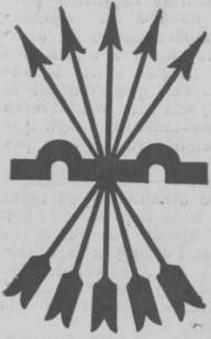


SINDICATO NACIONAL DE LA PESCA

DE FALANGE ESPAÑOLA TRADICIONALISTA Y DE LAS J. O. N. S.

CONGRESO NACIONAL DE LA PESCA



Boletín Oficial



NÚM. VI

VIGO, 22 DE AGOSTO 1945

EL MATERIAL HUMANO

No nos place esta expresión, pero se ha hecho tan usual que hoy dice muchas cosas.

Por eso, una sesión del Congreso se ha dedicado a la salud de los pescadores. Todavía hemos de ver más. Ahora se trata de esos pequeños accidentes del trabajo, como pinchazos y picaduras, que degeneran después en infecciones peligrosas.

Se ha tratado de medidas sanitarias, y esto lleva consigo la creación de barcos hospitales, o sea, dispensarios flotantes. La falta de asistencia médica a bordo, mejor dicho, la imposibilidad de tenerla, exige un medio excepcional de atender a esta necesidad. Todo menos que tener que hacer una amputación o dejar morir a un hombre por no atenderle a tiempo.

El Instituto Social de la Marina va a implantar este Servicio en las Pesquerías Canarias, donde hay de 200 a 300 embarcaciones trabajando, alejadas en tal forma, que en la práctica tarda a veces casi 48 horas en llegar un médico a bordo. El barco-hospital tendrá incluso equipo de radio para solicitar los servicios de socorro necesarios.

Tenemos, pues, un ensayo que, debidamente ampliado, dará a nuestros pescadores aquellos cuidados indispensables para el desempeño de su trabajo y para conservar su integridad corporal. En cuanto a los gastos que se originarían, tanto de los barcos-hospitales como de las bases sanitarias en tierra, parece que correrán a cuenta de las Compañías aseguradoras de la Mutualidad, puesto que ellas se benefician de los accidentes. A ellas se les cargarían también los botiquines de los barcos.

Una entidad de tanto prestigio y solvencia como el Instituto Social de la Marina ha de encargarse de esta organización. Basta decir que el señor Marqués de Valterra es su jefe superior, para comprender con cuánto fervor tomará a pecho este cometido humanitario.

Las mejoras materiales y morales de los pescadores, su formación profesional, que evitará muchos accidentes, y les enseñará a tomar las precauciones higiénicas debidas, forman una santa obsesión del Jefe Nacional del Sindicato de la Pesca. Mejorar al productor es mejorar la producción; mejorar al hombre es mejorar la Patria. Si no lo hacemos por móviles de cristiano deber y justicia social, debemos hacerlo por interés patriótico y económico.

Confesemos que la clase pescadora ha sido la más abandonada en todo sentido. Hemos realizado avances magníficos en la legislación social obrera; pero sus ventajas no han llegado a los obreros del mar, porque su trabajo no encaja en las definiciones casuísticas de los otros trabajadores. Hace falta, pues, una legislación especial.

La Sección Social y Asistencial del Sindicato de la Pesca traerá una Ponencia. Suscitara debates, porque tales reformas de justicia social tropiezan siempre con intereses legítimos, pero "anticuados".

Nunca se han aceptado de buena voluntad; y no serán más afortunadas las que se impongan, para beneficiar a los sufridos pescadores, verdaderos "parias del trabajo".

Tanto el Instituto Social de la Marina como el Sindicato de la Pesca tomarán de este Congreso las sugerencias y medidas prácticas para lograr su redención, iniciada ya por fortuna con la Mutualidad, Socorros, Escuelas de Pesca y otras instituciones benéficas, que el Marqués de Valterra impulsa con toda su alma de caballero cristiano y fervoroso patriota.

Después de esto, la discusión del Crédito Naval, construcciones y reparaciones, absorbió la atención de los congresistas.

La modernización de la flota pesquera es asunto que pesará mucho sobre la industria, en cuanto se haga sentir la restauración de las naciones de Europa. Eso plantea problemas serios que afectan a los pequeños propietarios de barcos pesqueros y asimismo a los grandes.

Hay que renovar el utillaje y también los métodos de pesca, que cada vez se harán más "técnicos", o si se quiere, "científicos".

En efecto, hay una comunicación sobre la orientación científica de la pesca. Las industrias pesqueras están enormemente interesadas en ello. Vamos muy retrasados en este sentido. La guerra, que tantas invenciones ha traído, también ha hecho sentir su huella propulsora en los métodos pesqueros. No sólo especies "nuevas" artefactos nuevos, productos desconocidos, sino también maneras y modos de pescar que es necesario saber y también aplicar.

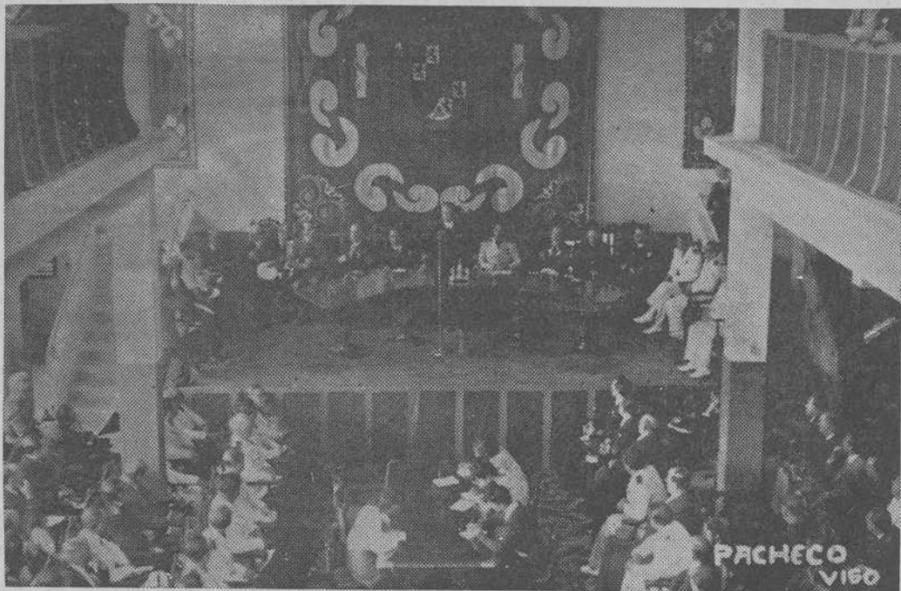
Los abusos que se han denunciado en las reparaciones llevadas a cabo en los astilleros, gravan los problemas de la modernización de la flota pesquera y complican las operaciones del Crédito Naval. Las conclusiones a este respecto engloban los tres aspectos de la cuestión, todos de gran importancia.

