico, es de tradición secular. Cerca de doscientos años antes de que Colón descubriese las tierras del Nuevo Mundo, existen indicios que por los litorales de Terranova y Labrador debieron costear los pequeños barcos bacaladeros de Vizcaya y Cantabria. Con exactitud puede señalarse el año 1497 como la más antigua segura fecha en que existe referencia histórica de la instalación de factorías vascongadas en la isla de Terranova. Todavía persisten en aquella isla nombres como los de bahía de Plasencia, Cap Bretón e islote de los Bacalaos, de ascendencia netamente vasca. También en el SO. de la isla se conservan todavía antiguos enterramientos cuyas inscripciones se hallan extendidas en lengua vasca.

Cuando nuestro imperio colonial desapareció del Continente americano, las factorías pesqueras fueron languideciendo poco a poco hasta quedar anuladas casi por completo al promediar el siglo XIX, después de cuya fecha se pudieron contar con los dedos las expediciones que en busca de tan rica pesca volvieron a salir de los puertos españoles.

Recuperación de esta vieja industria.

Hasta los tiempos de la Dictadura, precisamente el año 1927, no se inició el proceso de recuperación

de esta abandonada industria pesquera. Durante casi un siglo las necesidades que del popular bacalao sintiese el pueblo español hubieron de ser abastecidas por completo a fuerza de importaciones.

Al constituirse la P. Y. S. B. E., en San Sebastián, aquel año de 1927, con un capital inicial de sesenta millones de pesetas, la flota bacaladera española no constaba sino de seis barcos, cuyo registro bruto no excedía de las ocho mil toneladas.

Aunque la pesca inicial de aquel año 1927 no pasó de 1.777.000 kilos, al siguiente ya alcanzaba cifras que se acercaban a los cuatro millones y medio, superando los diez millones en el año 1935, año de máxima pesca bacaladera de la anteguerra. La producción de aceite de hígado de bacalao, iniciada en 1927 con poco más de 25.000 kilos, llegó en 1935 a los 175.000.

Actualidad de la riqueza bacaladera española.

Además de la P. Y. S. B. E., desde 1938 forman la flota bacaladera nacional las embarcaciones de la P. E. B. S. A., y desde 1940 las de C. O. P. I. B. A., entre las cuales reúnen más del ochenta por ciento del bacalao que anualmente se captura en España. El resto queda para los pequeños empresarios independientes.

El total de embarcaciones que hoy emplea la industria bacaladera española se eleva por encima del centenar, tripuladas por algo más de los tres mil hombres. El total desplazamiento de esta flota se acerca a las cuarenta mil toneladas y su potencia a los sesenta mil caballos.

En los últimos años se ha llegado a un total anual de cien millones de kilogramos de bacalao fresco, por un valor superior a los seiscientos millones de pesetas. Los principales puertos de actividad bacaladera siguen siendo los de Cádiz, Vigo, La Coruña, Santander, Bilbao y Pasajes.

La mayor parte del bacalao capturado suele serlo en alta mar, en las cercanías de las costas irlandesas y aun no lejos de los bancos de Terranova. Sólo en una proporción inferior al uno por ciento es posible la captura de abadejos en las costas españolas del Cantábrico, Galicia y Canarias.

(Artículo de F. Mota, publicado en *Información*, de Alicante, el 23 de octubre de 1952.)

EL PROBLEMA DE LA ESCASEZ DE SARDINA

Reproducimos de *Alerta*, de Santander, las siguientes declaraciones del Director de la Estación Biológica Marítima:

“El señor Cuesta Urcelay acaba de regresar de Dinamarca, donde asistió a las reuniones del Consejo Europeo para la Exploración del Mar.

—¿Cuántos países asistieron?

—Todos los del norte de Europa. Por España, como delegados, acudimos el Director General del Instituto de Oceanografía y yo, así como dos compañeros en calidad de expertos.

—¿Duración del Consejo?

—Doce días.

—¿Conclusiones?

—Se han señalado las tareas para este año. El Consejo, sostenido por todos los Gobiernos que participan en él, se reúne anualmente. Cada cambio de impresiones señala una exposición de la tarea del último ejercicio y un programa para el futuro más próximo.

—¿A qué especies conocidas han dedicado mayor interés, D. Juan?

—A la sardina, la merluza, el arenque, el bacalao y los peces planos.

—Hablemos de la sardina, que nos coge más de cerca.

—Un norteamericano, que acudió en plan de observador, puso de relieve que, lo mismo que aquí, en las costas de California la especie disminuye nota-

blemente. Es, pues, un problema que traspasa los límites locales y tiene carácter internacional.

—¿Origen?

—Se está estudiando con un carácter definitivo toda esta cuestión. Pero aún es prematuro hablar. Es muy aventurado opinar sobre cuáles son las causas de la merma de las costeras. Asimismo se está estudiando mucho la merluza, especialmente sobre las diversas razas que existen, tales como la africana y la negra.

—¿Se habló en Copenhague del problema de las redes de arrastre?

—Se estudia, en toda su dimensión, el problema del agotamiento de los bancos y la necesidad de que se dispongan urgentes medidas para reglamentar el mallaje de las artes. Pero el Consejo, en realidad, estuvo dedicado a estudiar problemas de mayor altura científica.

—¿Le quedó tiempo para ver Copenhague?

—Muy poco, realmente. Porque las sesiones eran diarias y bastante largas. Aun así, tuve tiempo de comprobar que los daneses poseen un gran “standard” de vida. Trabajan infatigablemente y ganan lo suficiente para vivir con un relativo desahogo. Y, colectivamente, es un pueblo de una simpatía y una corrección dignas de tener en cuenta. Juzgue por este hecho concreto: los peatones ven frecuentemente que los conductores de camiones y turismos les ceden el paso deteniendo sus motores en plena calle. Esto no lo había yo visto en parte alguna antes de ir a Copenhague...”

NUESTRA MARINA MERCANTE HOY EN ENERO ESTABAN EN CONSTRUCCION 131 BARCOS EN NUESTROS ASTILLEROS

Planes para la conservación y aumento de la Flota.

Hoy se siente una preocupación por los problemas de la vida nacional que no se sentía hace unos años. Hoy todo lo que se hace en España interesa por igual a todos los españoles, y la prensa, la radio y el cine son los vehículos por medio de los cuales el pueblo se pone en contacto con todos los temas de la vida de la nación.

España, que a través de sus vicisitudes políticas conoció etapas de prosperidad y de decadencia, está ahora empeñada en las tareas de la reconstrucción y aquí y allá surgen obras y más obras que están cambiando por completo la fisonomía del país y que contribuirán a su engrandecimiento.

Al periodo decadente en todos los órdenes de la República, ha seguido este de ahora de un queha-

cer constante y operante que afecta a todos los sectores de la vida nacional y que ha de devolver a España su antiguo prestigio en el mundo como Potencia de primer orden.

Nuestra Marina Mercante —y hablamos de uno de los múltiples aspectos de esta labor—, al advenimiento del Movimiento Nacional se encontraba en una situación verdaderamente caótica, con un tonelaje insuficiente y una posición económica insostenible. La guerra significó duro golpe para la Marina, que sufrió sus avatares. Triunfante el Movimiento, uno de cuyos puntos pragmáticos dice que “España volverá a buscar su gloria y su riqueza por las rutas del mar”, que fija toda la política naval española, conoce nuestra Marina ahora una etapa