

ESPAÑA MARÍTIMA

PUBLICACIÓN MENSUAL DEDICADA A LA DEFENSA DE LOS
INTERESES MARÍTIMOS EN GENERAL Y, ESPECIALMENTE,
EN SUS ASPECTOS ECONÓMICO Y SOCIAL

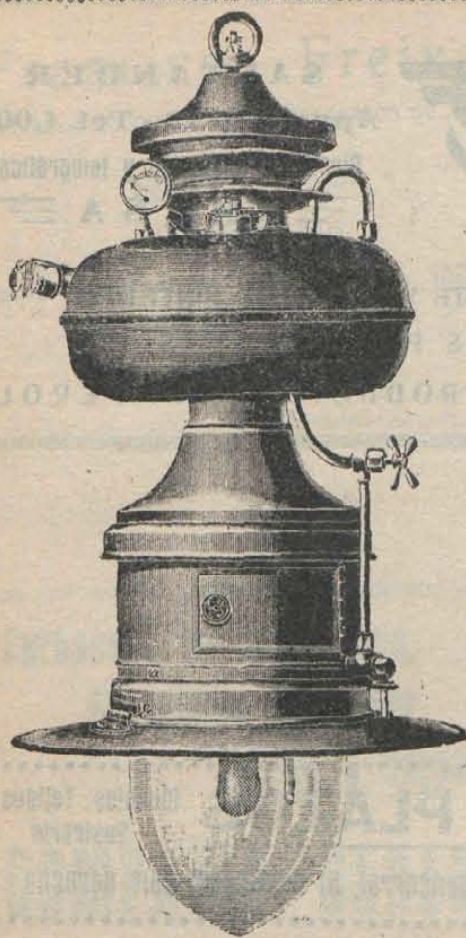
SUMARIO

IMPRESIONES DE UN VIAJE POR EUROPA. LA CASA DEL MARINO IBEROAMERICANO, por Alfredo Saralegui.—EL PUERTO DE GARRAF.—PRESTAMOS A LOS PÓSITOS.—LA ESCUELA DE LOS PÓSITOS, por Rodolfo Viñas.—LA PESCA DEL PEZ ESPADA EN LOS ESTADOS UNIDOS, por Domingo Caravaca.—LA UTILIDAD DE LOS PALANQUES EN LA PESCA, por Benigno Rodríguez.—PAGINA HUMORISTICA.—UN PROYECTO IMPORTANTE.—EL SEGURO DE RIESGO MARÍTIMO DE LAS EMBARCACIONES.—ACTIVIDADES DE LA CAJA CENTRAL DE CREDITO MARÍTIMO.—IX CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO DE GINEBRA.—LA REGLAMENTACIÓN DE LA CONTRATACIÓN DE LOS TRIPULANTES.—DE HISPANOAMERICA, por el capitán José Ollino B.—INFORMACIONES DEL EXTRANJERO.—LITERATURA, CULTURA, SOCIEDAD.—EL VIAJE DE UN SALMÓN.—ESCUELAS DE LOS PÓSITOS DE MAZARRÓN.—LEGISLACIÓN, CONCURSOS Y VACANTES.—LAS ONDINAS, por Enrique Heine.—LA CASA DEL PESCADOR.—LA CASA DEL MARINO IBEROAMERICANO.—LA PESCA LUMINOSA EN ITALIA.—EL HOMENAJE A LA VEJEZ DEL MARINO.—LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL.—UNA PREGUNTA.

Año I.—Número 11
30. de Noviembre de 1926

Representantes de ESPAÑA MARITIMA

BARCELONA	D. Manuel Rives - Martínez de la Rosa, n.º 37
TARRAGONA	D. Eduardo Estellés - Méndez Núñez, 4
PALMA DE MALLORCA	D. José M. Vives Fernández - Navegación, 11
VALENCIA	D. Andrés Piñó -
CASTELLON	D. Emilio Damia - Práctico del puerto
CARTAGENA	D. José Moncada - Plaza San Ginés, n.º 1
ALMERIA	D. Calixto Bernabéu -
MALAGA	D. Francisco Dechent Hernández -
MELILLA	D. Germán Iborra -
CEUTA	D. Ramón Hernández Rubio y Alcázar -
ALGECIRAS	D. Salvador Moreno Rodríguez -
SEVILLA	D. Bernabé Alesanco Gómez -
SANLUCAR	D. José Sánchez Castellano - San Juan, 18
HUELVA	D. Francisco de Mora - Rascón, 12
VIGO	D. Modesto Novelle -
LA CORUÑA	D. Francisco Vázquez Conlledo -
AVILES	D. José Panizo -
GIJON	D. Emilio Doce Carro -
SANTANDER	D. Robustiano Dapena -
BILBAO	D. Roberto Barruso - Larreategui, 37, 3.º
SAN SEBASTIAN	D. Juan Landin - Prim, 53



“PETROMAX”

La lámpara para la pesca nocturna LE GARANTIZA:

ABUNDANCIA DE PESCADO

SEGURIDAD ABSOLUTA

LA MAYOR ECONOMÍA

MILES EN USO ··· MILES DE REFERENCIAS

Varios modelos de 200 hasta 6.000 bujías.
Las lámparas “PETROMAX” sirven igualmente para barcos, muelles, talleres, almacenes, casas de campo, campamentos, jardines, toldos, feriantes, etc.

DIEZ VECES MAS ECONÓMICO en su uso que cualquier otro alumbrado.

Cada aparato se garantiza.

Concedo plazos largos.

Único depositario en España, Marruecos y Portugal

A. KLAEBISCH

BARCELONA
Paseo de San Juan, 78

Apartado 858
Pel. 1608 SP.

Se desean representantes.

Para la pesca se coloca una pantalla que refleja la luz dentro del agua.

LORENZO GÓMEZ CORTAZAR

AGENTE

Comercial: Bacalao / Raba / Cafés, etc.

ASEGURADOR: Incendios / Marítimos
Accidentes / Vida

Teléfono 10.434
Cables: CORTAGENTE

BILBAO
Villarias, 10

Teléfono núm. 734.-Dirección telegráfica: GONQUICIA

GONZALEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 35 ·· BILBAO ·· Apartado 190.

Aceites y grasas lubricantes “THE SUN”.

Especialidad en aceites para automóviles. Efectos navales. Pinturas y patentes. Cotones. Correas de cuero y balata, etc. — Creosota para lavado de minerales, naftas, etc.

DEPÓSITO DE CABOS DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA

INDATOS — Depósito flotante de carbones.

Dirección telegráfica: INDATOS

SANTANDER

FABRICA DE CORCHO

Machos, redes y artes

FELIX LOPEZ NICOLAS

San Juan, 14

Baracaldo (Bilbao)

**LA INDUSTRIAL RESINERA
RUTH (S. A.)**

== I R R S A ==



SANTANDER
Apartado 99 - Tel. 1.006

Dirección telefónica y telegráfica:

== I R R S A ==

FABRICAS DE PINTURAS, BARNICES, ESMALTE Y ALCANFOR SINTETICO

ESPECIALIDAD EN PINTURAS PARA BUQUES

PATENTES "CABO,"

PRODUCTOS "TEMPEROL,"

Sigurd E. Waldal

CASA ESPECIALIZADA

EN RABA. SIEMPRE DIS-

PONGO DE EXISTENCIAS

NO DEJE DE CONSUL-

TARME PRECIOS

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

BILBAO

A PLAZOS

Muebles, Tejidos y

Sastrería

Fuencarral, 51 duplicado, bajo derecha.

LANDA HERMANOS Y ECHANIZ

Plaza de Uribitarre, 1.-BILBAO.-Teléfono 2262

**Fábrica de Lonas, Toldos,
Velamen y Banderas, Tel.**

... dos de alquiler ...

Ginel y Alvarez

Armadores de vapores de pesca.

Exportación de pescados.

y mariscos.

Consignatarios. Seguros y transportes.

Melilla

Francisco Freixas

Armador de vapores -- Pesqueros de altura

FREIXAS H.^{nos}

CONSIGNATARIOS

Paseo Bajo Muralla, 13. — Teléfono 18-19 A

Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

SOLUCIONES QUIGLEY TRIPLE - A

ANTICORROSIVAS

RESISTENTES A LA ACCIÓN DEL AGUA DULCE O SALADA, DE LOS ÁCIDOS Y DE LOS ÁLCALIS Y A LA TEMPERATURA DE 300° C.

Fabricantes:

Quigley Furnace Specialties, C.^o Inc. — New-York

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL

HIJO DE EMILIO BRUGUERA
RIERETA, 28. — BARCELONA

Carboneos en Cádiz, Vigo,
Corcubión, Santander,
Málaga y Barcelona.

COMPañÍA GENERAL DE CARBONES (S. A.)

OFICINAS: Calle de Recoletos, 12 - MADRID

Telegramas: PARK para todos los puertos.

Carboneos en Ceuta.

Depósito de carbones de Ceuta (S. A.)

Telegramas: PARK, Ceuta.

OFICINAS: Calle de Recoletos, 12 - MADRID

Fabricación de



Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 1039

BILBAO

APARTADO 291

Roberto Barruso

BILBAO :- :- BERMEO

SANTANDER

Efectos para la pesca, redes e hilos

Motores marinos de 4 a 40 HP.

Henao, núm. 30. :- Teléfono núm. 1596

BILBAO

ESPAÑA MARÍTIMA

PUBLICACION MENSUAL DEDICADA A LA DEFENSA DE LOS INTERESES MARITIMOS
EN GENERAL Y ESPECIALMENTE EN SUS ASPECTOS ECONOMICO Y SOCIAL

Dirección:
Viriato, 16, 2.º izquierda.

Apartado de Correos núm. 3.029.

Administración:
Sta. Engracia, 105, 4.º C.

Impresiones de un viaje por Europa.

La «Casa del Marino» iberoamericano

En el último número de ESPAÑA MARÍTIMA, y con motivo de la visita que en varios países he hecho a la «Casa del Marino», reiteraba mi constante deseo, expresado en varios artículos anteriormente publicados, de que se establecieran «Casas del Marino» para la protección, durante su estancia en puerto, de los de nuestra nacionalidad que naveguen a bordo de nuestros buques o de los de otras naciones, proponiendo, además, la extensión de esa obra a todos los marinos iberoamericanos, mediante la constitución de una gran Asociación de ese carácter, a semejanza de la que funciona ya hace varios años en los países escandinavos para la protección de todos sus marinos.

Esos marinos, además de las numerosas «Casas del Marino», que los protegen y ofrecen asilo y asistencia, en sus respectivos países, disponen de las que para todos ellos están establecidas por la expresada Asociación en los puertos de Hamburgo, Liverpool, Hull, Cardiff, Rouen, Rotterdam y Amberes. Para que se vea la importancia de las mencionadas Casas, diremos que en ellas han encontrado alojamiento económico

en el año 1925 marinos noruegos, suecos, daneses, islandeses y filandeses, en número de 1.415, 368, 536, 569, 570, 1.212 y 1.375, respectivamente. Dirige la Asociación de que nos ocupamos un Al-

mirante de cada uno de los países respectivos (Suecia, Noruega y Dinamarca), y son Presidentes honorarios los Reyes de los mismo. La Asociación cuenta con numerosos donativos, que unidos al pago del hospedaje por los marinos que concurren a las «Casas del Marino» y de subvenciones del Estado, hacen que lleve una vida próspera.

Antes de exponer en sus líneas generales mi propuesta, bueno será hacer un poco de historia respecto a las instituciones de referencia.

Las «Sailor's Home» (Casa del Marino inglés), que fueron iniciadas en Inglaterra con la fundación, el año 1844, de la «Sailor Home» de Liverpool, cuya im-

portancia queda demostrada manifestando que el año 1898 procuró embarque a 7.000 marinos, se ha extendido considerablemente, como vamos a ver. En el expresado año existían en el Reino Unido 40 de dichos Centros, instalados algunos de ellos fuera



«Casa del Marino» escandinavo, en Hamburgo.

de la metrópoli: en El Havre, Marsella, Singapoore y Hon-Kong. Actualmente, entre "Sailor's Home", "Sailor's Institute", "Seamen's Institute" y "Sailor's Rest", instituciones todas ellas semejantes, dispone Inglaterra en su litoral y en el extranjero de

son du Marin", se halla establecida en los grandes puertos de Dunquerque, Nantes, Burdeos y Marsella, creada por iniciativa del Estado y con su concurso en los años 1893, 1911, 1906 y 1897, respectivamente. Además ha instalado "Abrigos del



Comedor de la marinería.

más de 70 de esos establecimientos, no contándose entre ellos más que uno de los existentes en nuestra Península, en Bilbao, Valencia, Huelva, Barcelona y Las Palmas. Todas estas instituciones, dedicadas a la protección del marino inglés, forman parte de la "British Sailor's Society", creada el año 1918, bajo el alto patronato de los Reyes de Inglaterra y del Rey de los belgas. Dicha Asociación se halla dirigida por un Consejo, integrado por un presidente, un diputado-presidente, un tesorero, 60 vicepresidentes, entre los que se encuentran 12 Almirantes, dos de los cuales son lord Jellicoe y lord Beatty, los famosos jefes de la escuadra inglesa durante la guerra mundial, y 32 vocales, personalidades todas ellas de relevantes méritos y posición. Tan importantísima institución tiene como local social el Palacio del Marino, en Londres. Además de los expresados Centros protectores de los marinos de que hemos hecho mención, como pertenecientes a la Asociación de que acabamos de hablar, se halla ésta en relación con 12 Sociedades extranjeras de análoga naturaleza, cuyas respectivas instituciones pueden ser utilizadas por los marinos ingleses.