Otras deliberaciones sobre el Ciclo de Producción habríamos de indicar. La más importante y discutida ha sido la del carbón, que ha merecido especial atención por parte de los congresistas.

Hemos empezado por el pescador, el hombre que captura toda esa enorme riqueza, de la cual estamos tan orgullosos. ¿No merece que se le dedique más atención? Es la "máquina" que más nos interesa, máquina humana de valor eterno, además de económico.

¿Cómo no congratularnos de que uno de los congresistas propusiera que a los chicos se les debe "enseñar" a nadar? Nos parece exagerada su afirmación de que el 50 por ciento de los pescadores ignoran una cosa tan necesaria. Como sea, debe enseñarse la natación "científica" en las Escuelas de Pesca.

Es un perfeccionamiento necesario en un hombre que ha de vivir en el mar; y mucho más si es pescador.



Magnífico aspecto del salón de la Lonja en la sesión inaugural del Congreso

LONJA DE PESCADORES

La Ponencia nombrada por el Congreso compuesta por los señores Robert, Vidal, Almeida, Garelli, Aguirre, Lozano, Espárrago, Echevarría, Montenegro y Roura, para estudiar y proponer las conclusiones sobre "Lonjas de Pescadores" y Puertos Pesqueros, presenta las siguientes:

Primero.—Todas las Lonjas de Pescadores para la venta de la Pesca ya sean enclavadas en Obras de Puerto o en otros lugares, serán explotadas económicamente por el Sindicato o Cofradías de Pescadores.

La industria de conservas de pescado para alcanzar el pleno rendimiento de sus instalaciones y poder así desenvolverse dentro de su carácter genuinamente exportador, necesita que se le asegure un suministro de hojalata en la cantidad precisa para mantener normalmente al máximo su capacidad productora.

Segundo.—Las Juntas de Obras del Puerto y las Comisiones Administrativas instalarán las Lonjas y servicios en los lugares más apropiados para el desenvolvimiento de la industria, abonándose a la misma en concepto de arrendamiento, las cantidades que se estipule a la misma.

Tercero.—Las Juntas de Obras del Puerto o Comisiones Administrativas podrán tener una representación en la Junta de Ex-

plotación de la Lonja, para la defensa y control de los intereses y obligaciones que se contraigan.

Cuarto.—Si en alguna ocasión se construyeran por los organismos pesqueros lonjas de contratación fuera del recinto del puerto, la Administración de Obras Públicas podrán adoptar las medidas convenientes para asegurar el control de la pesca recibida en el puerto.

Quinto.—Todo lo concerniente a las Lonjas de Pescado, será resuelto previo informe del Sindicato Nacional de la Pesca, por la Junta Interministerial, formada bajo la Presidencia del Instituto Social de la Marina, por la Dirección General de Puertos, Dirección General de Pesca y Dirección General de Administración Local.

Sexto.—Que se facilite al Instituto Social de la Marina los créditos o avales necesarios para los servicios de venta del pescado en la Lonja de las Cofradías y Sindicatos de la Pesca.

Séptimo.—Por el Gobierno se recogerá en unas disposiciones, todo lo concerniente a la legislación de lonjas.

Puertos Pesqueros

Primero.—Tendrán la consideración legal de puertos de interés general todos aquellos en los que el volumen de la pesca capturada al año exceda de los 500.000 kilogramos o que su flota pase de 500 toneladas arqueo bruto.

Segundo.—Las instalaciones pesqueras enclavadas en la zona de jurisdicción de un puerto regido por una Junta de Obras o Comisión Administrativa, estarán comprendidas en la disciplina de la misma y cuando la cantidad de pesca capturada exceda de 5.000 toneladas anuales, los intereses pesqueros deberán tener un Vocal representante suyo en el seno de la Comisión Permanente a propuesta del Sindicato Provincial de la Pesca.

Tercero.—No se pueden fijar previamente las condiciones mínimas que deban cumplir los puertos pesqueros, pues depende de las características de la industria de captura de pesca a que hayan de servir.

Cuarto.—Se estima necesario que las instalaciones pesqueras estén dotadas de todos los elementos que son precisos para la explotación de la industria pesquera de posible uso común y de conveniencia de instalación inmediata al puerto.

Quinto.—Los servicios propios de la industria pesquera que no explote directamente el puerto, tendrán preferencia en su explotación las Cofradías y Sindicatos de Pescadores.

Sexto.—Por el Ministerio de Obras Públicas se procederá a la redacción de unas Bases de Reglamentación de las instalaciones pesqueras para que sujetándose a ellas cada puerto formule un Reglamento de servicio de las mismas, que será informado por

(Pasa a la página 2).

PROBLEMAS DEL COMBUSTIBLE

Por considerar de interés, tanto como aclaraciones, como complementos, las intervenciones de los señores que se citan, en la sesión del día anterior, al tratarse del carbón y combustibles, las reproducimos íntegras. Los lectores comprenderán mejor el afán del Congreso para resolver este arduo problema que tanto afecta a la producción pesquera en estos momentos.

SR. CALVO.—Para referirme al carbón, quiero hacer algunas aclaraciones a los cupos que distribuye el Sindicato Nacional de la Pesca. Desde luego, se distribuyen con arreglo a una proporción en relación con la potencia y el cupo base se ha fijado así con el de las máquinas de vapor. La distribución se hace equitativamente, dando a cada armador según el cupo base que se ha fijado con esta proporción, pero lo que no es posible, es establecer una distribución regida, porque las necesidades son variables en algunos aspectos y es necesario atenderse a esa variación de necesidades; por ejemplo, hemos tenido el caso de los elementos de bajura que tienen su costera en épocas fijas. Existiendo falta de combustible y necesitando, bajura, más carbón en las épocas de costera que en las restantes, solicitaron se les aumentase el aprovisionamiento de carbón en la forma indicada. Considerando que la oportunidad de las costeras de bajura es pasajera, y teniendo en cuenta que con la pesca de altura hay más recursos para poder acudir a los caladeros durante todo el año, se arbitró la forma de distribuir el cupo total, dándosele la mayor cantidad en los meses que tienen mayor necesidad de bajura, y disminuyéndolo en los meses en que la tienen menor.

En cada caso especial tiene que haber un criterio aplicado. Una norma no comprende nunca todos los casos, sino la generalidad de los mismos; cuando se presenta un caso especial, se hace de las normas un caso especial, y esto se hace en toda clase de distribuciones con objeto de no convertirse en máquinas; porque, como digo, las máquinas sirven para trabajar automáticamente, pero no para razonar lo más mínimo, y toda distribución debe ser presidida por unas normas y un criterio de aplicación.

En conclusión, si los señores autores de esta comunicación han quedado satisfechos con esta explicación, yo les ruego, porque me parece que fácilmente habrán comprendido las razones que justifican el sistema que se viene siguiendo en cuanto queda expuesto, que retiren su comunicación.

