

ESPAÑA MARÍTIMA

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



La estatua de la Paz que figura en el nuevo edificio
de la Oficina Internacional del Trabajo.

Año I.—Número 7
31 de Julio de 1926

SUMARIO

LA IX CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO.—VIAJANDO POR LA COSTA: EL PUERTO DE HUELVA, por Rodolfo Viñas.—LAS ESPONJAS: SU PESCA EN ESPAÑA, por Benigno Rodríguez.—INFORMACIÓN DEL EXTRANJERO.—DOS ASAMBLEAS.—LA HISTORIA SOCIAL DEL PÓSITO DE PESCADORES DE ROSAS.—EL MINISTERIO DE MARINA Y LOS VIEJOS MARINOS.—ACTIVIDADES DE LA CAJA CENTRAL DE CREDITO MARITIMO.—INDUSTRIAS QUE MERECE SER PROTEGIDAS: EL DESGUACE DE BARCOS, por Jaime Font Mas.—CASAS BARATAS PARA LOS PESCADORES.—LA OBRA CULTURAL EN LOS PÓSITOS DE PESCADORES, por Carlos de la Piñera.—LOS PESCADORES FRANCESES EN MARRUECOS.—LA CONSERVACIÓN DEL PESCAO.—LEGISLACIÓN MARITIMA.—EL MONTEPIO MARITIMO NACIONAL.—LA TRASATLANTICA Y SUS NUEVOS SERVICIOS.—UN CONGRESO INTERNACIONAL DE MOTORES.—EL CREDITO MARITIMO EN OTROS PAISES.—LA PESCA DEL BACALAO.—EL PUERTO DE CEDEIRA. LA MUERTE DE DURAN.—ENTIDADES INTERNACIONALES MARITIMAS.

ORGANIZACION DE OFICINAS

Máquinas
de escribir
MERCEDES

Máquinas
de sumar
CORONA

Máquinas
de calcular
MERCEDES

Máquinas de
contabilidad
ELLIS

Muebles de
acero y de
madera

CASA ROSALES
LUCHANA, 1 Teléfono 1449 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. 21-84

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

Telefonemas y Telegramas: PAPIMAR
Apartado núm. 137

Vicente Papí Martínez
Consignatario de buque

Fletamientos - Tránsitos - Consignaciones - Comisiones
Embarques - Despachos de aduana

Plaza Isabel II, 14 -:- Teléfono n.º 14
ALICANTE

**LORENZO GÓMEZ
CORTAZAR**
AGENTE

Comercial: Bacalao / Raba / Cafés, etc.

ASEGURADOR: Incendios / Marítimos
Accidentes / Vida

Teléfono 10.434 **BILBAO**
Cables: CORTAGENTE Villarias, 10

INDATOS - Depósito flotante de carbones.
Dirección telegráfica: INDATOS
SANTANDER

COMPANIA NAVIERA FIERROS (S. A.)
OVIEDO
Vapores

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

R A B A

N. ANTHONISEN & CIA.

BERGEN / NORUEGA

Casa especialista en RABA

Establecida en 1868.

Dirección telegráfica:

~ **ANTONICO** Bergen Norge ~

ACADEMIA NAUTICA

PREPARACION PARA MAQUINISTAS NAVALES

Profesores: D. JOSE GARCIA DE PAREDES Y CASTRO, Capitán de corbeta.

D. LUIS PUIG ROCA, Primer Maquinista naval.

Clases nocturnas de antepreparación sin abandonar el trabajo.

Informes: Plata, 4.

BARCELONA

NOTA.—Ocho horas de clase, dándose diariamente todas las asignaturas.

FABRICA DE CORDOCHO

Machos, redes y artes

FELIX LOPEZ NICOLAS

San Juan, 14

Baracaldo (Bilbao)

GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Instalados con elementos modernos

de

CARMELO UNANUE

Sucesor de ASTILLEROS ERASO, S. A.

en la sucursal de Zumaya (jefe de la antecesora
Sociedad durante dieciséis años).

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE VAPORES PESQUEROS
Y TODOS SUS ACCESORIOS

INSTALACIONES DE AIRE COMPRIMIDO
Y SOLDADURA AUTOGENA Y ELECTRICA

Ginel y Alvarez

Armadores de vapores de pesca.

Exportación de pescados.
y mariscos.

Consignatarios. Seguros y transportes.

Melilla

TALLER DE VELAMEN PARA NAVEGACIÓN Y PESCA

TOLDOS PARA FACHADAS / ENCERADOS PARA
VAGÓN Y MUELLE / SALVAVIDAS

SECCIÓN ESPECIAL PARA LA CONFECCIÓN DE
TODA CLASE DE BANDERAS

EUSEBIO MARSAL

Apoderado: R. ROVIRA Y PARÉS

Plaza Palacio, 15
esquina calle Cristina)

TELÉFONO N.º 2279 A
BARCELONA

fabricación de



Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 1039

BILBAO

APARTADO 191

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

IRRSA



SANTANDER
Apartado 99 - Tel. 1.006

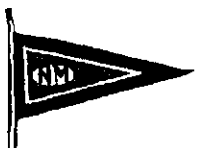
Dirección telefónica y telegráfica:
IRRSA

FABRICAS DE PINTURAS, BARNICES, ESMALTE Y ALCANFOR SINTETICO

ESPECIALIDAD EN PINTURAS PARA BUQUES

PATENTES "CABO,"

PRODUCTOS "TEMPEROL,"



Dirección telegráfica: MISRRA

***** NAVIERA ***
MALLORQUINA
TELÉFONO NÚM. 183**

Servicio regular de veleros a motor

**SALADAR -- MALLORQUÍN -- ISABEL VANRELL
MIGUEL - JAIME - VANRELL - MUROS III
LAREÑO - NUEVO LAREÑO**

DAMIÁN RAMIS

**NAVIERO--AGENTE DE ADUANAS--CONSIGNATARIO
Avda. de Antonio Maura, 50-Palma de Mallorca**

Teléfono núm. 734.-Dirección telegráfica: GONQUICIA

GONZALEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 35 - BILBAO - Apartado 180.