El ejemplo dado con la iniciativa de Inglaterra fué pronto seguido por gran número de naciones, funcionando hoy la "Casa del Marino" en los principales puertos de Holanda, Suecia, Alemania, Noruega, Estados Unidos, Canadá y Francia y en bastantes del Extremo Oriente. En Francia, la institución, que se denomina "Mai-



Comedor de oficiales.

Marino", para uso de los pescadores, en los pequeños puertos de pesca, y principalmente en los del litoral de Finistère y Morbihan, instituciones que reciben para su sostenimiento subvenciones de la Dirección de la Marina mercante.

En España, la Caja Central de Crédito Marítimo ha acometido también el establecimiento de "Casas del Pescador y del Marino", concediendo subvenciones y desarrollando una activa actuación de consejo y protección con dicho fin.

Para dar a conocer cuál es la orientación que aquella institución desea dar a esta clase de instituciones, diremos que en el reglamento tipo de los Pósitos de pescadores y marítimos, sometidos a la inspección de la Caja Central de Crédito Marítimo, y en la mayoría de los vigentes en esa clase de Asociaciones, en el capítulo de su sección cultural, que se titula "Casa del Pescador" o "Casa del Marino", según la clase de obreros del mar que constituyan el Pósito de que se trata, se dice: "Que el local en que se lleva a cabo la acción cultural y educativa, atribuida a aquella sección, orientada preferentemente en el sentido de lucha antialcohólica, se denominará "Casa del Pescador o del Marino". En artículos siguientes se expone que en ellas se darán conferencias de divulgación, representaciones teatrales, proyecciones, sesiones cinematográficas, conciertos, propagandas antialcohólicas, etc.; que dispondrán de un salón de



Salón de fumar de oficiales.

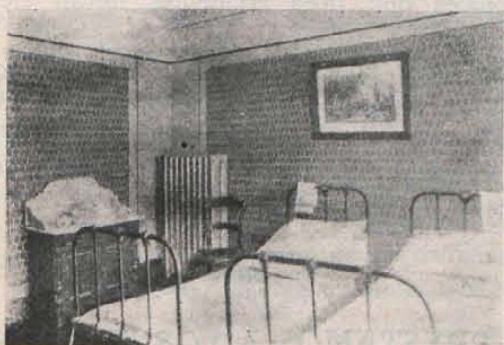
lectura, biblioteca, escritorio, juego de billar, etc.; que tendrán también cantina para servir a los asociados las consumaciones que deseen y en las que puedan encontrar una alimentación higiénica y económica, con prohibición—siempre que ello no signifique un cambio muy brusco en las costumbres de los asociados— del consumo de bebidas alcohólicas, fin que en caso contrario debe alcanzarse paulatina y progresivamente sustituyendo la bebida más comúnmente usada por aquéllas por otras que tengan menos alcohol hasta llegar a suprimir por completo. éste, si es posible; que contará con una Bolsa de Trabajo para procurar rápido embarque a los asociados que estén parados, que podrán los hombres de mar forasteros utilizar mediante el pago de una módica cantidad, de la cuantía absolutamente precisa para su entretenimiento, y que existirá una Secretaría para evacuar las consultas que le hagan los asociados y los pescadores y marinos forasteros, la cual se encargará, además de hacer llegar a las familias de los mismos la parte que de los ingresos diarios les dediquen. Por último, en el capítulo de que nos ocupa-

distintas finalidades perseguidas por la Institución de que nos ocupamos. Proteger a los marinos desembarcados, procurándoles alojamiento y comida económicos, trabajo remunerador, reembarco por medio de la Bolsa de Trabajo y separándolos de las tabernas y casas de dormir, aumentando, al mismo tiempo, su cultura e ilustración. Labor tan extensa que debe hacer sentir su acción protectora de la gente de mar hasta en el extranjero en forma de que el marino, alejado de su patria, se encuentre siempre amparado por ella, precisa desarrollar una actuación más enérgica y eficaz que la que una entidad oficial como la Caja Central de Crédito marítimo, que dispone de tan escasos medios económicos puede por sí sola realizar. Prueba de ello es que a pesar de las subvenciones que concede y de desarrollar una activa actuación de consejo y protección para constituir esas instituciones, aún no le ha sido posible establecer



«Casa del Marino» escandinavo, en Rotterdam.

“Casa del Marino” o “Casa del Pescador” en puerto alguno de importancia, ya que en la actualidad funciona tan sólo esta última con gran modestia y no cumpliendo más que con alguna de las finali-



Dormitorio de oficiales.



Cocina.

mos se dice, además, que de estas instituciones podrán formar parte, con carácter de miembros honorarios o protectores, todas las personas que deseen contribuir con su labor personal, sus donativos o cuotas al desarrollo y sostenimiento de la obra.

De todo lo expuesto se deduce claramente las

dades perseguidas por esta clase de instituciones, en Mazarón, Torre la Mata, Benicarló, Vinaró y Valencia.

Podría hacerse más eficaz la actuación de la Caja Central de Crédito Marítimo con la realización de la propuesta que presenté en una de las Secciones de la Comisión interministerial constituida para

el estudio de soluciones para el empleo del tiempo libre de los trabajadores, en la que pedía:

Primero. Que se facilite la concesión de terrenos de la zona marítimo-terrestre para la edificación de "Casas del Marino y Pescador".

Segundo. Que éstas sean consideradas por el Ministerio del Trabajo como casas baratas a los efectos de los préstamos y primas que aquél concede para su edificación.

Tercero. Que se estimule a las entidades provinciales, municipales y navieras, y demás Asociaciones y personas que se preocupan del desarrollo de los intereses marítimos nacionales, a que en los puertos principales fomenten el establecimiento de aquéllas y contribuyan a su sostenimiento.

Cuarto. Que se facilite a estas instituciones, análogamente a lo estatuido para cotos sociales de previsión, terrenos en los que puedan los marinos en expectación de embarque ganar, trabajando, un jornal.

Quinto. Que se prohíba a toda clase de patrones la instalación de establecimientos de bebidas en los lugares en que ejerzan su industria.

Sexto. Que tanto en ellos como en los economatos y otras casas de comidas se prohíba el pago de jornales, así como el que pueda en ese momento

descontarse cantidad alguna para el pago de deudas por bebidas alcohólicas.

Implantando esa propuesta, indudablemente podría crearse alguna "Casa del Marino", pero si deseásemos realizar una obra parecida a las relacionadas, no hay otro medio, a mi entender, que la de crear la Asociación que proponía para el fomento de la "Casa del Marino" iberoamericano, con lo que además se realizaría una obra positiva de fraternidad entre los pueblos hermanos de habla ibérica. ¿Habría algo que pudiera unir más a los marinos iberoamericanos que la convivencia durante las horas de asueto en tierra en su casa común o en su hospedaje coincidente en ella, que recibirían idénticos auxilios? ¿Y la labor constante que en la Asociación para el fomento de la "Casa del Marino" iberoamericano realizarían los gobiernos y algunos ciudadanos de todos esos países y quizá sus jefes de Estado, no serviría eficazmente para establecer o estrechar lazos de amistad entre esos Estados y sus pueblos respectivos?

Iniciéase la obra y estoy seguro de que los resultados que se obtengan han de ser eficacísimos para la protección de los marinos y de los pueblos de raza ibérica.

ALFREDO SARALEGUI.



El puerto de Garraf.

En el puerto de Garraf ha zozobrado últimamente una embarcación de pesca de la matrícula de Tarragona. En el accidente perdió la vida uno de los tripulantes de la embarcación, y el resto se salvó, con enormes dificultades, ayudado por todos los habitantes de aquel poblado.

El puerto de Garraf ha sido declarado de refugio; pero es tal la cantidad de arena que se halla en su interior, que en días de mar gruesa las olas lo barren como si se tratara de una playa abierta, y es indiscutible que toda embarcación que en aquellos días busque refugio en dicho puerto ha de zozobrar forzosamente al entrar en él si no se procede con toda urgencia al dragado del mismo.

Como hoy son muchas las embarcaciones que, confiando en su motor, se aventuran a salir a la mar aunque amenace mal tiempo, y, de otra parte, son muy pocas las que conocen el estado del puerto de Garraf, es indudable que, de no poner el puerto en condiciones tales que sea realmente un

puerto de refugio y no una «ratonera», como es en la actualidad, serán muchas las embarcaciones que, en lugar de hallar en él un refugio, encontrarán su ruina, con las consiguientes desgracias personales que tales accidentes llevan siempre aparejadas.

Urge, pues, poner el puerto de Garraf en condiciones de seguridad o, por lo menos, advertir a todos los pescadores que en su estado actual, más que un puerto de refugio es un peligro constante en casos de temporal.



PRÉSTAMOS A LOS POSITOS

Los préstamos concedidos a los Pósitos de pescadores marítimos y marítimo-terrestres por la Caja Central de Crédito Marítimo desde su fundación hasta el 15 de noviembre de 1926 son 82, con un importe de 2.382.062 pesetas.

Esta cantidad la han invertido los Pósitos en adquirir embarcaciones, en fundar la Sección de Ventas del pescado, en construir edificios sociales, escuelas, lonjas, etcétera, etc.



LA ESCUELA DE LOS PÓSITOS

Nunca hay escuelas suficientes en un país. Por muchas que existan, aún faltará una: laquella en que debió aprender el último analfabeto! La escuela es lo primero a que se debe atender en un país civilizado. Mientras existan hombres que no puedan expresar su pensamiento por medio de la escritura, o que no puedan seguir el vuelo del pensamiento ajeno porque no sepan leer, no se podrá decir que la Humanidad está en franco camino para realizar su obra.

En España no hay escuelas suficientes para nuestra población escolar. La lucha contra el analfabetismo, pues, se realiza en condiciones precarias. Hasta hace poco, el número de personas que no sabían ni leer ni escribir pasaba del 60 por 100 de nuestra población. Cada año se ganan unos millares de individuos al analfabetismo; pero así y todo, España no es un país que pueda sentirse satisfecho de su obra cultural. No está todo por hacer; pero está por hacer una buena parte del todo.

La escuela se ha desarrollado hasta hoy en los grandes núcleos de población, en los centros fabriles e industriales, allí donde, por haber mayor cantidad de ojos vigilantes, tuvo el Estado que atender los imperativos del progreso. No sólo se crearon escuelas primarias, sino Centros universitarios y de enseñanzas especiales. Con el tiempo se atendió a una reiterada demanda de importantes núcleos sociales creando instituciones dedicadas a la enseñanza industrial.

Por lo que toca a la enseñanza en las grandes urbes, no podemos sentirnos pesimistas. Al contrario; conocemos Centros de cultura general que pueden resistir la comparación con los más modernos de los que funcionan en el extranjero. Tal es, a nuestro entender, el Instituto-Escuela.

Pero, en cambio, se deja abandonado el campo y la costa; es decir, se olvidan los que tienen en su mano la dirección espiritual y material del país de lo que importaba más, porque es del campo y del mar de donde necesariamente ha de salir la riqueza nacional.

No existen escuelas rurales en la cantidad que fuera necesaria para dar educación a los millares de niños que viven en nuestros campos, ni funcionan en la costa el número de Centros escolares ne-

cesarios para transformar la mentalidad de los futuros hombres de mar. Las escuelas rurales y las escuelas de la costa no tienen establecidas enseñanzas especiales para los que han de ser mañana los agricultores y los marinos de la nación. Salen de estas escuelas lo mismo que los niños de los grandes núcleos urbanos: desconociendo la agricultura y el mar. Más tarde, cuando llega la hora de ganar el pan, tienen que realizar un duro aprendizaje, luchando con todos los inconvenientes, y con la miseria en primer término, porque su escasa cultura no les permite ser otra cosa que pobres esclavos.

España, que sería una nación poderosa económicamente si supiera explotar su agricultura, no obtiene de ella sino lo que quiere darle buenamente su suelo. Nuestro obrero agrícola no está lo suficientemente preparado para aumentar su producción sin forzar su jornada. Eso mismo pasa por lo que se refiere a nuestras industrias marítimas y pesqueras. Los pescadores españoles obtendrían en un país mejor organizado triple utilidad que en el nuestro.