Distribución del carbón

SR. ECHEVARRIA.—Desde luego, en la distribución de carburantes, como dice muy bien el Sr. Gómez Baeza, no se puede tener una rigidez ni dar durante todo el año la misma cantidad a todas las embarcaciones, porque en Guipúzcoa, por ejemplo, sería contraproducente distribuir el cupo cuando no hay anchova, y sería necesario darlo a Galicia en la época que tienen gran cantidad de sardina. Porque la Dirección General de Pesca hace la distribución con arreglo a las necesidades de la Pesca. En Guipúzcoa, por ejemplo, se entregan algunos meses 20 litros por caballo en motores de 400 caballos, cuyo carburante no les llega para hacer una sola marea. Por lo tanto, no

Viene de la página 1)

la Autoridad de Marina y la industria pesquera local para ser sometido después a la aprobación superior.

Séptimo.—El Congreso Nacional de la Pesca eleva al Gobierno la petición para que se ordene la mejor habilitación de los actuales puertos pesqueros, y la rapidez en la terminación de los mismos, aumentándose en la misma proporción los medios económicos que el Estado destina a tal fin.



Grupo de trabajadores de la Feria del Mar en la gradería del Restaurante, a donde concurren congresistas y visitantes

ha lugar a discusión, sino que la Dirección General de Pesca debe tener el criterio para hacer repartos equitativos entre los que emplean el carburante.

SR. ALMEIDA.—Creo que tengo el sentir de los pescadores del Mediterráneo, digo que éstos no tienen queja ninguna, sino más bien creo se han expresado mal, en cuanto se refiere a la forma de distribución del gas-oil. Estoy de acuerdo, desde luego, con que la Dirección General de Pesca no hace más que lo que puede. Lo único que quieren y piden, es que a las embarcaciones de Bajura del Mediterráneo se las dé el mismo trato que a las embarcaciones de Altura del resto de España.

SR. GÓMEZ BAEZA.—Estoy conforme con las manifestaciones del Sr. Almeida en lo que respecta al trato; pero tengo que hacer constar que también se hizo así en el Mediterráneo, y que fueron los mismos pescadores los que protestaron de aquella forma de actuar.

SR. ALMEIDA.—Estoy conforme, desde luego, con lo que ha expuesto el Sr. Gómez Baeza, ya que al pretender hacerlo así, los de Bajura protestaron. La Dirección General de Pesca llegó a señalar los de Altura y Bajura, y como no hay medio en el Mediterráneo de determinar cuáles son unos y otros, porque hay motores de 45 caballos que van a las costas de Larache, se creyeron perjudicados, derivándose de aquí su protesta.

SR. PASTOR.—Creo que el Congreso debía aclarar cuáles son los de Altura y Bajura, porque resulta que hay barcos de 40 caballos que van más lejos que otros de 100.

SR. ECHEVARRIA.—Si vamos a conceptualizar por la distancia, en el Norte todos los de Bajura son de Altura; por esto, considero que el Congreso no puede hacer declaraciones en este sentido.

SR. PASTOR.—Si el Congreso, como ha replicado muy acertadamente el Sr. Echevarría, no puede clasificar las embarcaciones, creo que estando constituidas por Pósitos o Cofradías, son éstas las que deben saber qué clase de embarcaciones son de altura y cuál es la de bajura.

Nueva Ley de Pesca

SR. HERNANDEZ MAGAN.—Las distintas clases están definidas en la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1912. Quiero insistir, sin embargo, que en el anteproyecto de la Ley de Pesca que está en estudio, el cual se debe ver y estudiar con todo detenimiento, se hace una nueva definición de las clases de pesca, con los mismos nombres, pero con la diferencia de que, conforme la Ley de Comunicaciones Marítimas decía que los de bajura eran los que efectuaban la pesca a corta distancia, o sea, dentro de las aguas jurisdiccionales; los de altura los que la hacían a gran distancia y trayendo el pescado en fresco; los de gran altura los dedicados a la expedición de bacaladeros-ballereros, en esta modificación se propone sea por millas. Hasta 12 millas, de bajura; de 12 a 250, de altura, y de 250 en adelante, de gran altura. Por consiguiente a mi entender, ya no cabe hablar más de discusión.

SR. ECHEVARRIA.—En cuanto a la distribución de carburantes, existe una conclusión, por parte de la representación de Guipúzcoa, en lo que concierne a la po-

tencia de motores, que será lógico y conveniente leer.

SR. PASTOR.—Quería manifestar a la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes el agradecimiento por haberse concedido a Castellón libertad absoluta en lo que se refiere al comercio de pescado.

SR. CAMARA.—Se toman en consideración las manifestaciones expuestas por el Sr. Pastor, las cuales haré llegar al Excmo. señor Comisario General de Abastecimientos y Transportes.

SR. COTELQ.—Lee una comunicación presentada por el Sindicato Provincial de la Pesca de Alicante, sobre carburantes líquidos. (Anexo núm. 16.)

SR. BAEZA.—Respecto a la distribución que propone el camarada Echevarría, es una demostración palpable que la Dirección General de Pesca en algunos meses hizo esa diferenciación entre motores de altura, habiendo un coeficiente de reducción de mayores potencias que son de mayor rendimiento. Es natural que provo-

España, por la extensión de sus costas, venero inagotable de variedades de pesca; por la importancia de su flota, moderno instrumento de producción; por el arte consumado y el arrojo decidido de sus hombres de mar y por sus instalaciones fabriles de conservación, es una nación de preponderante economía pesquera.

para la reacción de los que tienen menor potencia, que quisieran una distribución equitativa, hablo de equitativa. Luego es justo que se distribuyan dando la mayor cantidad a los de menor potencia.

Como resumen, yo propondría al Congreso que estas deficiencias son consecuencia de la falta de carburantes en el cupo de gas-oil. Si el cupo de gas-oil es suficiente, o medianamente suficiente, se podrán atender todas las necesidades. En otras atenciones sobre carburantes ha quedado demostrado que falta carburante en pesca y sobra en otras atenciones. Eso es lo que, como conclusión, se debe pedir de los Poderes Públicos: mayor asignación de carburantes para la flota pesquera; que tenga en cuenta las necesidades de la flota y que se quiten de otras atenciones que sobran o que se pueden sustituir.

SR. GESTOSO.—Desde luego, después de oír estas manifestaciones, la única solución que veo es la propuesta por el Sr. Gómez Baeza.

Respecto a la fórmula que propone el Sr. Echevarría, he de decir que, sin que eso sea descabellado, tampoco yo lo considero equitativo ni racional, ni tampoco matemático. Así que la solución que veo que es la indispensable, es la manifestada por el Sr. Gómez Baeza.