La Caja Central de Crédito Marítimo, dándose cuenta de la importancia que para el porvenir de los pueblos tiene la escuela, y comprendiendo que para que España obtenga la debida utilidad de su extenso litoral es preciso crear una generación de hombres de mar culta y fuerte, está fundando escuelas en todo el litoral español, que realizan una admirable función. Existen en la actualidad 120 escuelas, a las que concurren nueve mil alumnos, costeadas por dicho organismo. Estas escuelas son organizadas por los Pósitos de pescadores, y en ellas reciben los alumnos, además de la enseñanza general, la profesional; es decir, se les enseña a ser verdaderos marinos.

A la vuelta de los años, los hombres que se funden hoy en el crisol de los Pósitos estarán en condiciones, no sólo de transformar la industria, sino de intervenir con acierto en la vida nacional, que necesita de la cooperación de todos: de los hombres de tierra adentro, sobrios y laboriosos y de los hombres de la costa de amplios horizontes y de fecundas iniciativas...

RODOLFO VIÑAS.



La pesca del pez espada en los Estados Unidos

La persecución del pez espada es extraordinariamente interesante, pareciendo más bien que se trata de la caza de grandes animales terrestres, pues participa de las emociones de ésta. No existe en ella el paciente y cuidadoso cebado y la prolongada espera de la pesca en general, ni las desazones causadas por la accidental captura de pececillos sin importancia. La pieza es vista, seguida y engañada con diversas maniobras, siendo más tarde muerta a fuerza de brazos y de maña.

El pez espada es, a veces, un poderoso enemigo, que envía a los puertos los barcos de sus perseguidores agujereados y a punto de hundirse (véase la nota del final) a causa de las averías que les ocasiona. Se ha sabido de un buque averiado veinte veces en una sola temporada por peces espadas.

En esta clase de pesca hay el aliciente del peligro personal, pues a veces los pescadores son maltratados por el enfurecido pez. Un individuo de la tripulación de un pesquero fué seriamente herido por un pez espada, el cual atravesó con su pico el fondo de roble de un bote donde aquél se hallaba, penetrando después unos cinco centímetros en su talón desnudo.

Cuando los hombres han experimentado los placeres de esta pesca, una extraña fascinación les impele a repetirla. Un viejo pescador, que se había deicado a ella durante veinte años, decía que cuando navegaba pescaba en sueños todas las noches, y que muchas veces se magullaba las manos y se arrancaba la piel de los nudillos golpeando contra el techo de su litera cuando levantaba los brazos para arrojar el arpón contra los imaginarios peces espadas de sus sueños.

Para capturarlos debe tenerse presente que no suben nunca a la superficie sino cuando la mar está relativamente tranquila. El barco que los busca deberá ir cruzando de aquí para allá, por todos los sitios donde exista abundancia de peces pequeños, pues esta abundancia indica posibilidad de encontrarlos. Preguntará a los buques que vaya encontrando si ha visto algún pez espada, variando su rumbo en demanda de las localidades donde las noticias así adquiridas lo indiquen. En el palo de proa habrá siempre un vigía práctico, cuya vista, a ello acostumbrada, puede divisar a dos y tres

millas de distancia el movimiento ondulatorio de sus lomos.

Una vez vistos, el vigía cantará su encuentro, y el buque gobernará directamente hacia él. El patrón se instalará en su sitio, en el *púlpito*, suspendido del extremo del botolón de proa, manteniendo el asta del arpón cogida con ambas manos por su extremo más pequeño, y dirigirá al timonel con la voz y el gesto, para gobernar del modo más conveniente.

No habrá dificultad en aproximarse al pez espada con un buque grande; pero no así con un bote o embarcación pequeña, pues entonces desaparecerá el animal.

Aunque el buque hunda su proa en el agua y la levante después con fuerza, y aunque llegue a tocar las olas con el botolón, no se asustará aquél; pero si oye algún otro ruido se sumergirá inmediatamente y desaparecerá.

En esta forma puede avanzarse hasta que el botolón caiga sobre el mismo lomo del pez; pero un arponero habilísimo no esperará tanto. Cuando se encuentre a dos o tres metros de distancia le lanzará el arpón, cuyo palo o asta no debe ser demasiado largo. Su fuerte brazo le impelirá de modo de introducir el arma en el dorso del pez para que quede hincada recta y al lado de la alta aleta dorsal, retirando el asta una vez clavado el hierro y amarrándola otra vez en su sitio. Entonces se desarrolla el cordel, hecho firme al hierro, a medida que huye el pez, siendo llevado acto continuo a un bote que se remolca por la popa del buque; saltan dos hombres dentro de la embarcación y halan del cordel hasta traer el pez al costado, donde se le da muerte con una lanza ballenera, que se le introduce por las agallas. En seguida se iza a cubierta por medio de un aparejo que se da a los obenques.

Los pescadores tienen la teoría de que el pez espada no ve ningún objeto situado frente a él, a causa de la peculiar disposición de sus ojos, existiendo ejemplos de haber sido muertos por hombres que tripulaban una canoa hábilmente dirigida.

DOMINGO CARAVACA.

NOTA.—Este artículo ha sido tomado de un *Tratado de pesca*, de los Estados Unidos, del año 1887.

.....

La utilidad de los palangres en la pesca.

De los aparejos de mano que existen hoy para capturar peces es, sin duda alguna, el más antiguo, el que no ha desaparecido a través de los tiempos ni creo que desaparezca jamás, el conocido por el nombre de liña o aparejo de mano, que consiste en un cordel más o menos largo y más o menos grueso, que termina con una piedra, un plomo u otro peso cualquiera cuando se quiere que baje al fondo o quede a cierta altura de él, pues son muy variadas las formas de emplearlo, y a ese cordel fuerte se le colocan una o varias pernadas de otro más fino, de tansa, coco o de alambre, según los puertos, la profundidad o la clase de peces que se pretenda coger con ellos.

Pero los aparejos de mano o liñas, aunque muy seguros para la pesca, son muy poco productivos, ya que se concretan a pescar pez por pez, y esto probablemente hizo pensar en el medio de perfeccionarlos, sin variar desde luego su característica principal, que es el anzuelo. Para ello se trató de aumentarle el número de ellos, empleándolo entonces como un palangre, pero en sentido vertical; con lo cual se ha conseguido capturar más peces que con el simple aparejo de mano o liña.

Mas como esto no producía bastante cantidad de pescado y, además, empleaba mucho tiempo, se pensó en ampliar el palangre vertical y trasformarlo en palangre horizontal, sin prescindir en absoluto del anterior, que aun se usa en algunos sitios.

Así, pues, el palangre verdadero, llamado así más corrientemente, puesto que tiene muchos nombres, unas veces, caprichosos, y otras, que se relacionan con la pesca que capturan, se compone de varias piezas o palangres pequeños, que se amarran unas a otras, formando una cuerda total, que a veces tiene 4.000 metros, y en ocasiones, aun más. Estas cuerdas, llamadas madres, se diferencian de las pernadas que llevan los anzuelos en que siempre son más gruesas, y a ellas se fijan otros cordeles más finos, que tienen distintos nombres, según los puertos, los cuales se colocan a distancia de metro y medio, para que nunca se toquen los anzuelos.

Los palangres que se calan en sentido horizontal, o bien lo hacen en el fondo, o a distintas alturas de él, porque esto depende de donde se encuentren los peces; y para graduar la altura tienen unas boyas en la superficie y piedras o plomos en los extremos de la parte inferior.

La mayoría de los palangres los calan de noche

o cerca del alba, y cuando son muy grandes, al acabar de calar la última cuerda ya empiezan a recogerlos por la primera, regresando al puerto con la pesca capturada, porque como hay que limpiar los anzuelos y volver a cebarlos de nuevo y la distancia a recorrer es muy respetable, no hay tiempo hábil en cada día para más de una operación.

Se les ceba con sardina o pescados pequeños, frescos, porque con ellos se capturan más peces, o salados en otro caso.

Hay ocasiones en que se coge con estos aparejos un pez en cada dos o tres anzuelos, y por eso se han dado muchos casos, sobre todo en la pesca del besugo en el Cantábrico, que es en donde se emplean mucho, de recogerse con uno de ellos, de cerca de 5.000 metros, durante la época de invierno, 1.700 peces, que pesaron una tonelada y han valido 1.500 pesetas, y algunas veces hasta 2.000, sobre todo en los días próximos a la Nochebuena.

El palangre es un aparejo de pesca muy corriente y popular en nuestras cosas, casi tanto como el cordel con anzuelo, porque apenas hay zona alguna pesquera en donde no se le use con distintos nombres, y lo mismo sucede en el extranjero, en donde, aun cuando varíe algo de los nuestros, se emplea para los mismos fines.

Este aparejo es el que está dando mejor resultado en las pesquerías de los mares del Norte, especialmente en la pesca del bacalao, y en España se utiliza mucho para la captura de varios peces, pero principalmente para la del besugo, merluza, marrajo, lisa, raya, róbalo, mero, sargo, chopa y otros; y cuando son de tamaño pequeño, generalmente una o dos cuerdas, suele llamársele palangrillo, y al mayor, en algunos puntos, palangrón.

Se emplea hoy en nuestras costas para toda clase de peces, excepto para aquellos que forman grandes bandos, porque en este caso es más útil y práctica la red, que los captura en grandes cantidades; y por eso hacen muy bien los pescadores en emplear tanto el palangre de varias clases, porque resulta el aparejo más barato, más productivo, que menos gente precisa, y con el cual se cogen solamente los peces del tamaño que se desee, porque esto depende solamente de las dimensiones de los anzuelos que se le pongan.

BENIGNO RODRIGUEZ.

Madrid y noviembre de 1926.

PÁGINA HUMORÍSTICA



—Desembarcamos en un islote cubierto de tal modo de langostas, que estaba rojo.

—¡Pero las langostas no son rojas hasta después de cocidas!

—Eso te dará idea de lo que quemaban los rayos del Sol.

(Le Matin. París.)



El intermediario arruinado leyendo el reglamento tipo de los Pósitos de pescadores.—¡Yo no sé si tirarme al mar o hacerme del Pósito!

El hijo.—El marinero que fué comido por el indio caníbal, ¿puede ir al cielo?

El padre.—Sí.

El hijo.—Y el caníbal, ¿puede ir?

El padre.—¡No!!

El hijo.—Entonces, ¿cómo puede ir el marinero si está dentro del caníbal?



El naufrago que está en el barco.—¿Se ha salvado mi mujer?

Los del bote.—¡Sí, sí!... ¡Echese de prisa!

El del barco.—¿Y mis diez hijos?

Los del bote.—Sí; ande, no pierda más tiempo.

El del barco.—No; me quedo.

—¿Qué significa esto, señor?—pregunta un viajero a otro sobre la cubierta de un buque.—He encendido tres fósforos y usted me apagó los tres.

—Poder de la costumbre, señor. Soy bombero voluntario.

En una excursión marítima:

La suegra.—¡Qué hermosa es la Naturaleza! ¡Al ver este mar espléndido quisiera ser gaviota!

El yerno.—Y yo escopeta.

Un proyecto importante.

El seguro de riesgo marítimo de las embarcaciones.

Uno de los asuntos que más preocupan siempre a la Caja Central de Crédito Marítimo es el estado en que quedan los modestos propietarios de barcos de pesca cuando alguno de estos naufraga a consecuencia de temporales o siniestros marítimos.

No pasaron inadvertidas nunca para la Comisión permanente de dicha Institución las frecuentes demandas de auxilios hechas por los damnificados de nuestras costas a raíz de algún fuerte temporal. Pero el estado económico de la Caja Central de Crédito Marítimo no permite que se destine cantidad alguna para esta atención.

El Gobierno, por su parte, remedia en lo posible estas catástrofes; pero en la mayoría de los casos no puede acudir en ayuda de estas desgracias con la eficacia que todos desearíamos, por no disponer en los Presupuestos del Estado de crédito suficiente para ello.

Más es preciso reconocer que hay que terminar con este estado de cosas. El desamparo en que en los casos de siniestros marítimos quedan numerosas familias de pescadores son motivos suficientes para buscar el medio de remediarlo en lo posible; pero teniendo en cuenta el patriótico interés del actual Gobierno de no aumentar con más cargas al Tesoro público, para ver la forma de nivelar la situación económica de España, no conviene esperar a que sea el Gobierno el encargado de remediar estos males.

Como, por otra parte, no se puede pensar en que los modestos propietarios de embarcaciones de

pesca gestionen el seguro de éstas, por lo elevado de las primas que exigen todas las Compañías, la Caja Central de Crédito Marítimo ha presentado al Gobierno un proyecto encaminado a crear, bajo la alta tutela de dicha Institución, dependiente del Ministerio de Marina, una Asociación nacional mutua de riesgo marítimo de las embarcaciones de las listas tercera y cuarta.

Así se hizo ya en otra zona de la actividad nacional, en la agraria, suprimiendo el llamado fondo de calamidades públicas, con que se atendía a los labradores damnificados por los agentes meteorológicos, y sustituyendo esta ayuda por el seguro, mediante una Mutualidad creada y subvencionada por el Estado.