Peró la práctica nos ha demostrado que amarran con mayor rapidez aquellas parejas que tienen una potencia de 150 a 200 caballos de fuerza. En cambio, hemos visto que las parejas de 400 caballos, y aunque el amarre también se efectúa, no se hace con la intensidad que aquéllas. Estas

parejas de 400 nunca van a un régimen de velocidad, porque yo he hecho pruebas con estos barcos a una velocidad de 12 5 12 y media millas en pruebas; pero en velocidades normales, lo he oído comentar a capitanes, patrones y armadores, reduce al régimen de velocidad a 9 millas, y en arrastre, como nunca van a 480 caballos de fuerza, reducen su máquina a una mitad. Sin embargo, con embarcaciones que tienen 200 caballos de fuerza, que tienen un casco de hierro y que van a pescar a las mismas playas que esas parejas de grandes distancias, porque todas las parejas que existen en Pasajes, y por enumerarlas citaré únicamente: "Marcelina" y "Taracondo", suelen tener 200 caballos de fuerza y de 8 a 10 años van a pescar a esos caladeros de grandes distancias y tienen que ir a pleno rendimiento de sus motores para llegar a una velocidad de 8 millas y media o de 8, y en arrastre van también a pleno rendimiento del motor. El consumo es mucho mayor. No hay duda que se tiene que ir a una revisión; se puede discutir, pero que esa revisión hay que hacerla, es una cosa infalible.

Solución urgente

SR. ROBERT.—En las discusiones de los combustibles ha quedado una cosa latente, y es que en el Mediterráneo, dicen los pescadores, solamente pueden pescar cuatro o cinco días al mes. Este es un problema que debemos estudiar, resolver y pedir a las autoridades; es un problema concreto de los pescadores de bajura a la parte, que no podemos sostener y dejar sin solución. Yo pido por ello, y creo es lo racional, que se hagan las distribuciones con toda inteligencia y buena voluntad, pero que se aumente la cantidad de carburante para que Levante, como las demás regiones de España, pueda pescar a lo menos 15 días al mes, para que en aquella zona los pescadores puedan vivir.

Se ha hablado de que haya una mejora de distribución de los carburantes en las Comisarias de Carburantes Líquidos, pero resulta que no tenemos representante relacionado con la pesca. No tienen representación en la Junta de Carburantes, ni la Dirección General de Pesca, ni la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, ni el Instituto Social de la Marina, ni el Sindicato Nacional de la Pesca. No estamos representados directamente dentro de esta Junta. Yo rogaria al Congreso que se acuerde para elevarlo a los Poderes Públicos, el que estos cuatro organismos de los cuales hacemos mención, o al menos uno de ellos que los representara a los cuatro, tomara parte en los asuntos de la Junta de Distribución de Carburantes Líquidos referentes a la pesca. Se aprueba por unanimidad.

SR. CALVO.—Puesto que se han tratado estas cuestiones en dos sectores y por distintos elementos, yo propondría que se constituya ahora una Comisión para refundir las conclusiones que se han de elevar y someter a la consideración del Congreso mañana.

Abastecimientos

EL SR. CAMARA.—Por lo que se refiere a los racionamientos a que hice referencia esa ponencia, el Sindicato Nacional de la Pesca ha dirigido peticiones a la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes para que se le concedan cupos de artículos intervenidos. La Comisaría a accedido a aquéllas, y siento no tener los datos referentes a las mismas, pero se vienen concediendo suministros extraordinarios con carácter económico, sin perjuicio de los que habitualmente les entregan las Delegaciones Provinciales de Abastecimientos.

EL SR. MONTENEGRO.—Gracias a la intervención del Sindicato Nacional de la Pesca, por lo menos en lo que se refiere a Pontevedra, tenemos ciertas cantidades de comestibles, como es el pan, grasas en muy poca cantidad y algo de harina, la cual se ha distribuido entre las Cofradías para repartir entre los pescadores cuando salen al mar; pero éstas son en tan pequeñas cantidades que resultan a todas luces insuficientes para las mínimas necesidades de los pescadores.

SR. CAMARA.—El Sr. Mora expone las pequeñas cantidades que se les asigna tanto en pan como en aceite, y debe conocer las actuales circunstancias y que las

dificultades son grandes; pero dentro de las posibilidades en España los pescadores figuran en lugar destacado.

DON DAMASO FERNANDEZ.—El problema de Gijón y de la provincia de Asturias es difícil porque no dan nada a los tripulantes de las embarcaciones de altura que van de quince a veinte días de viaje sin ningún extra de suministro, y tienen que comprar la inmensa mayoría de sus viveres por otro procedimiento; ruego que se tome en consideración esta petición.

SR. CAMARA.—La Comisaría General viene atendiendo en igual proporción a toda España, y si por dificultades ajenas al Sindicato Nacional de la Pesca y a la Comisaría General de Abastecimientos, no han llegado en momento oportuno los viveres, constituirá un caso particular.

EL SR. DON JULIO RODRIGUEZ.—Desde el mes de noviembre de 1944 no se han recibido cupos de aceite.

EL SR. DON DAMASO FERNANDEZ.—He de aclarar que en Asturias no hemos recibido nunca, al menos los de altura, ninguna cantidad de viveres para nuestros tripulantes.

DON RAIMUNDO RODRIGUEZ.—En el año 1944, en Asturias recibí un oficio del Sindicato Nacional de la Pesca para suministrar viveres para la Federación de Armadores de Altura, cosa que no sabían dónde habían de retirarlos.

SR. CAMARA.—Concretamente en el caso de grasas y productos animales, tocino, etc., la importación de la Comisaría General, y después de haber transcurrido bastante tiempo de haberlo co-

El pescado, por su valor alimenticio; por la diversidad de sus condimentaciones; la exquisitez de su sabor, su precio asequible a todos los presupuestos familiares, y por ser un producto totalmente obtenido con los medios y los recursos propios de nuestra gran industria pesquera, debe ser el alimento nacional por excelencia.

comunicado y no habiendo sido retirado en momento oportuno, lo dió anulado, considerando que no interesaba.

SR. GONZALEZ.—No puedo recordar que en ningún momento, únicamente en una ocasión se le ofreció, si quería participar en una remesa única y exclusivamente de la Federación del Pósito de Asturias, de tocino, pero ni aceite ni de harina, ni de café nunca hemos recibido ninguna cantidad, ni se nos ha invitado a participar. Siempre creíamos que esto sería exclusivamente para la Federación de Pósitos, y ahora veo con sorpresa que todos tenemos derecho.

SR. RODRIGUEZ.—He tenido orden del Sindicato Nacional de la Pesca, solamente para ofrecer tocino; el resto de las veces, como ustedes están constituidos aparte, sólo era para bajura.

SR. CAMARA.—He de hacer destacar la distribución por la Comisaría General de Abastecimientos, todas se han hecho a través del Sindicato Nacional de la Pesca.