Con el establecimiento de este seguro se conseguirá para los armadores que en siniestros marítimos pierdan sus embarcaciones una indemnización que les resarza del valor de aquéllas.

El proyecto aludido tiende a conjurar una de las crisis más importantes que amenaza constantemente a los que dedican su modesto capital a la industria pesquera, y es de esperar que el actual ministro de Marina, Sr. Cornejo, que tantas pruebas ha dado de su cariñosa protección a la clase pescadora, sabrá llevar al ánimo de sus compañeros de Gobierno, tan dispuestos siempre a atender a toda causa justa, la imperiosa necesidad de que se apruebe el proyecto presentado por la Caja Central de Crédito Marítimo, del cual es autor nuestro querido amigo D. Alfredo Saralegui.

Actividades de la Caja Central de Crédito Marítimo.

Subvenciones concedidas por la Caja durante el mes de noviembre de 1926 a las varias Secciones establecidas en los Pósitos que a continuación se mencionan:

Préstamos.—Pósito Marítimo. Malagueño, 70.000 pesetas; Pósito de pescadores de Comillas, 17.000; total, 87.000 pesetas.

Socorros mutuos.—Pósito de pescadores de Altea, 475,70 pesetas; Pósito de pescadores de Torre la Mata, 141,70; Pósito de pescadores de Moaña, 484,25. Pósito de pescadores de La Escala, 154,50, Pósito de pescadores de Ceideira, 20; Pósito marítimo de Valencia, 264,85; Pósito de pescadores de Rosas, 347,50; total, 3.090,40 pesetas.

Organización.—Pósito de pescadores de Laredo, 2.000 pesetas.

Enseñanzas.—Pósito marítimo-terrestre de Aldán-Hío, 2.711 pesetas; Pósito de pescadores de Tarifa, 2.000; Pósito de pescadores de Corme, 100; total, 4.811 pesetas.

IX Conferencia Internacional

La reglamentación de la con

La Conferencia dedicó sus sesiones décimocuarta y décimoquinta (22 de junio, por la tarde, y 23 de junio, por la mañana) al contrato de embarque de los marinos.

El Sr. Devos, delegado gubernamental (Bélgica), presentó el informe de la Comisión encargada de estudiar esta cuestión.

La Comisión había tomado como base de sus trabajos el anteproyecto de Convenio redactado por la Oficina.

Se habían manifestado dos tendencias: la primera aspiraba a realizar un estatuto de los marinos, más o menos completo, codificando las disposiciones vigentes en los distintos países; pero que constituyen, sin embargo, cierto progreso sobre la situación actual, dando así «una solución sobre la base de las legislaciones más adelantadas a varios de los problemas que en el terreno del contrato de embarque preocupaban al mundo marítimo»; la segunda limitaba el Código «a los principios generales ya comunes en las distintas legislaciones y dejaba a la ley nacional la misión de aplicar estos principios en su detalles».

El anteproyecto de Convenio presentado por la Comisión refleja estas dos concepciones y constituye una solución intermedia entre ambos sistemas; ofrece una base seria para las legislaciones de los países donde son posibles todavía las mejoras, y contiene, por otra parte, bastantes principios para uniformar el Derecho social y para realizar un conjunto armónico y único, en el que puedan evolucionar las diferentes concepciones que se adopten a la situaciones particulares.

El anteproyecto de Convenio presentado por la Comisión se hallaba redactado en esta forma:

Artículo 1.º El presente Convenio se aplica a todos los buques que se dedican regularmente a la navegación marítima y que han sido matriculados en el país de una de las altas partes contratantes, así como a los propietarios, capitanes y marinos de dichos buques.

No se aplica a los buques de guerra, a los buques que efectúan el cabotaje nacional, a los yates de recreo, a los *indian country craft*, a los barcos de pesca ni a los barcos de menos de 100 toneladas o 300 metros cúbicos de desplazamiento. En lo que se refiere a los buques que se dedican al *home trade*, el límite de desplazamiento es el fijado actualmente por la legislación nacional.

Art. 2.º Para la aplicación del presente Convenio, el significado de los términos que van a continuación será el siguiente:

a) El término «buque» se refiere a toda embarcación de cualquier clase, de propiedad pública o particular, que se dedique regularmente a la navegación marítima.

b) El término «marino» comprende todas las personas, excepto los capitanes, pilotos, alumnos de los buques-escuelas, aprendices ligados por un contrato espe-

cial de aprendizaje, empleados o contratados a bordo y que figuran en el rol. Quedan excluidos los tripulantes de las flotas y demás marinos al servicio permanente del Estado.

c) El término «capitán» se refiere a todas las personas, excepto los pilotos, que manden y tengan la responsabilidad de un buque.

d) El término «buques destinados al *home trade*» se aplica a los buques que realizan el comercio entre los puertos de un país determinado y los puertos de un país vecino, dentro de los límites fijados por la legislación nacional.

Art. 3.º El contrato de embarque será firmado por el armador o su representante y por el marino. Se dará al marino y a su consejero las facilidades del caso para examinar el contrato de alistamiento antes que éste sea firmado.

El marino firmará el contrato en las condiciones que determine la ley nacional para asegurar el control de la autoridad pública competente.

La ley nacional deberá establecer disposiciones para garantizar que el marino conozca las cláusulas del contrato.

El contrato no contendrá ninguna disposición que sea contraria a la ley nacional o al presente Convenio.

La ley nacional deberá prever cualquier otra forma- lidad y garantía juzgadas necesarias para proteger los intereses del armador y del marino.

Las disposiciones del presente artículo relativas a la firma del contrato serán consideradas como ejecutadas si se establece, por acto de la autoridad competente, que las cláusulas del contrato han sido presentadas por escrito a dicha autoridad y que han sido confirmadas a la vez por el armador o su representante y por el marino.

Art. 4.º El contrato de embarque no podrá contener ninguna cláusula por la cual las partes convengan de antemano derogar las reglas normales de competencia de las jurisdicciones. Sin embargo, esta disposición no es obstáculo para que se provea la solución por medio de arbitraje de las objeciones entre las partes.

Art. 5.º Todo marino tendrá derecho a un documento que contenga la indicación de su empleo a bordo del navío. Las legislaciones nacionales deberán determinar la forma de este documento, los detalles que se inscribirán y las condiciones en que figurarán las menciones.

Este documento no contendrá ninguna indicación relativa a los servicios hechos por el marino o referente a los salarios.

Art. 6.º El contrato de embarque podrá hacerse por tiempo determinado, por viaje o, si la ley nacional lo permite, por un tiempo indeterminado.

El contrato de embarque deberá indicar, en términos precisos, los derechos y las obligaciones respectivos de cada una de las partes.

al del Trabajo de Ginebra

atación de las tripulaciones.

Contendrá obligatoriamente las menciones siguientes:

1.ª Los nombres y apellidos del marino, el día de su nacimiento o su edad, así como el lugar donde nació.

2.ª El lugar y la fecha del contrato.

3.ª La designación a bordo de los navíos del cual o de los cuales el marino se compromete a servir.

4.ª El efectivo de la tripulación del navío, en caso de que la legislación nacional lo prevea así.

5.ª El viaje o los viajes a efectuar, si pueden ser determinados en el momento del alistamiento.

6.ª El servicio que el marino deberá desempeñar.

7.ª Si fuese posible, el lugar y la fecha en que el marino deberá presentarse a bordo para prestar servicio.

8.ª Los víveres que correspondan al marino, salvo si este punto fuese reglamentado de otra manera por la ley nacional, así como el importe de los salarios.

9.ª El término del contrato, ya sea:

a) Si el alistamiento se ha hecho por un tiempo determinado, la fecha en que expira el contrato.

b) Si el contrato se ha hecho por viaje, el destino convenido para la terminación del contrato y la indicación del plazo a la expiración del cual será libertado el marino después de llegar a este destino.

c) Si el contrato es por tiempo indeterminado, las condiciones en las cuales podrá rescindir el contrato cada parte y el plazo de previo aviso, con tal de que la rescisión del contrato por parte del armador no pueda tener lugar antes de un plazo de aviso previo más conto que el estipulado en caso de rescisión por parte del marino.

10. El permiso, pagado anualmente, concedido al marino después de haber pasado un año al servicio del mismo armador, si la legislación nacional lo prevé así.

11. Cualquier otra mención que la ley nacional pudiera exigir.

Art. 7.º La legislación nacional puede prever que haya a bordo de los navíos un rol de tripulación y que el contrato de alistamiento sea trascrito a este rol de tripulación o anejo a este rol, según lo que prevea la ley nacional.

Art. 8.º Con el fin de permitir a los marineros que se aseguren de la naturaleza y el alcance de sus derechos y obligaciones, la legislación nacional deberá prever disposiciones que fijen las medidas necesarias para que los marineros puedan informarse a bordo de una manera precisa sobre las condiciones de su empleo, sobre todo por medio de avisos, de las condiciones de su contrato de embarque, en un lugar fácilmente accesible de los locales de la tripulación o por cualquier otra medida apropiada.

Art. 9.º Los contratos de embarque por tiempo indeterminado cesan con la rescisión del contrato por cada una de las partes en un puerto de carga o de descarga del navío, bajo condición de que el plazo de previo

aviso convenido a este efecto, y que deberá ser de un mínimo de veinticuatro horas, sea observado.

El previo aviso deberá hacerse por escrito; la ley nacional determinará las formas necesarias para evitar toda protesta ulterior entre las partes.

Compete a la legislación nacional el determinar las circunstancias excepcionales en que el plazo de previo aviso, aunque haya sido dado regularmente, no tendrá por efecto la denuncia del contrato.

Art. 10. El contrato de embarque hecho por viaje, a plazo determinado o indeterminado, será resuelto en derecho en los casos siguientes:

a) Consentimiento mutuo de las partes.

b) Muerte del marino.

c) Pérdida o incapacidad absoluta de navegación del navío.

d) Cualquier otra causa que pueda estipular la legislación nacional o el presente Convenio.

Art. 11. La legislación nacional deberá fijar las circunstancias en que el armador o el capitán podrán despedir inmediatamente al marino.

Art. 12. La legislación nacional fijará igualmente las circunstancias en que el marino podrá pedir se le desembarque inmediatamente.

Art. 13. Todo marino que demuestre a satisfacción del armador o de su representante que puede obtener el mando de un navío o de un cargo de oficial o de mecánico, o de cualquier otro superior al que ocupa, ya sea porque hayan intervenido después de su alistamiento circunstancias que hagan su despido cuestión de interés capital para él, puede pedir el despido con salario hasta la cesación del servicio, a condición que asegure, sin gastos nuevos para el armador, su reemplazamiento por una persona competente y de confianza, aceptada por el armador o su representante.

Art. 14. Cualquiera que sea la causa del término o de la denuncia del contrato, la liberación del compromiso será anotada en el documento entregado al marino, de conformidad con el artículo 5.º, y en el rol de tripulación con una mención especial, que deberá, a petición de una u otra parte, estar revestida del visto bueno de la autoridad pública o competente.

El marino tendrá siempre la facultad de pedir al capitán un certificado, separadamente establecido, apreciando cómo fué su servicio o indicando, al menos, si ha observado estrictamente las obligaciones del contrato.

Art. 15. La legislación nacional deberá prever las medidas propias para asegurar la observancia de las disposiciones del presente Convenio.

La Conferencia procedió a examinar este proyecto.

El Sr. Saralegui y Casellas, consejero técnico gubernamental (España), apoyado por el Sr. Beasley, delegado obrero (Australia), propuso que en el párrafo segundo del artículo 1.º se suprimieran las palabras «a los bu-

ques que efectúan el cabotaje nacional», y que se añadiera un tercer párrafo, concebido en esta forma: «En cuanto al cabotaje nacional, será facultativa la aplicación del presente Convenio.»

Según dicho señor, en el segundo párrafo del artículo 1.º muchos marinos se encuentran excluidos de las garantías que el presente Convenio ofrece y que otorgan ya ciertas leyes nacionales, entre ellas la española. Por la forma en que está redactado este párrafo, pudiera considerarse alguien que existe alguna dificultad para aplicar la Convención a los marinos empleados en el cabotaje nacional o en la pesca. Ahora bien; para estos últimos se ha presentado una resolución pidiendo a los Gobiernos estudien la cuestión de enrolamiento para las embarcaciones de pesca, con el fin de asegurar a los pescadores la protección más completa posible. En su virtud, de todos los marinos empleados en los buques de las diferentes categorías mencionadas en el párrafo segundo del artículo 1.º, tan sólo los que se dedicasen al cabotaje nacional podrán considerarse excluidos de los beneficios de la Convención; lo que justifica la propuesta de la Delegación gubernamental española.