SR. ROBERT.—Existen unas confusiones entre las cuestiones que se están discutiendo sobre abastecimientos, y es que un cupo se dedica exclusivamente a las flotas de arrastre por los gobernadores civiles de las provincias del litoral, porque tienen que permanecer varias fechas atejados de la costa, y el otro cupo consiste en cantidades de viveres que en determinadas épocas del año se conceden a las distintas costeras. El Sr. Cámara se refiere a esta segunda modalidad, a los grupos concretos extraordinarios que se daban a base de costera de bonito, sardina, etc., que de forma equitativa se distribuye entre los Sindicatos Provinciales de la Pesca.

LABORES DEL CONGRESO

COOPERATIVAS

En los locales del Congreso de la Pesca, y convocadas por la UNION NACIONAL DE COOPERATIVAS DEL MAR, se ha celebrado una reunión a la que asistieron los jefes de las Uniones Territoriales y buen número de congresistas interesados en el desarrollo del movimiento cooperativo.

Presidió la reunión el Ilustrísimo Señor Don José Gómez de Barreda y León, Jefe de la Junta Rectora de la citada Unión Nacional, acompañado del Secretario de la referida Junta Don Pablo Robert Calaf, actuando de Secretario el Jefe Administrativo de la anteriormente citada Unión, Don Adolfo Garachana.

Las deliberaciones que discu-

PARA ALIGERAR LAS DISCUSIONES

EL SR. ROBERT.—Con objeto de aligerar las discusiones, hago saber a los señores Congresistas que solamente van a ser leídas las conclusiones de las comunicaciones presentadas en los Ciclos de Producción y de Comercio, ya que las razones alegadas en la exposición de las mismas, están en el ánimo de todos. No obstante, si algún señor Congresista desea aclaraciones sobre los antecedentes, la Presidencia está siempre gustosa a proporcionarlas.

SR. COTELO.—Lee las conclusiones de la comunicación presentada por el Congresista de la Cofradía de Pescadores de Bueu (Pontevedra). (Anexo núm. 1.)

SR. COTELO.—Lee las conclusiones de la comunicación presentada por D. José María Aguirre, Director de las Obras del Puerto de Pasajes sobre puertos pesqueros. (Anexo núm. 2.)

LA REGLAMENTACION DE LOS PUERTOS

SR. FERNANDEZ.—Creo que pudiendo tener una gran importancia la Reglamentación de los Puertos, citándose en la comunicación una porción de artículos que todos desconocemos, debía nombrarse una Ponencia que lo estudiase con detenimiento.

SR. PRESIDENTE.—Está en el ánimo de la Presidencia el nombramiento de esa Ponencia.

SR. CAMARA.—La importancia de un puerto está definida por el volumen de pesca, pero no por la importancia en cuanto al precio.

EL SR. PRESIDENTE.—La Ponencia a que ha aludido estará integrada por los Sres. Robert, Vidal, Motenegró, Almeida, Echevarría, Roura y tres Ingenieros de Caminos, Sres. Espárrago, Carell y Aguirre.

CONCLUSIONES

SR. COTELO.—Lee las conclusiones de la comunicación correspondiente al Tema 17, apartado segundo, presentadas por el Congresista D. Vicente Peralta García, Presidente de la Unión Mejillonera de Barcelona. (Anexo número 3.)

Ingeniero jefe de la Delegación de Industria de la provincia, se desarrolló en un agradable ambiente de compañerismo, y puso de manifiesto la destacada participación que los ingenieros industriales tienen en todo cuanto se relaciona con la Pesca y las industrias pesqueras.

SR. COTELO.—Lee conclusiones de la comunicación correspondiente al Grupo de Pesca de altura, Tema 6, apartados 6, 7 y 8, presentada por D. Luis Echevarría, Jefe Provincial del Sindicato de la Pesca de Gulpúcoa. (Anexo número 4.)

SR. COTELO.—Lee conclusiones de la comunicación presentada correspondientes al Tema 6, asistencia médica de las Pesquerías del Grand Sole presentadas por el Congresista D. Benito Nogales Puertas, Médico. (Anexo núm. 5.)

EXPOSICION DE OBSERVACIONES

SR. NOGALES.—Como ampliación de la comunicación que acabo de presentar, he de exponer algunas observaciones, fruto de las investigaciones efectuadas. Se puede observar que más del 50 por ciento de los pescadores sufren accidentes pequeños producidos muchas veces por pinchazos o picaduras, y en muchos casos, casi en un 90 por ciento, estos pequeños accidentes, por falta de asistencia médica, se presentan con infecciones debido a las malas o deficiente curas que se hacen elementalmente los mismos pescadores, y en muchos casos se produce la invalidez e incluso la pérdida de los dedos. Se sufren estas lesiones en proporción del 15 ó 20 por ciento, y el número de días de duración, por la deficiencia médica apuntada, viene a ser de 40, en el 30 por ciento de los casos. Sería precisa una asistencia inmediata, lo más rápidamente posible, como se está haciendo con loable acierto por la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo; sería preciso que se estudiase el procedimiento para establecer en las Pesquerías del Grand Sole, un procedimiento de asistencia médica, al igual que lo tienen en las demás industrias, con el fin de evitar estas lamentables consecuencias.

DISPENSARIOS MEDICOS FLOTANTES

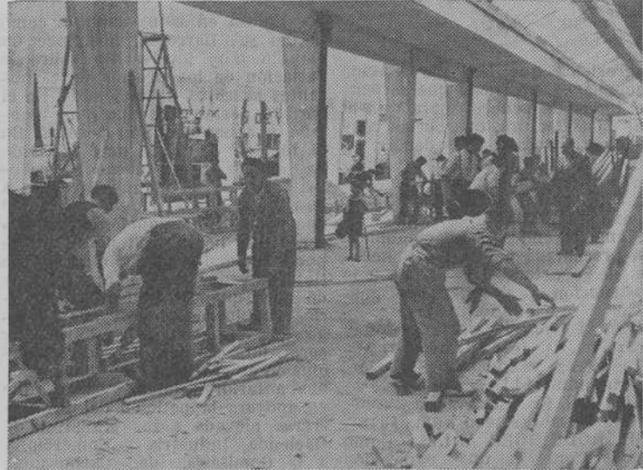
Por lo tanto, comprendo que sería conveniente la creación de Dispensarios flotantes, que servirían de gran utilidad ya que con ellos se evitarían en gran cantidad los accidentes que éstos sufren.

Por ello desearía que este Congreso, que tanto se interesa por el mejoramiento material y económico de los trabajadores del mar, expresara también el deseo de ampararles en su salud, buscando así como es sentir unánime en todo el mundo y en nuestra Patria, la protección al factor humano en el trabajo.

ACCIDENTES DE MAR Y DE TRABAJO

SR. GELLA.—Singularmente honroso y grato como representante de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, es hacer uso de la palabra de manera impensada con un tema social, aquí donde se tratan tantas y tan importantes cuestiones económicas; y es que entre los ciclos o círculos económicos ha surgido al fin la línea recta, firme y segura de lo social y no deja de ser significativo que al trazarse ambas líneas, la circular y la tangente, el punto de contacto o tangencia sea algo relativo a la Mutualidad que me honro en dirigir, también, por fortuna, recta, firme y segura.

Agradezco al Dr. Nogales las alusiones que ha hecho a la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, pero me creo en el deber de dar cuenta al Congreso que la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, sobre las lesiones de dedos y manos que se



En la improvisación febril los obreros hacen surgir de la noche a la mañana los edificios de la Feria y del Congreso

ha aludido, he de manifestar que se ha dictado una circular en la que los médicos vigilan especialmente esta clase de pinchazos; además de esa circular, que ha producido resultados excelentes, evitando incluso amputaciones, también se han distribuido cien armarios botiquines dotados hasta de instrumental quirúrgico con que poder hacerse la cura de urgencia, en puertos que distan más de 2 kilómetros del lugar donde hay farmacia.

INDEMNIZACION Y SOCORROS

Teniendo en cuenta precisamente la falta de asistencia médica a bordo de los pescadores, la Mutualidad asimismo, ha hecho que en los casos de muerte natural a bordo se conceda una indemnización de dos años de salarios y socorros a las familias, por el criterio moral de que si hubiera el trabajador enfermo en tierra con las debidas asistencias acaso no hubiera fallecido.

También las heridas, sean o no de esfuerzo, todas son operadas rápidamente por los cirujanos de la Mutualidad; y, finalmente, las inspecciones médicas provinciales se llevan a efecto con toda prontitud y eficacia.

EMBARCACIONES - HOSPITALES

Respecto a la instalación de barcos-dispensarios flotantes, he de manifestar que el Instituto Social de la Marina, por medio de su servicio sanitario en el que está la asistencia médica de la Mutualidad, tiene terminado un estudio de embarcaciones-hospitales y si está detenida su implantación se debe solamente al aspecto económico-administrativo, actualmente en estudio.

Desde luego se va a implantar este servicio en las Pesquerías canarias, donde hay 200 o 300 embarcaciones alejadas de tal forma que en la práctica tarda a veces casi cuarenta y ocho horas en llegar un médico a bordo. Esta embarcación tendrá incluso equipo de radio para solicitar los servicios de socorro necesarios. De modo que, no hay más que ampliar este servicio ya proyectado.

Me parecen muy acertadas las conclusiones presentadas por la Ponencia, pero creo, a mi juicio, que deben tener una pequeña modificación en virtud de los antecedentes expuestos, y es que se hagan las instalaciones por el Instituto Social de la Marina, a quien compete por Ley 18-40-41 siguiendo las directrices que ya ha adoptado en este sentido.

APOYANDO LA IDEA

D. DAMASO FERNANDEZ.—Agradezco las palabras del Congreso que representan el interés que tiene para los tripulantes de nuestra flota, que en condiciones de ser curados y atendidos en caso de operación, y apoyamos decididamente la instalación de estos puestos de asistencia, ya sean hospitales o buques que vayan a los caladeros a prestar esta asistencia en comunicación con los barcos, o en lo que se refiere al Grand Sole establecer, como se propone en la

Ponencia, bases sanitarias en tierra; pero entendemos que estos gastos que se originen han de correr a cuenta de las Compañías Aseguradoras de esa Mutualidad, ya sean Compañías particulares u oficiales, puesto que éstas son las que se benefician directamente de que los accidentes no tengan mayor gravedad, y es necesario recoger en este Congreso la idea para que por los Organismos que decidan esta cuestión tengan esta petición nuestra y salga del fondo de las Compañías aseguradoras los gastos que produzcan las lesiones de los pescadores en el mar.

BOTIQUINES EN LOS BARCOS

Al mismo tiempo debía ser obligatorio que por esas Compañías se facilitaran botiquines a los barcos que no lo vienen haciendo y que lo tiene que sufragar el armador por su cuenta propia, y además el armador paga ya todos aquellos gastos de carácter uniforme, que beneficiando a los pescadores con estos botiquines también se benefician las Compañías, puesto que las lesiones llegarían a menos, y al fin y al cabo sacarían un resultado positivo de ello.

MAS DE 100.000 HOMBRES ASEGURADOS

EL SR. GELLA.—Respecto a las manifestaciones que acaba de pronunciar el congresista que ha hecho uso de la palabra, he de manifestar que en la pesca a la parte, más de 100.000 hombres están asegurados en la Mutualidad, que es de tipo nacional y que el Instituto Social de la Marina, que ha de encargarse de esta organización, puede hacer partícipes de una forma directa a las Compañías que aseguran a la pesca de Altura; de forma que la sugerencia, no me parece descaminada y la observación se tendrá en cuenta para en su día por el Instituto Social de la Marina, a quien corresponden estos servicios.

SR. ROBERT.—Pónganse en contacto el Sr. Nogales y el Sr. Gella para de acuerdo, redactar la Ponencia.

SR. COTELO.—Lee la conclusión a la comunicación presentada al grupo de pesca de bajura, Tema 14, apartado 7.º, presentada por D. Manuel Pérez Pan, D. Jesús Graña, D. Antonio Pérez Campos y D. Luciano Barbazán. (Anexo número 6.)

A continuación lee la conclusión de la comunicación presentada por D. Eduardo Vieira. (Anexo número 7.)

EL SR. ROBERT.—Respecto a la conclusión 3.ª de la fábrica de hielo se pasa al Ciclo de Industria.

SR. COTELO.—Lee la conclusión de la comunicación correspondiente al grupo de pesca costera o de bajura, Tema 14, apartado 5.º, presentada por los señores Pérez Pan, Graña, Antonio Pérez y Luciano Barbazán. (Anexo núm. 8.)

EL CREDITO NAVAL

EL SR. ROBERT.—Vamos a entrar en la discusión del crédito naval. En el Crédito Naval hay seis

(Pasa a la pag. 4)

ORDEN DEL DIA CORRESPONDIENTE AL MIERCOLES 22 DE AGOSTO DE 1945

- 1.º—Terminación del estudio y discusión de los temas y conclusiones del Ciclo de Industria.
- 2.º—Conclusiones propuestas por la Comisión, estudio sobre Lonjas de Pescadores y puertos pesqueros.
- 3.º—Exposición y discusión de la ponencia tercera «La Congelación rápida del Pescado y la Cadena Frigorífica». Ponente camarada José Calvo Mínguez, Ingeniero Industrial, Secretario del Sindicato Nacional de la Pesca y Vicepresidente del Congreso.
- 4.º—Exposición y discusión de la ponencia primera «Proyecto de Bases para la Reglamentación Nacional del Trabajo en la Pesca a la Parte». Ponentes los Sres. Martínez Contreras, Pérez Serrano y Gálvez Armengaud.