El Sr. Dell'Oro Maini, delegado patronal (Argentina), y el Sr. Cuthber Laws combatieron esta enmienda. En el cabotaje nacional, el marino nunca se aleja de su país y puede siempre disfrutar de la protección de su ley nacional. Además, la Marina de cabotaje ha estado siempre, hasta ahora, excluida de los Convenios internacionales.

Sometida a votación la enmienda, fué rechazada, y quedó aprobado el artículo 1.º

El Sr. Saralegui y Casellas propuso que en el párrafo b) del artículo 2.º se suprimieran las palabras «y que figuran en el rol». A juicio suyo, las ventajas del Convenio deberían alcanzar a todas las personas que son contratadas de una manera permanente para hacer sus servicios a bordo. Como ciertas legislaciones establecen que algunas personas contratadas de una manera permanente no figuran en el rol (tales como radiotelegrafistas, músicos, etc.) y, por otra parte, de no determinarse quiénes han de figurar en dicho rol da lugar a una indeterminación y posible variación de los tripulantes que han de gozar de las garantías del contrato, es por lo que la Delegación española propone la supresión de referencia. Esta enmienda fué rechazada, aprobándose el artículo 2.º

El artículo 3.º fué aprobado sin discusión.

El Sr. Berlingieri, consejero técnico gubernamental (India), apoyado por el Sr. Sjostrand, consejero técnico gubernamental (Suecia), propuso que en el artículo 4.º se omitiera la frase siguiente:

«Sin embargo, esta disposición no es obstáculo para que se prevea la solución, por medio de arbitraje, de las objeciones entre las partes.»

Sustituyéndola por el texto siguiente:

«Sin embargo, esta disposición no es obstáculo para que se prevea por las leyes nacionales la solución, por medio de arbitraje, de los conflictos individuales o colectivos en materia de contrato de trabajo.»

El Sr. Berlingieri consideraba que la segunda parte del artículo 4.º anula el principio contenido en la primera parte, porque, en virtud de una cláusula incluida en el contrato de embarque, las partes pueden entregar su diferencia a un arbitraje amistoso. Pero el origen del arbitraje debe estar, no en la voluntad de las partes, sino en la ley.

El Sr. Mayeda, delegado gubernamental del Japón, propuso que, en vez de las primeras palabras del artículo 4.º: «El contrato de embarque no podrá contener...», se pusieran las siguientes: «Deberán adoptarse medidas de acuerdo con la legislación nacional para impedir...».

Según el Sr. Mayeda, el comienzo del artículo 4.º constituye una derogación de los principios jurídicos actuales, o por lo menos de aquellos en que se basa la legislación nacional japonesa en esta materia. Hay que dejar a las autoridades administrativas la misión de regular las estipulaciones de que se trata.

Esta enmienda, apoyada por el Sr. Cuthber Laws y combatida por el Sr. Beasley, fué aprobada por 40 votos contra 39, quedando aprobado el artículo 4.º enmendado en esta forma.

El Sr. Saralegui y Casellas propuso que el artículo 5.º diga: «Todo marino tendrá un documento que contenga la indicación de su empleo a bordo», en lugar de «Todo marino tendrá derecho a...».

En defensa de su enmienda manifestó dicho señor que en algunos países los marinos tienen una libreta, que se puede calificar de profesional, y sin las cuales no pueden aquéllos embarcarse a bordo de los buques como tripulantes; por lo cual el derecho de tener una libreta no debe ser considerado como un derecho, sino como una obligación.

El Sr. Cortina, representante de los navieros españoles, expuso que el documento de que se hace mención en el proyecto es en España la libreta del marino, respecto al uso de la cual se tiene ya bastante experiencia; constituye una garantía contra las desertiones, y al mismo tiempo protege a los marinos cumplidores de su deber. Considera que la enmienda de la Delegación gubernamental española debe aceptarse, tanto por las Delegaciones gubernamentales y los patronos, como por los obreros. «Estamos —dice— muy interesados en que exista el mayor número de garantías para el cumplimiento de las cláusulas del contrato; por ello yo apoyo la enmienda de mi Gobierno.»

Esta enmienda fué aprobada por 46 votos contra 24.

El Sr. Hoskin, consejero técnico gubernamental (Imperio británico), pidió que al comienzo del segundo párrafo del artículo 5.º se añadieran las palabras «a menos que el marino no lo desee».

Esta enmienda fué rechazada por 51 votos contra 27. El artículo 5.º, con la enmienda indicada anteriormente, fué aprobado.

El Sr. De Rousiers, delegado patronal (Francia), solicitó que en el artículo 6.º se suprimiera el párrafo décimo, por tratarse de una disposición sin alcance. Esta enmienda fué rechazada por 48 votos contra 27.

El Sr. De Rousiers (Francia) propone se suprima el párrafo décimo del artículo 6.º, que no figuraba en la Memoria de la Oficina. En apoyo de su propuesta dice que, refiriéndose el artículo 10 al permiso retribuido para los marinos, si la legislación nacional lo concede así, no sirve para nada su inclusión en el proyecto, pues si la legislación nacional no prevé la concesión de ese permiso, el mencionado párrafo no obliga a nadie ni a nada.

El Sr. Cuthber Laws apoya esta enmienda. El señor Brandt (Bélgica), secundado por el Sr. Curran (Africa del Sur), defiende el párrafo de referencia.

El Sr. Cortina, representante de los armadores españoles, hace la aclaración de que en España el permiso de un mes anual con derecho a sueldo está legislado tan

sólo para los oficiales, y no para los marinos, como equivocadamente se expuso por uno de los oradores anteriores.

La Conferencia aprobó los artículos 6.º, 7.º y 8.º

El Sr. Gassner, delegado gubernamental (Alemania), pidió que en el segundo párrafo del artículo 9.º se indique que «el previo aviso puede darse por escrito o verbalmente». Esta enmienda fué rechazada por 32 votos contra 31.

El Sr. Brandt, consejero técnico patronal (Bélgica), presentó la siguiente enmienda, que después de discutida fué retirada por su autor:

«Se concederá su indemnización especial a todo capitán, oficial o marino que haya estado durante un período determinado al servicio de un mismo armador, en el caso de ser despedido por circunstancias que no puedan imputársele.

»El importe de esta indemnización y su forma de pago, así como las condiciones de concesión, las determinará en cada país la legislación nacional.»

El artículo 10 fué aprobado sin discusión.

El Sr. Henson, consejero técnico obrero (Imperio británico), propuso la supresión del artículo 11. Pretendiendo mantener las legislaciones nacionales que rigen la materia, no se hace más que perpetuar las injusticias y las imperfecciones que los marinos sufren en la actualidad.

El Sr. Cuthber Laws declaró que los artículos 11 y 12 se complementan, y que no se puede suprimir uno de ellos y mantener el otro.

Después de una ligera discusión, el Sr. Henson retiró su enmienda.

Los artículos 11 y 12 fueron aprobados.

El Sr. De Rousiers, delegado patronal (Francia), propuso la supresión del artículo 13, que no confiere al armador el mismo derecho que al marino. Esta enmienda fué rechazada, quedando aprobado el artículo 13.

El Sr. Molengraaf, delegado gubernamental (Países Bajos), propuso que a la mitad del primer párrafo del artículo 14 se diga «de conformidad con el artículo 5.º (en vez de y) sobre el rol de tripulación».

Esta enmienda fué rechazada, y quedaron aprobados los artículos 14 y 15.

El conjunto del proyecto de Convenio fué aprobado por 78 votos contra 13.

En su sesión décimoséptima (24 de junio, por la mañana) se procedió a la votación final y nominal, quedando aprobado por unanimidad (95 votos contra ninguno) el proyecto de Convenio relativo al contrato de embarque de los marinos.

Contrato de alistamiento para los barcos de pesca.

La Comisión, reconociendo la conveniencia de examinar la aplicación a la industria pesquera de los principios contenidos en el Convenio, propuso la adopción de la resolución siguiente:

«La Conferencia demuestra el deseo de que los Gobiernos nacionales estudien la cuestión del contrato de alistamiento para los barcos de pesca, con objeto de asegu-

rar a los intereses de los pescadores la protección más completa posible por medio de su legislación.»

El grupo obrero propuso el siguiente texto:

«Teniendo en cuenta la importancia excepcional de la industria de pesca marítima internacional;

Teniendo en cuenta el hecho de que la industria de la pesca ha sido excluida, hasta ahora, de la aplicación de las reglas internacionales;

Teniendo en cuenta, por otro lado, que la industria de la pesca marítima constituye una parte importante de la navegación internacional, la Conferencia pide al Consejo de Administración que inscriba la cuestión de alistamiento, en lo referente a la pesca marítima, lo mismo que en las demás navegaciones excluidas en el Convenio relativo al contrato de embarque, en el orden del día de una próxima reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo consagrada a la cuestiones marítimas.»

El señor conde de Alca, delegado gubernamental de España, apoya esta última enmienda, haciendo resaltar que su espíritu es el mismo que animaba a la enmienda que la misma Delegación presentó al párrafo segundo del artículo 1.º, que no existe ningún marino que no cuente con las garantías del contrato de embarque. Al sentarse en el banco nuestro delegado, de los bancos situados detrás de la Delegación española salieron algunos vivas a España.

La enmienda del grupo obrero fué aprobada por 55 votos contra 25.

Los obreros y el esperanto.

El grupo obrero de la VIII Conferencia Internacional del Trabajo votó por unanimidad, el 4 de junio, la resolución siguiente:

«En vista de las dificultades que han experimentado durante la reunión por el empleo de lenguas diferentes, y en vista de la imposibilidad de vencer estas dificultades aun utilizando tres lenguas nacionales oficiales,

»Los delegados obreros declaran que el problema de los idiomas dificulta mucho el acuerdo rápido y completo y la colaboración de los trabajadores de los distintos países.

»Por consiguiente, y a fin de resolver el problema, aconsejan a las organizaciones obreras nacionales e internacionales y a sus miembros que procuren adoptar el esperanto, lengua auxiliar internacional neutra.»

Esta resolución fué comunicada al director de la Oficina Internacional del Trabajo; iba acompañada de una carta agradeciendo a la Oficina la publicación de un Boletín y varios folletos en esperanto, y expresando la esperanza de que será posible fomentar el empleo de esta lengua. Esta carta iba firmada por los señores Arthur Pugh, delegado obrero (Imperio británico); Lt. J. P. Mortished, consejero técnico obrero (Estado libre de Irlanda); Alfredo Saralegui y Casellas, consejero técnico gubernamental (España), e Y. Sakurai, consejero técnico gubernamental (Japón).



DE HISPANOAMÉRICA

CHILE

Los males de trascendencia social.—Con frecuencia ha venido preocupándose en estos últimos tiempos la Prensa chilena del avance alarmante de los males de trascendencia social en aquel pueblo, hecho que queda especialmente de relieve con ocasión de la incorporación a filas, pues buena parte de los llamados tienen que ser rechazados, previo examen médico, por inutilidad física.

Cada año la proporción de inaptos para el servicio es mayor, hasta el punto de que esta circunstancia ha debido preocupar seriamente la atención de la Superioridad de aquellas instituciones armadas.

El ministerio de Higiene ha recibido una nota del de Marina en la que se dice que el 50 por 100 de los individuos llamados este año ha revelado hallarse contagiado de aquellos males que producen la degeneración de la raza.

Agrega la comunicación que el 10 por 100 de los afectados sufre de tuberculosis, y el 40 por 100 restante, de enfermedades de trascendencia social.

En presencia de tan grave situación, el ministro de Higiene elevará los antecedentes que le ha proporcionado su colega de Marina al Consejo de Gabinete, a fin de que el Gobierno tome debida nota de la necesidad de activar en lo posible la campaña de defensa de la raza por medio de la aplicación integral de las disposiciones del Código sanitario, recientemente dictado.

Caja de Crédito naviero.—El Gobierno chileno está en el deber de terminar su obra, encaminada a facilitar el desarrollo de la Marina mercante del país, concediendo auxilios metálicos a la Caja de Crédito naviero, para que ésta a su vez pueda hacer préstamos a los armadores.

Se conseguiría de esa forma la renovación del material mercante, que es de imperiosa necesidad para la Marina de guerra.

Las Compañías que quisieran traer nuevos vapores y establecer líneas al extranjero encontrarían, por medio de la Caja de Crédito Naviero, las facilidades de la pronta adquisición de estas na-

ves, con garantía del casco, como también los pequeños capitalistas o el mismo personal mercante que tuviera sus economías podría conseguir de la Caja de Crédito facilidades para adquirir buques motores de pequeño tonelaje para efectuar el comercio de cabotaje.

Esta sería la manera más práctica para desarrollar la Marina mercante de pequeño tonelaje y formar pequeños armadores, que más tarde, con la experiencia adquirida, podrían constituir Compañías que habrían de satisfacer las aspiraciones de aquel país.

Los buques motores de pequeño tonelaje han sido puestos en práctica en la Argentina y Perú con grandes resultados y han ido formando el personal técnico de ingenieros en combustión interna, que es la máquina marina que está desplazando a la actual.