Vigo, 21 de agosto de 1945.

Labores del Congreso

(Viene de página 3).

congresistas que han presentado conclusiones, yo ruego que se pongan todos de acuerdo para que al final de la lectura, una de las conclusiones abarcase a las demás.

SR. COTELO.—Lee la conclusión a la comunicación presentada por D. Leandro Fernández Muñoz. (Anexo núm. 9).

Sigue leyendo otra comunicación presentada por el Sr. Echevarría, del apartado 4.º.—Prima a la construcción y desguace de pesqueros. (Anexo núm. 10).

Otra al tema 15 por D. Manuel Pérez Pan, D. Jesús Graña, D. Antonio Pérez y Luciano Barbazán. (Anexo núm. 11).

Otra del Sr. Echevarría sobre Crédito Naval. (Anexo núm. 12).

SR. RODRIGUEZ ARIAS.—Como considero que es una exposición verbal utilizaría más tiempo y por otra parte los motivos y antecedentes los considero también muy interesantes, yo rogaria a la Mesa que los leyese el Sr. Secretario para mayor facilidad.

LECTURA DE CONCLUSIONES Y COMUNICACIONES

SR. COTELO.—Lee conclusión a la comunicación presentada por M. Pérez Pan, Jesús Graña, Antonio Pérez y Luciano Barbazán, sobre Crédito Naval. (Anexo número 13).

SR. COTELO.—Lee otra conclusión sobre la comunicación presentada al tema 8.º, 10 y 13, apartado varios del Sr. Echevarría. (Anexo núm. 14).

SR. COTELO.—Lee una comunicación presentada por D. Oscar Rodríguez Arias, de San Sebastián. (Anexo núm. 15).

SR. ROBERT.—En la lectura de estos temas podemos clasificarlos en tres grupos. Uno el presentado por el Sr. Fernández en que se hace un estudio completo sobre modernización de flotas, otro por el Sr. Barbazán y Pérez Pan, sobre revisión de trabajos efectuados en los astilleros, y otro por varios señores sobre la cuestión de créditos navales. Para ello como se trata de asuntos de gran importancia con relación a la industria no puede pasar sin estudio previo; la Presidencia acuerda que se nombre una Ponencia que estudie las conclusiones rápidamente, formada por los señores Fernández y Freire. Con respecto a los Créditos Navales debe hacerse un estudio concreto que esta mañana mismo se pueda elevar a conclusión, para esto nombre a los señores siguientes: Echevarría, Domínguez Macaya, Gella, Pérez Pan y Rodríguez Arias.

EL PRECIO DE LOS CARBURANTES

SR. BAEZA.—En las conclusiones que acaban de leer nos hemos olvidado una fundamental, que es la del precio de los carburantes, que sería conveniente se elevara para la repetición del estudio. En un artículo que tengo presente, debido a la pluma de persona tan



Reproducción plástica de la Ría de Vigo, frente al magnífico Stand del Sindicato Nacional de la Pesca

prestigiosa en estos asuntos como la del Sr. Barreras, nos hace un estudio muy interesante sobre la variación de los precios de carburantes en estos últimos años. En el año 36 costaba 220 pesetas tonelada y ahora son 850 pesetas. En el fuel-oil es donde más variación ha habido porque desde 80 pesetas tonelada en el año 36, pasa a 790 en el año 44, habiendo tenido una pequeña disminución en el presente año hasta 659, pero que es poco teniendo en cuenta que la flota de vapor se está transformando para quemar fuel-oil. Hay varios pueblos en la provincia de Vigo que utilizan ese carburante y sería interesante que como conclusión se añadiera a las conclusiones anteriores leídas, otra que se apoyara la petición del Sr. Barreras elevada a los Ministros de Hacienda, Industria y Comercio y a la Comisaría de Carburantes Líquidos.

SR. ROBERT.—Se toma en consideración esta propuesta de gasoil, gasolina y fuel-oil para que la superioridad acuerde que sean los más económicos posibles reconociendo como muy interesantes los datos del Sr. Barreras.

SR. COTELO.—Lee las conclusiones definitivas al tema 11, presentadas por el Sr. Nogales. (Anexo núm. 17).

SR. NOGALES.—Más que ampliar tenemos que partir de una base, toda la educación sanitaria del trabajador tiene que empezar desde la infancia, toda la propaganda que se haga después no sirve para nada.

Sólo puede ser eficaz si se hace conjunta con la formación profesional. Tampoco hay que olvidar la importancia que tiene el problema del alcohol en los pescadores, y sólo puede atacarse si desde la infancia les enseñamos y les hacemos ver los peligros de esto, haciéndoles asimismo tener nuevos hábitos a la vida, yendo esta labor conjuntamente con procedimientos técnicos, a fin de que vean fácilmente incluso las enfermedades que pueden adquirir.

Hay un tema que dice selección de pescadores y formación profesional de los mismos, pues bien, esta tiene que ir también de acuerdo con una investigación precisa de condiciones psicofísicas para ver si están capacitados para el ejercicio de su profesión.

Decimos que hay pescadores ancianos, pero no nos paramos a ver en la proporción que han caído en edad precoz, que no es pequeña, y para evitarlo podrán hacerse investigaciones de las condiciones físicas de su organismo.

SR. COTELO.—Lee conclusiones de la comunicación presentada al tema 16, "Formación Profesional del Pescador", por el congresista representante del Sindicato Provincial de la Pesca, de Alicante. (Anexo núm. 18).

SR. COTELO.—Lee conclusiones presentadas por don Leandro Fernández Muñoz, ingeniero industrial. (Anexo núm. 19).

SR. COTELO.—Lee conclusiones de la comunicación presentada por el doctor Nogales Puertas, tema 11, "La enseñanza de la higiene en la formación profesional del pescador" (Anexo número 20).

AYUDA A LOS LABORATORIOS OCEANOGRÁFICOS

SR. RODRIGUEZ ARIAS.—Con respecto a la comunicación que ha dirigido a la Asamblea nuestro querido amigo y congresista sobre la orientación científica de la pesca, me he dado cuenta de que por mi parte no he podido hacer una cosa, al alcance menor desde luego, pero ruego a la mesa ver si es factible incluirlo en su Ponencia.

Posiblemente las Asociaciones científicas, oceanográficas pro-

INDUSTRIA

SR. GOMEZ BAEZA.—Empiezo a leer la comunicación presentada por el congresista don Luis

Echevarría, Círculo de Industria, vinales del litoral necesitan estímulo y calor. Esto hace posible que las comunicaciones de carácter científico y sobre todo eminentemente práctico, vayan con ritmo poco acelerado.