La pronta renovación de la Marina mercante es el sentir de la Marina de guerra, que cree también que el Gobierno tiene el deber de velar por el auxiliar indispensable en caso de cualquier conflicto internacional. La Marina mercante de pequeño tonelaje serviría para abastecer la necesidad de aprovisionamiento de puerto a puerto, mientras los buques de gran tonelaje estarían ocupados en la movilización, y en tiempo de paz, llevando nuestros productos al extranjero; además de esto, los fletes quedarían en el país, enriqueciendo la economía nacional.

La venta del *Aconcagua* y *Teno* vendría a beneficiar con los fletes a las Compañías extranjeras, sin ningún provecho para nuestro país, y dejaría a un centenar de personas sin trabajo, hoy que nuestro país debe preocuparse de la desocupación, problema de vital importancia.

Todas estas razones indican al Gobierno que debe legislar o dar los auxilios necesarios para el pronto funcionamiento de la Caja de Crédito Naviero, aspiración muy sentida en los Círculos armadores y personal de la Marina mercante, que está quedando hoy desplazada por muchas circunstancias, que en otra ocasión daremos a conocer.

Capitán JOSE OLLINO B.



Informaciones del Extranjero

POLONIA

Creación de una flota mercante.—El Gobierno ha comprado a los Chantiers Navals Français, de Caen, cinco vapores de carga. Estos buques, unidos a otros dos adquiridos anteriormente, formarán el núcleo de la flota mercante de esta joven nación. Su explotación será hecha por el Estado, como si fuera una Empresa particular; pero se ha previsto el caso de cederla en el porvenir a una Compañía de navegación polaca.

Dichos buques asegurarán las comunicaciones con los puertos del mar Báltico, Inglaterra, Bélgica y norte de Francia. Su tripulación será polaca, hallándose actualmente una parte de ella, así como los capitanes, en Francia, para hacerse cargo de ellos y conducirlos a Gdynia, que les servirá de puerto de partida.

El Gobierno polaco ha decidido, además, comprar otros quince buques en un plazo de cinco años, con arreglo a un plan elaborado por una Comisión especial, presidida por M. Bartel, vicepresidente del Consejo.

BRASIL

Según las últimas estadísticas del *Lloyd Register*, la Marina mercante ocupa el décimocuarto lugar del conjunto mundial marítimo y el primer lugar, muy distanciado de los restantes, de todas las de América del Sur.

Se compone su flota de 384 buques de vapor, con 447.554 toneladas, a las que hay que sumar 18.089 toneladas más de embarcaciones de pequeño tonelaje.

Sigue a la del Brasil la de la República Argentina, con 192 buques y 202.692 toneladas, destinados en su mayoría a la navegación fluvial.

En general, y a pesar de la crisis de la Marina mercante mundial, se nota un aumento de tonelaje en ella, conservando Inglaterra siempre el primer lugar, con un total de 8.161 buques de propulsión mecánica, de 19.304.670 toneladas de desplazamiento y 136.041 de buques de vela. Siguen los Estados Unidos, con 3.921 buques de vapor y toneladas 14.272.369 y 1.105.807 toneladas de veleros. Japón, 2.087 vapores, con 3.919.807 toneladas. Francia, 1.525 vapores, con 3.399.645 toneladas.

España ocupa el décimo lugar, con 789 vapores, de 1.142.024 toneladas y 41.457 toneladas de veleros.

El total de los buques de vapor en 1925 era de 29.205, con 63.380.376 toneladas, y el de los de vela representaban 2.262.042 toneladas, sumando un total de 65.642.418 toneladas.

ITALIA.—Se ha aprobado una disposición para regular las dos clases diversas de mercados, de producción y de consumo, de pesca, teniendo en cuenta la necesidad de conceder facilidades especiales para la construcción y funcionamiento de los mismos. Esta disposición prevé también la constitución de consorcios, que pueden ser obligatorios, en los centros pesqueros de mayor importancia.

Era de necesidad poner mano en este problema a causa de la desorganización reinante en los mercados, producida por los numerosos intermediarios, cuya primera ocupación era mantener altos los precios, aunque a los pobres pescadores les pagaban precios irrisorios por el producto de su trabajo, ocasionando con ello la ruina de la clase pesquera y el retraimiento de los capitales en empresas pesqueras. Se daba el caso de tener que tirar o dedicar a abonos el pescado cogido en la localidad, al propio tiempo que se vendía en la misma población el pescado llegado de Inglaterra, Francia y Túnez, conservado por medios frigoríficos.

Con esa nueva disposición se espera renazca la confianza de los capitalistas en las empresas pesqueras y el bienestar de la honrada y sufrida clase pesquera.

Es decir, se trata de hacer ahora en Italia lo que hace tiempo se viene haciendo en España mediante la creación de Pósitos.

FRANCIA.—Continúan los trabajos del canal de Marsella al Ródano, que van muy adelantados, según un informe del prefecto de las Bocas del Ródano, procediéndose al dragado y limpieza del canal entre Marsella y el subterráneo del Rove, a la construcción de las cabezas N. y S. y perforación de las zanjas próximas. Se preparan los proyectos de puentes para el canal entre Arlés y Bouc, que se halla en buen estado de entretenimiento en su longitud total de 47 kilómetros.



Literatura * Cultura * Sociedad

Banquete al heroico teniente Núñez.

Jefes y oficiales de la Armada organizaron un banquete en honor del heroico teniente de navío Sr. Núñez, que se verificó en el Palace Hotel de Madrid.

Al acto asistieron, entre otras personalidades,



El heroico teniente de navío D. Antonio Núñez.

el general Biondi, segundo jefe del Estado Mayor Central de la Armada; los generales Aparici, Jiménez, Marina, Núñez, el contralmirante de la Armada Sr. Morales, el ayudante del Rey capitán de navío Sr. Jáudenes y el Sr. Saralegui.

Terminada la comida, en la que reinó la mayor cordialidad y afecto, el Sr. Jáudenes pronunció un discurso para enaltecer la figura del heroico teniente Núñez, resaltando el arrojo y amor fraterno al compañero en peligro que demostró en el acto que tuvo como triste epílogo la muerte del no menos glorioso e inolvidable teniente de navío Durán. Hizo presente la adhesión al acto del Rey y del Príncipe de Asturias.

A continuación, el director de la Escuela de Guerra Naval, capitán de navío Sr. Carvia, pronunció palabras de elogio para el festejado, y éste,

emocionado y con una modestia que le enaltece, dió las gracias.

Al banquete asistieron unos 120 comensales.

■ ■ ■

El viaje de un salmón.

Un salmón que pesaba 10 libras fué cogido hace algunos días en el estrecho de Georgia (Colombia británica). Llevaba adherida a la aleta caudal una placa metálica, una placa de identificación, y en ella una inscripción diciendo que el pez había sido soltado en pleno océano Atlántico por mandato del departamento de Pesca del Canadá, deseoso de obtener datos acerca de la vida y de los movimientos del salmón.

Ahora surge la cuestión de saber si el citado salmón hizo su viaje por el canal de Panamá, por el cabo de Hornos o por el paso del Noroeste.

■ ■ ■

Escuelas de los Pósitos de Mazarrón.

En el puerto de Mazarrón (Murcia) existen dos Pósitos, uno de pescadores y el otro marítimo-terrestre, hallándose en período de organización el Pósito infantil.

Cada uno de estos Pósitos cuenta con su escuela para niños y adultos, disponiéndose en ellas, para la más perfecta enseñanza, de biblioteca, museo, gimnasio, etc.



Alumnos de las escuelas de los Pósitos de Mazarrón.

De día en día se procura ir ajustando el plan educativo al programa de la Caja Central de Crédito Marítimo, obteniéndose cada vez más positivos resultados.

Digno de todo elogio es el señor Ayudante de Marina de Mazarrón, organizador de estas Asociaciones, felizmente ayudado por los ilustres maestros D. José Ortiz y D. Francisco Martínez, todos los cuales, en esta moderna y patriótica cruzada, inspiranse en el altruismo del fundador de los Pósitos españoles, el Excmo. Sr. D. Alfredo Saralegui y Casellas, a quien la Patria deberá la transformación, en plazo breve, de la gran familia pescadora.

* * Legislación, concursos y vacantes * *

LEGISLACIÓN MARÍTIMA

Reales órdenes de 1.º a 15 de noviembre de 1926.

Real orden de 26 de octubre de 1926 (D. O. número 246).—Dispone que se nombre al Director del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando, don León Herrero, delegado de España en la Comisión internacional encargada de la preparación de instrucciones náuticas internacionales para el Mediterráneo.

Real orden de 26 de octubre de 1926 (D. O. número 246).—Nombra al Capitán de fragata D. Wenceslao Benítez, perteneciente al Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando, miembro de la Comisión internacional de mares, etc., del Mediterráneo, en representación de España.

Real orden de 26 de octubre de 1926 (D. O. número 250).—Concede a D. Enrique Aranda la ampliación de un trozo de terreno que le fué otorgado en la ría del Burgo, por Real orden de 15 de julio de 1918, para la propagación y cría de mariscos, con el fin de utilizarla también como corral de pesca.

Real orden de 2 de noviembre de 1926 (D. O. número 252).—Dispone se varíe la redacción del párrafo segundo del artículo 10 del vigente Reglamento para la pesca con el arte de almadraba, aprobado por Real decreto de 4 de julio de 1924, en el sentido que indica dicha Real orden.

Real orden de 2 de noviembre de 1926 (D. O. número 257).—Autoriza la pesca con el arte de traña en el distrito de Villajoyosa, como ensayo, por un año solamente, de día, con raba y a más de dos millas de la costa y en fondos mayores de la altura del arte, siendo la malla mayor de 15 milímetros estando la red mojada.



CONCURSO

Por el presente edicto se convoca a concurso para la provisión de una plaza de profesor de primera enseñanza en el Pósito de pescadores de Tarifa, con el sueldo anual de 2.000 pesetas.

Las condiciones para concursar son las siguientes

Ser mayor de veinte años y menor de cuarenta y cinco.

Tener títulos de piloto y de profesor de primera enseñanza, o uno de los dos.

Pertenecer o haber pertenecido a cualquiera de

las carreras civiles o militares de España con graduación o equiparación, en estas últimas, de oficial.

Informes autorizados de su conducta, y caso de haber desempeñado una escuela, tiempo que la haya ejercido.

Las solicitudes, con el domicilio del solicitante, se dirigirán al señor presidente del Pósito de pescadores de Tarifa hasta el día 22 de diciembre, en cuya fecha se cerrará el plazo de admisión.

Tarifa, a 28 de noviembre de 1926.—Secretario, *Agustín Medero*.—V.º B.º Presidente, *Benito Flores*.

VACANTES DE PRACTICOS DE NUMERO

Además de las publicadas en nuestro número anterior, y de las que, según uesttras noticias, han sido ya cubiertas las de Lastres (Asturias) y Ayamonte (Huelva), existe actualmente una vacante en el puerto de Santander.



LAS ONDINAS

Las olas se quiebran amorosamente en la playa solitaria; brilla la Luna ya; un joven caballero yace recostado sobre la blanca arena; los sueños de su fantasía llévanle a su placer.

Las bellas ondinas, cubiertas con blancos velos, salen de lo más profundo de las aguas. A paso quedo avanzan hasta el caballero, a quien suponen enteramente dormido.

Una mueve entre sus dedos curiosos las plumas del airón; otra examina su tahalí y su portaespada.

La tercera sonríe y sus ojos centellean; desenvaina la espada y, apoyándose en el luciente acero, contempla embelesada el hermoso doncel.

La cuarta va dando saltos en torno de él y salmodia muy quedo: «¡Oh, quién pudiera ser tu amante, querida flor de caballeros!»

La quinta besa con voluptuoso ardor la mano del caballero

La sexta vacila; pero luego se atreve y llega hasta besar sus labios y sus mejillas.

El caballero no es lerdo; mantiene sus ojos cuidadosamente cerrados y se deja abrazar tranquilamente por las bellas ondinas a la luz de la Luna.

ENRIQUE HEINE.

La Casa del pescador.

El Pósito de pescadores de Tarragona ha dirigido un escrito al gobernador civil de la provincia pidiendo que se le conceda el terreno necesario para edificar la Casa del Pescador, a pesar de la oposición hecha por algunos elementos de aquella población. He aquí algo de lo que se dice en el escrito:

«Es evidente el grandioso beneficio que a la clase pescadora ha de reportar la edificación en el terreno que tengo solicitado de la Casa del Pescador, cuya institución, de acuerdo con las normas establecidas por la Caja Central de Crédito Marítimo del ministerio de Marina, contendrá escuelas de ambos sexos para hijos de pescadores, botiquín de primeros auxilios, cooperativa, museo de pesca y secciones de socorros mutuos y Montepío para la vejez.