Es mi ruego, pues, que en la Ponencia del Sr. Fernández se incluya un artículo mediante el cual la industria pesquera se interese en esta labor científica, a realizar a través del Sindicato de la Pesca. (Queda redactado en la siguiente forma):

"Que por parte de las organizaciones portuarias de armadores de altura y bajura, se preste el mayor apoyo a los Laboratorios oceanográficos, formando parte de sus Juntas de Gobierno y planteando en el seno de las mismas cuantos problemas se planteen o puedan plantearse. Con tal fin, que se proporcione una información periódica, en el orden estadístico e industrial. Que se establezcan premios de diverso orden, para estimular las publicaciones marítimas, que contribuyan a acrecentar nuestra producción bibliográfica".

SR. MONTENEGRO.—Para una cosa que a muchos congresistas les parecerá sin importancia acaso, pero que la tiene en extremo y que se trató en la Junta de Pesca Regional de La Coruña, hace dos años, cuando se trataba de la discusión de pesca. Como conclusión la someto yo ahora a la aprobación del Congreso. Que sea obligatorio para todo pescador saber nadar. En la actualidad puede decirse que hay casi un 50 por ciento que no saben nadar; y todos sabemos la triste realidad de un chiquillo que empieza a echarse a la mar.

SR. ROBERT.—En la conclusión podría fijarse un plazo de seis meses para que el pescador que no supiera, pudiese aprender, ya que no puede eliminarse y desentrolarse a los que en la actualidad están embarcados. Se aprueba.

SR. ALMEIDA.—Que se exija el certificado de saber nadar en el momento de la inscripción. Así se acuerda.

SR. COTELO.—Lee conclusiones definitivas presentadas por el Sindicato Provincial de la Pesca, de Valencia y Alicante, sobre pesca fluvial. (Anexo número 21).

SR. COTELO.—Lee conclusiones de las comunicaciones presentadas por el Sr. Marina Malats, representante de Marruecos. (Anexo 28, 23 y 24).

SR. MARINA.—Yo vería con gusto que los demás congresistas, representantes de Cofradías, se produjeran en sentido favorable o desfavorable, que garanticen los anticipos que las Cofradías hacen a las embarcaciones. Es lo único, porque el criterio sustentado figura en la Ponencia.

sobre suministro de carbón. (Anexo número 1).

Terminadas las liberaciones sobre el Círculo de Producción se pasa seguidamente al de Industria, dándose lugar preferente al asunto relacionado con el suministro de carbón a la flota pesquera, que merece la especial atención de los señores congresistas.

Intervienen en la discusión, con el celo con que lo vienen haciendo en todas las tareas de este Congreso, los Sres. Echevarría, Cámara, Roura, Fernández y otros, haciendo resaltar el señor Cámara que el único Organismo existente para la distribución del carbón en la "Comisión de Carbón".

Añade que el abastecimiento y solución para la industria pesquera, sólo se encontrará si se importa carbón extranjero. Lo contrario, dice, serán cambios, posturas, soluciones intermedias que no resolverán nada práctico. Sólo exista la solución que se indica de importación de carbón en cantidad suficiente para suplir el déficit de aumento constante de consumo, entre ellos las técnicas de primerísima atención.

Después de una amplia discusión, y por iniciativa del Sr. Calvo, secretario del Sindicato Nacional de la Pesca, se forma una ponencia—que en los mismos salones del Congreso se ha reunido esta tarde—con objeto de aunar criterios y deliberar detenidamente sobre tan importante aspecto, y encargada de formular las conclusiones pertinentes al caso, que habrán de ser sometidas en definitiva a la aprobación del Congreso.

CLAUSURA DEL CONGRESO

En el día de mañana, altas autoridades y personalidades del Estado nos honrarán con su presencia para asistir a la solemne clausura del Congreso Nacional de la Pesca, que ha desarrollado sus importantísimas jornadas en este ambiente mariner y en este clamor de volantes y sirenas en que Vigo realiza su magnífica singlatura por la ruta del progreso, contribuyendo al mayor engrandecimiento de España.

NUESTRA GRAN FLOTA PESQUERA SE CONCENTRARA FRENTE AL MUELLE DE TRASATLANTICOS

Con motivo de estas honrosas visitas, nuestra gran flota pesquera, esta flota heroica que diariamente nos alecciona con su valentía y con su espíritu de generosidad, formará durante la tarde en gran parada frente al muelle de trasatlánticos, desde el cual el pueblo entero podrá presenciar esta concentración marinera, sumándose con su entusiasmo y emoción a los actos que se pre-

paran, y afirmando con su presencia la razón entera de su lealtad y de su fervor.

SOLEMNE CLAUSURA DEL CONGRESO NACIONAL DE LA PESCA

A continuación de la gran parada de la flota pesquera, tendrá lugar la solemne clausura del Congreso Nacional de la Pesca, que tan importantes problemas ha abordado en sus deliberaciones.

Este acto de clausura, que vestirá extraordinaria solemnidad, será presidido por las altas personalidades que con este motivo nos visitarán.

UNA FIESTA NOCTURNA

Por la noche habrá una magnífica sesión de fuegos acuáticos, y una gran verbena de gala en el Real Club Náutico, en honor de las altas jerarquías a que hacemos referencia.

Con motivo de los actos de mañana, la Feria del Mar, que viene registrando a diario una elevada concurrencia, verá notablemente acrecentado el número de visitantes con la afluencia de una gran masa de forasteros.

Vigo, pues, se prepara para recibir con el fervor y el entusiasmo de que sabe dar muestras a aquellos que son acreedores a la gratitud y la adhesión inquebrantable de los pueblos, a las altas personalidades que le honrarán con su presencia.



LOS INGENIEROS INDUSTRIALES Y EL CONGRESO NACIONAL DE LA PESCA

Los ingenieros industriales residentes en Vigo han obsequiado con una comida en el Club Náutico, a sus compañeros que se encuentran actualmente en nuestra ciudad con motivo del Congreso Nacional de la Pesca, que se está celebrando en estos días.

Además del Vicepresidente del Congreso y Secretario Nacional del Sindicato de la Pesca, don José Calvo, asisten al mismo, entre otros, los ingenieros Sres. Filgueira, por la Secretaría Técnica del Ministerio de Industria y Comercio, Martos de Castro, por la Dirección General de Trabajo, Gómez Baeza, por la Dirección General de Pesca, y Sabater, por la Dirección General de Industria.

El acto, que fué ofrecido por el prestigioso industrial don José Barreras y por don Luis Arana,

A las diez y cuarenta de la mañana de ayer, y bajo la Presidencia del Excmo. señor Marqués de Valterra, y del Vicepresidente del Congreso, señor Calvo Minguéz, comienza la sesión.

Se dió lectura del acta de la sesión anterior, que es aprobada