»En la mayoría de las playas españolas, debido al apoyo y subvención del Estado, se han edificado Casas del Pescador, y en las nuestras más cercanas, como Cambrils, Ametlla de Mar, Torredembarra, Calafell, Villanueva y Geltrú, etc., vemos levantarse edificios, escuelas y cooperativas por el esfuerzo de sus respectivos pescadores; lo que no se ha logrado en Tarragona, con ser mucho más numerosa su clase pescadora.

»Sólo el caciquismo, que ha sumido en la ignorancia y en la miseria a nuestros pescadores, puede oponerse a la edificación de una Casa del Pescador en nuestra playa del Serrallo. Serán los hijos de la actual generación de pescadores los que bendecirán su instalación, por los inmensos beneficios culturales y económicos que les reportará, redimiéndoles de la esclavitud moral en que, por desgracia, hasta ahora han vivido sus padres.»



La Casa del marino iberoamericano.

He aquí el artículo publicado por el importante rotativo *El Sol*, que con tanta frecuencia y acierto se viene ocupando de cuestiones marítimas:

«La revista ESPAÑA MARÍTIMA publica en su último número un artículo de D. Alfredo Saralegui sobre «La Casa del Marino» iberoamericano. No hace mucho dedicábamos un editorial a este importante asunto. Se trata de una obra social que debe acometerse en nuestro país cuanto antes, tomando ejemplo de las instituciones de este carácter establecidas en Inglaterra y en los países escandinavos, principalmente.

»El Sr. Saralegui, que fué el creador de las pocas «Casas del Marino» que existen en España, a la vuelta de un viaje por los países del Norte, no sólo hace moti-

vo predilecto de su actuación social el desarrollo de estas instituciones en nuestro país, sino que considera conveniente crear la «Casa del Marino» iberoamericano en los principales puertos del mundo.

»En los puertos de Amsterdam, Róterdam, La Haya, Scheveningen, Inmidin, Copenhague, Estocolmo, Oslo, Bergen, Goteburg y Hamburgo, visitados por el Sr. Saralegui, existen numerosas instituciones que laboran por el bienestar de los marinos; asilos para viejos marinos y para sus viudas, en los que los ancianos lobos de mar tienen un hogar tranquilo e independiente, a cubierto de la miseria y el hambre. Bolsas de Trabajo u oficinas de colocación, que ponen en relación las demandas con las ofertas de trabajo, no sólo en un puerto, sino en los más importantes de aquellos países, y, sobre todo, «Casas del Marino», en las que los desembarcados encuentran asilo seguro y económico, que los libra de las explotaciones de todo género de que son objeto en las casas de dormir y por parte de los embarcadores privados.

»España debe resolver pronto este problema; tiene un extenso y rico litoral, y es preciso ofrecer las máximas garantías y comodidades a los marinos que lo explotan y que contribuyen al progreso nacional. Por otra parte, buen número de nuestros marinos sirven en barcos extranjeros, y no es justo permanecer indiferentes a la suerte que éstos puedan correr.

»Cree el Sr. Saralegui que conviene preocuparse, además, en favor de todos los marinos de la raza ibera. Al encontrarse éstos sin empleo en puertos extranjeros, deben tener una Casa social que les preste auxilio y los atienda hasta que consigan embarcarse. Siendo obra de todos, resultará bien escaso el sacrificio a realizar.

»La idea habrá de ser acogida con gran interés por los que se dedican en los países de nuestra lengua al estudio de estas cuestiones. Es seguro que la obra social que se proyecta contribuirá en grado extraordinario a afianzar las relaciones espirituales entre los pueblos hispanoamericanos. Pero, sobre todo, los millares de marinos españoles e iberoamericanos, que en la actualidad carecen de protección en los puertos extraños en que desembarcan, habrán de continuar esta obra como una de las más importantes reformas sociales en favor de las clases marítimas.»



La pesca luminosa en Italia.

El arte de luz empleado desde hace bastante tiempo con resultado en extremo favorable en nuestra península ha dado lugar en Italia a pruebas interesantísimas, en las que han intervenido los profesores Police, de Nápoles, y Ruoso, de Catania. El primero de ellos estudió la manera como proceden las diferentes especies de peces en relación con la luz, exponiendo que dicha clase de pesca puede ser utilizada sin inconveniente de ninguna clase. El segundo se dedicó a exponer cuáles son las causas por las que los peces se aproximan a la luz, que prueba de un modo definitivo que el sistema de pesca en que nos ocupamos no puede causar ningún daño, antes por el contrario lo considera como el medio más racional de obtener una pesca fácil y abundante.

El homenaje a la vejez del marino.

He aquí un extracto de lo tratado en la Asamblea verificada en Vigo por el Instituto Nacional de Previsión y Cajas colaboradoras sobre el homenaje a la Vejez del Marino:

«El homenaje a la Vejez del Marino.

»Hace constar el Presidente de la Asamblea que el Instituto Nacional de Previsión recibió de la Caja Central de Crédito Marítimo una comunicación relativa a la organización del homenaje a la Vejez del Marino, contestándose con relación detallada de cómo realizan dicha obra el Instituto y sus Cajas y prometiendo su cooperación.

»Manifiesta el Sr. Moragas no tener la menor duda de que la Caja Central de Crédito Marítimo desarrollará su obra del homenaje a la Vejez del Marino de completo acuerdo con la que ya realizan el Instituto y sus cajas, y hemos de agradecer mucho a la expresada Caja y al Sr. Saralegui, que es su alma, que en la Real orden por la que se establece el homenaje a la Vejez del Marino se haya reproducido, en su texto original y en su espíritu, la significación que se le imprimió cuando fué creada en Cataluña, en 1915. También agradece que en la constitución de los Patronatos locales se dé por la Caja Central de Crédito Marítimo una representación a nuestro régimen. Expone brillantemente lo que es y significa el homenaje a la Vejez en su parte económica, y singularmente en su aspecto afectivo, mostrando la necesidad de mantener la unidad en la fecha de su celebración dentro de cada región o provincia.

»Anuncia que en Cataluña, de aquí en adelante, habrá dos homenajes: el lunes de Pascua, el homenaje general a los ancianos, y el día del Carmen, para los ancianos del litoral de Cataluña y Baleares.

»El Sr. Gainzarain manifiesta que la Caja de Ahorros Vizcaína tiene señalada una fecha para celebrar en Vizcaya anualmente el homenaje a la Vejez. «El homenaje al anciano marino tiene todas las simpatías de nuestra Caja —dice—, y ya las hemos demostrado celebrando en Lequeitio, por iniciativa del pueblo y con la ayuda del Instituto y de la Caja, una fiesta de homenaje al marino anciano.»

»Sería interesantísimo que viniese a sumarse a estos actos la colaboración de la Caja Central de Crédito Marítimo.

»Análogas manifestaciones hace el Sr. Zumalacárregui, y el Sr. Saralegui declara que al proponer la celebración de la fiesta de homenaje a la Vejez del Marino no hizo otra cosa que reproducir la obra

acometida por el Instituto y practicada por sus Cajas y ponerse en relación con el Sr. Moragas, que es el propulsor de tan interesantísima función social.

»Dice que comunicará a todas las Federaciones de los Pósitos marítimos y marítimo-terrestres las conclusiones aquí adoptadas, el interés demostrado por esta Asamblea por los trabajadores del mar y la competencia con que han sido tratados todos sus problemas, y termina manifestando que la Caja Central de Crédito Marítimo se pondrá en relación con las Cajas del Instituto y los Patronatos locales para que, mediante una estrecha colaboración, se desarrolle esta interesante obra.

»Con unas palabras de D. Inocencio Jiménez, considerando al Sr. Saralegui como un colaborador más en esta obra, se levanta la sesión.»



La flota mercante mundial.

La última edición del *Lloyd's Register Book* publica la situación de la flota de comercio mundial en el año 1926. En 1914 la flota de veleros era de un total de 3.685.000 toneladas brutas, y en el año actual ha quedado reducida a 2.112.000 toneladas. La flota de vapores y buques a motor ha pasado en el mismo período de 45.403.000 toneladas a 62.671.000 toneladas brutas.

El tonelaje mundial de vapores y buques a motor se reparte por países del modo siguiente:

Países.	1914.	1926.	Diferencia.
Gran Bretaña e Irlanda...	18.892.000	19.264.000	+ 372.000
Domos. británicos...	1.632.900	2.689.000	+ 1.057.000
Dinamarca...	770.000	1.049.000	+ 279.000
Francia...	1.922.900	3.324.000	+ 1.402.000
Alemania...	5.135.000	3.062.000	- 2.073.000
Grecia...	821.000	922.000	+ 101.000
Holanda...	1.472.000	2.553.000	+ 1.081.000
Italia...	1.433.000	3.150.000	+ 1.720.000
Japón...	1.708.000	3.968.000	+ 2.260.000
Noruega...	1.957.000	2.807.000	+ 850.000
España...	884.000	1.126.000	+ 242.000
Suecia...	1.015.000	1.295.000	+ 280.000
EE. UU. (mar)... ..	2.027.000	11.392.000	+ 9.365.000
Id. (grandes lagos)...	2.260.000	2.348.000	+ 88.000
Otros países...	3.479.000	3.723.000	+ 244.000
Totales ...	45.404.000	62.672.000	+ 17.268.000

La Gran Bretaña sigue en posesión del primer lugar por una notable diferencia. En cambio, el segundo lugar, que pertenecía a Alemania en 1914, ha pasado a los Estados Unidos. El Japón, del sexto lugar ha pasado al tercero. Francia sigue en cuarto lugar, como en 1914; mas Italia ocupa el quinto, en sustitución de Noruega, la cual, a su vez, queda sustituida por Alemania en el sexto lugar, o sea que ha perdido dos puntos.

Una pregunta.

La crisis pesquera en el Norte.

Muchos son los puertos de mar, especialmente del Cantábrico, que están pasando por una verdadera crisis pesquera, puesto que no pescan hoy la mitad de lo que pescaban hace muchos años.

Algo parecido ocurre en Galicia, en donde llevaban varios años sin pescar apenas la sardina, que había que ir a capturarla a las aguas portuguesas.

Esta falta de pesca se atribuye a muchas causas, según quienes traten de ello; desde luego, para los pescadores cántabros la culpa principal de la falta de pesca está en los arrastres de altura, porque dragando constantemente los fondos que rodean nuestras costas estropean los criaderos y lugares de alimentación y hasta de refugio de los peces a cuya captura se dedican; en cambio, para otras personas son la temperatura, salinidad y alimentación las principales causas que determinan la abundancia o falta de pesca en algunas zonas pesqueras.

Galicia sufrió la escasez de pescado, especial-

mente de sardina, durante varios años, en que la poca que se cogía se ha vendido a un precio muy elevado, y, en cambio, este año, sin saber por qué, se ha presentado en nuestras costas tan abundante, que hasta se la pescó dentro de algunas rías, vendiéndose baratísima, como en las épocas antiguas de gran abundancia.

¿No podrían averiguarse las causas de estas faltas de pesca que se notan con frecuencia, seguidas, a lo mejor, de años abundantes? Ello sería muy útil al pescador, porque sabiendo, por ejemplo, que los peces huyen de determinados lugares, porque se les persiga demasiado o por otras razones, a sitios más lejanos, tal vez fueran a buscarlos, aunque precisasen para ello construir embarcaciones a propósito; pero salir a las dos de la mañana, caminando muchas millas, y regresar por la tarde, o al día siguiente, con la embarcación casi vacía de pescado es para perder la paciencia. Por eso suelen preguntar a cuantas personas se dedican a estudiar la vida de los peces si pueden esperar que algún día se les diga las causas de la falta o abundancia de los mismos en nuestras costas.



ESPAÑA MARÍTIMA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

-- -- -- MADRID -- -- --

Dirección: VIRIATO, 16, 2.º izquierda.

Administración: Calle de SANTA ENGRACIA, núm. 105
APARTADO DE CORREOS 3.029

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España..... 15 pesetas año.
Extranjero..... 25 » »

Precio del ejemplar cursante..... 1,30
(16 páginas de texto.)

PRECIOS DE ANUNCIOS

1	página corriente.....	100	pesetas por inserción
1/2	» »	55	» » »
1/3	» »	38	» » »
1/4	» »	30	» » »
1/6	» »	22	» » »
1/8	» »	17,50	» » »
1/10	» »	13,35	» » »

Estos precios son para tres o más inserciones; para menor número sufrirán un aumento de 10 por 100

ANUNCIOS ENTRE EL TEXTO. En hojas de anuncio, 25 por 100 de aumento de los precios corrientes. Impresos entre el propio texto, 50 por 100 de aumento sobre los precios de los anuncios corrientes.

CUBIERTAS: Posterior, 200 pesetas inserción (dos tintas)
Interiores, 135 » » »

Cuenta corriente con el Banco SOLER Y TORRA HERMANOS, Alcalá, 32

NOTA.—Tanto el pago de los anuncios como el de las suscripciones se verificará por adelantado, por trimestre los primeros y por año los segundos, por giro a ocho días vista, salvo orden en contra del anunciante o del suscriptor.

El "JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE,,

Es la ÚNICA revista marítima de lengua francesa en el mundo.

ES INDISPENSABLE para todos los armadores.
los corredores de buques.
los consignatarios.
los constructores.
los importadores.
los exportadores.

que entendiendo francés quieren seguir las noticias de la marina mercante del mundo.

El precio de suscripción anual es de 90 francos.

"JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE,,

190 Boulevard Haussmann 190 / PARÍS (8.º)

Corcho Hijos

Construcción y reparación de buques,
máquinas y calderas de vapor

Soldadura eléctrica y autógena

DIQUE SECO

432' x 57' x 23'7"

(Propiedad de la Junta de
Obras del Puerto y situado al
lado de nuestros talleres)

Instalación de aire comprimido

Fundiciones de hierro y metales

Telegramas: CORCHO

Santander

Mulleras de Sabero y Anexas, S. A.

— BILBAO —

Briqueta especial para vapores de pesca.

Cok metalúrgico superior para fundiciones.

Carbones gruesos y menudos.

FACILIDAD EN EL CARGUE · SERVICIO PERMANENTE

DEPOSITO DE CARBONES EN
LUCHANA (Bilbao)

RIO CADAGUA

Teléfono 5.150

OFICINA CENTRAL:

BILBAO, Gran Vía, 3, 2.º - Teléfono 704

OFICINA EN MADRID:

Alcalá, 16, 3.º - Teléfono 48-86 M.

APARTADO DE CORREOS NUMERO 241

BILBAO

Suministro de carbón a vapores pesqueros en los
Muelles y almacenes para vapores de pesca en Pasajes.

Depósito comercial de carbones.

Administración: ARVE, Sociedad Limitada.

PASAJES DE SAN PEDRO, NÚM. 93.
TELÉFONOS: PASAJES ANCHO, NÚM. 25.
SAN SEBASTIÁN, NÚM. 21-24.

Dirección telefónica y telegráfica: ARVE-PASAJES
PASAJES (Gulpúzcoa).

LUBRIFICANTES ALBANY

Aceites ALBANY para máquinas, automóviles,
motores de explosión y especiales

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X

MELILLA

COMPañÍA TRASATLANTICA

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

SERVICIOS REGULARES

RAPIDO DIRECTO ESPAÑA-NEW YORK

Nueve expediciones al año.

RAPIDO NORTE DE ESPAÑA A CUBA Y MEXICO

Diez y seis expediciones al año.

EXPRESS MEDITERRANEO A LA ARGENTINA

Catorce expediciones al año.

LINEA MEDITERRANEO, CUBA, MEXICO Y NEW ORLEANS

Catorce expediciones al año.

LINEA MEDITERRANEO, COSTA FIRME Y PACIFICO

Once expediciones al año.

LINEA MEDITERRANEO A FERNANDO POO

Doce expediciones al año.

LINEA A FILIPINAS

Tres expediciones al año.

Servicio tipo Gran Hotel.—Telegrafía sin hilos.—Radiotelefonía.—Orquesta.—Capilla, etc. etc.

Para informes, a las Agencias de la Compañía en los principales puertos de España. En Barcelona: oficinas de la Compañía, plaza de Medinaceli, 8.

R A B A

N. ANTHONISEN & CIA.

BERGEN / NORUEGA

Casa especialista en RABA

Establecida en 1868.

Dirección telegráfica:

ANTONICO Bergen Norge

NAVIERA CATALANA S. A.

Vapores

Freixa 1.	1.300 toneladas
Freixa 2.	950 »
Freixa 3.	300 »

Dirección: ENRIQUE FREIXA

Cristina, 5, bajo. — teléfono 1.585 A.

COMPañÍA NAVIERA FIERROS (S. A.)

OVIEDO

Vapores

Juan Manuel Urquijo.....	3.200 toneladas
Alfonso Fierro.....	2.350 »
Valentín Fierro.....	600 »

HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

«Lloyd Sabaud», «Companhia de navegação Lloyd Brasileiro», «Dollar Steamship Line», «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab», «Det Bergenske Dampskibsselskab», «Hollan West-Afrika Lijn», «Holland-Oost-Afrika Lijn», «Holland-Zuid-Afrika Lijn», «Navigazione Libera Triestina, S. A.», «J. Lauritzen», «H. Hendriksen», «Goldsden Cross», «Société Maritime & Commerciale de France», «Lloyd del Pacifico», «Societa Ligure di Navigazione a Vapore», «Soc. Anon. di Navig. Garibaldi», «Société navale Nord Africaine», «Ardita», «Navigazione orientale italiana».

Casa central: Rambla de Santa Mónica, 29 y 31. — Teléfonos 4199 A y 251 A

Telegramas: CONDEMINAS o SABAUDO

BARCELONA

Representante en Madrid: CALLE DE CHURRUCA, 4, primero.

Compañía Trasmediterránea

Domicilio social: VÍA LAYETANA, 2. — BARCELONA

Representación: PLAZA DE LAS CORTES, 6. — MADRID

SERVICIOS DE CORREOS

LINEAS DEL NORTE DE AFRICA

De Málaga para Melilla y viceversa, diario.—De Algeciras para Ceuta y viceversa, diario.—De Algeciras para Tánger y viceversa, diario.—De Cádiz para Tánger-Ceuta y viceversa, semanal.—De Cádiz para Tánger y viceversa, semanal.—De Cádiz para Larache, los días 1, 5, 10, 15, 20 y 25 de cada mes.—De Larache para Cádiz, los días 2, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes.

LINEAS DE CANARIAS

De Cádiz, todos los domingos a las quince horas.—De Barcelona (servicio rápido quincenal), el jueves, cada dos semanas.—De Barcelona (servicio quincenal con escalas en los principales puertos del Mediterráneo y Norte de Africa), el miércoles, cada dos semanas.

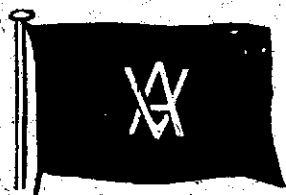
LINEAS DE BALEARES

Comunicaciones directas, regulares y rápidas desde Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante para todos los puertos de Baleares y viceversa.—Servicio mensual entre Marsella-Palma de Mallorca-Argel y viceversa.

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal con salidas los jueves de Barcelona para los puertos españoles del Mediterráneo, Norte de Africa, españoles del Atlántico y Cantábrico hasta Bilbao y viceversa.—Líneas regulares entre Barcelona-Valencia, Barcelona-Alicante-Orán y Barcelona-Castellón-Gandia y viceversa en los tres servicios.—Líneas regulares de carácter semanal entre España e Inglaterra y viceversa.

Para más detalles, dirigirse a las oficinas de la Compañía o de sus consignatarios en cualquiera de los puertos de España, Baleares, Norte de Africa, Canarias e Inglaterra.



IBARRA Y COMPAÑÍA, S. en C.

SEVILLA

Líneas regulares de cabotaje

Servicio rápido semanal desde Bilbao a Barcelona y regreso, con escala en Santander, Málaga, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona, a la ida; y las de Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Vigo, Villagarcía, La Coruña, Musel, Santander y Bilbao, al regreso.

Servicio regular ordinario semanal desde Pasajes con escalas intermedias hasta Marsella y regreso.

Servicio regular rápido desde Pasajes a Barcelona y regreso. Estos buques admiten también mercancías con conocimiento directo para Rangoon, Colombo, Port-Said-Bombay, Karachee, Madras y Calcuta; con trasbordo en Marsella, a *forfait*, sumamente reducido y en combinación con la importante Compañía inglesa «BIBBY LINE».

Líneas trasatlánticas entre puertos de España, Italia, Francia y Estados Unidos de América

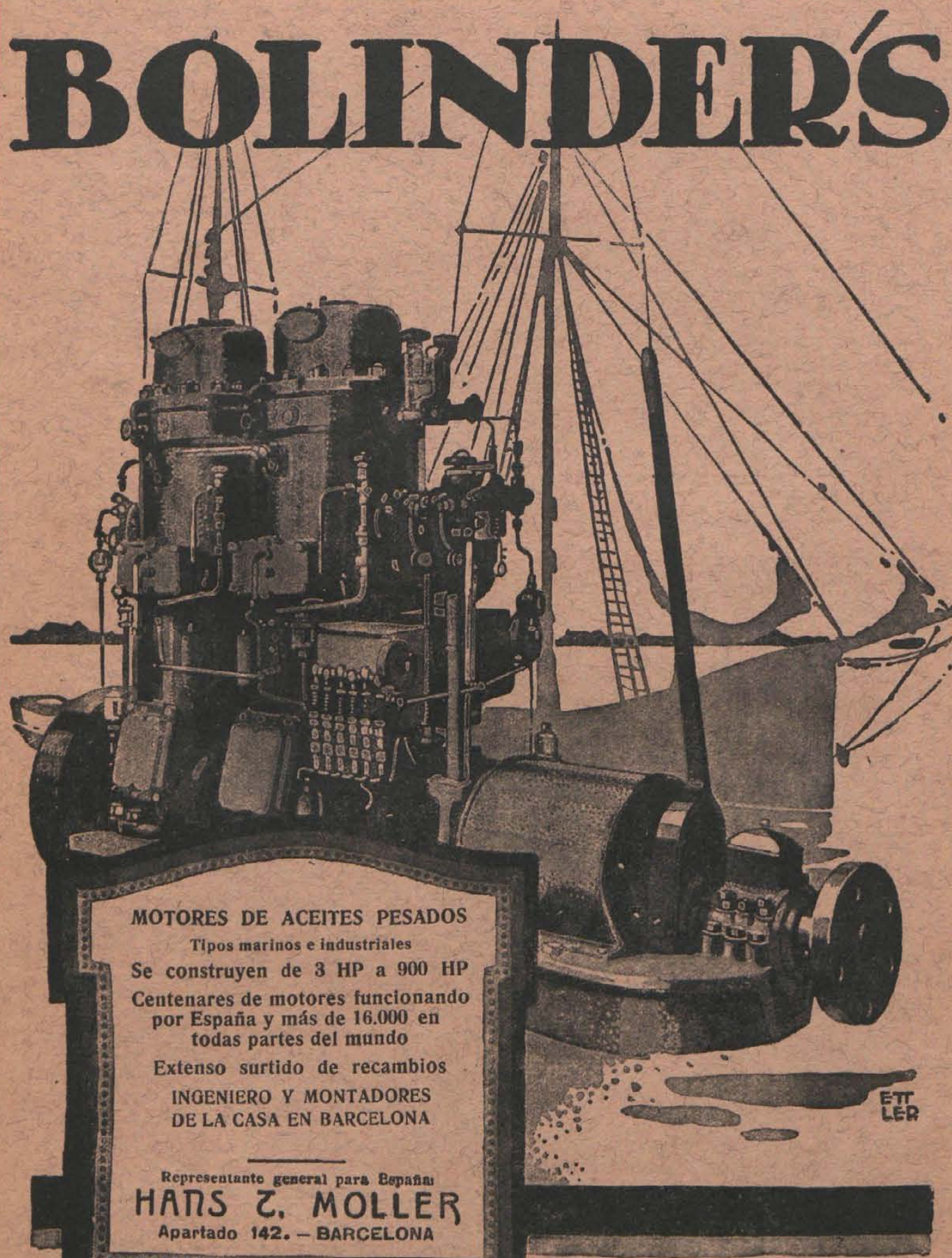
Servicio regular quincenal entre Génova, Liborno, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, New-York y viceversa; admitiendo también mercancías procedentes de y para otros puertos de la Península y Marruecos español.

Estos vapores, que mensualmente hacen también escala en Filadelfia, tienen señaladas sus salidas fijas de cada puerto, correspondiendo a New-York los días 15 y 30 de cada mes.

Servicio regular entre Sevilla y New-York cada veinticinco días, con escala en Filadelfia (discrecional) y regresando directamente a Lisboa, Bilbao, Santander, Gijón y Sevilla. También admiten mercancías de y para otros puertos de la Península.

En ambos servicios y por combinación que tenemos con la «ERIE RAIL ROAD COMPANY» se admiten expediciones de mercancías con conocimientos directos para puntos del interior de los EE. UU. de América y Canadá, de la misma manera que admitimos mercancías, también a fletes corridos, para puertos de la isla de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, puertos del golfo de Méjico y otros del Pacífico, como Los Angeles, Harbor.—San Francisco.—Portland, Ore.—Oakland, Cal.—Seattle, Wash.—Tacoma, Wash.

BOLINDER'S



MOTORES DE ACEITES PESADOS

Tipos marinos e industriales

Se construyen de 3 HP a 900 HP

Centenares de motores funcionando
por España y más de 16.000 en
todas partes del mundo

Extenso surtido de recambios

INGENIERO Y MONTADORES
DE LA CASA EN BARCELONA

Representante general para España

HANS Z. MOLLER

Apartado 142. — BARCELONA

ETT
LER