Aceites y grasas lubricantes "THE SUNDT."

**Especialidad en aceites para automóviles. Efectos na-
vales. Pinturas y patentes. Cotones. Correas de
cuero y balata, etc. - Creosota para lavado de minera-
les, naftas, etc.**

DEPÓSITO DE CABOS DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA

GARAY Y C. A. L. TDA

CARBONES NACIONALES Y EXTRANJEROS

Dirección telegráfica y telefónica: ZABALARI

Apartado núm. 281 Teléfono núm. 2.603

BILBAO

**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 Specialities, C.º Inc. — New-York

**CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL**

**HIJO DE EMILIO BRUGUERA
RIERETA, 28. — BARCELONA**

LUBRIFICANTES ALBANY

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

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X

MELILLA

EFFECTOS DE PESCA

HOLKE, SCHALIDT & Co.

**Barroeta-Aldamar, 2, 1.º -BILBAO
(Frente a la Aduana)**

Redes e hilos

**Especialidad en artes confeccionados en una
sola pieza**

**Pasta para teñir redes (Catecú)
Complemento de tinte
(Nuevo producto)**

Cables especiales para la pesca. Coton.es

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.

ESPAÑA MARÍTIMA

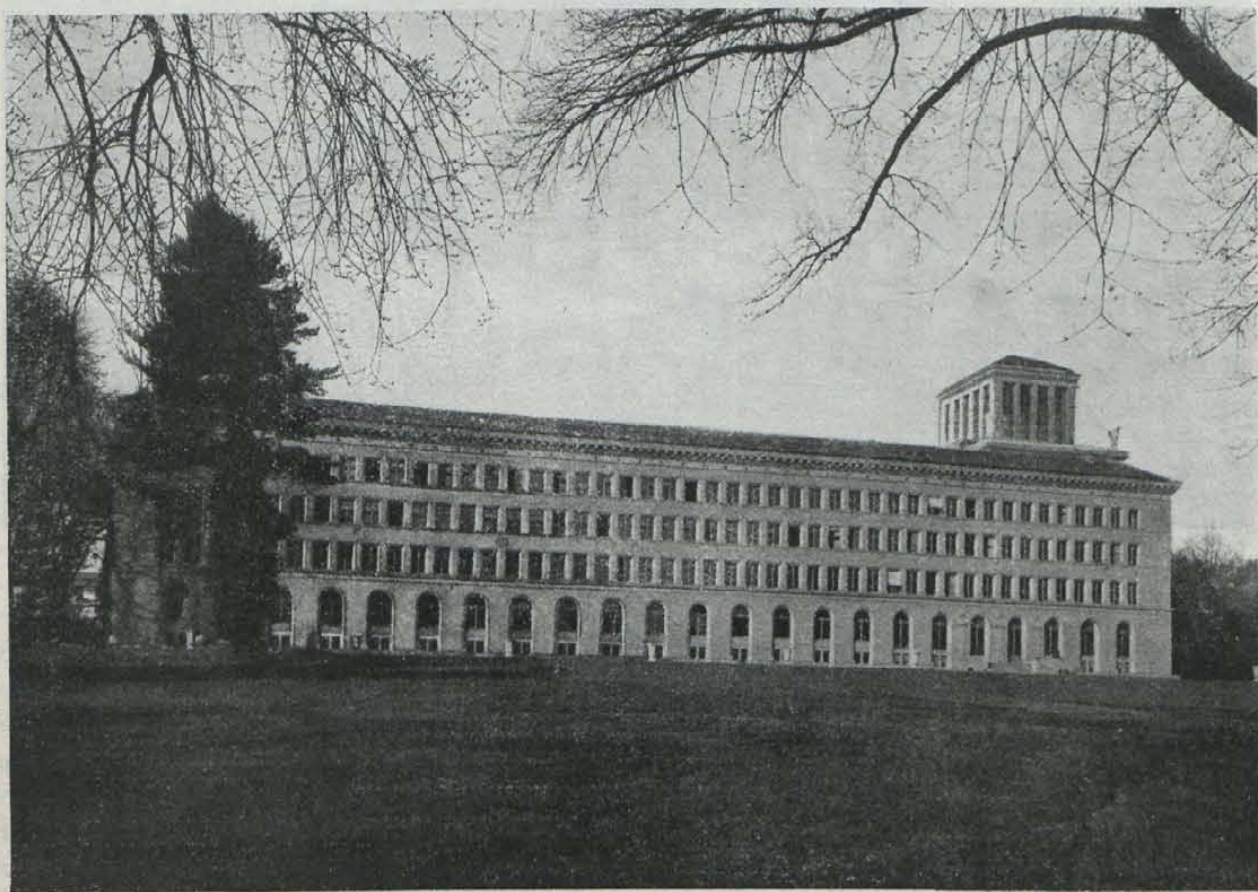
PUBLICACION MENSUAL DEDICADA A LA DEFENSA DE LOS INTERESES MARITIMOS
EN GENERAL Y ESPECIALMENTE EN SUS ASPECTOS ECONOMICO Y SOCIAL

Dirección:
Viriato, 16, 2.º izquierda.

Apartado de Correos núm. 3.029.

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

La IX Conferencia Internacional del Trabajo



El nuevo edificio de la Oficina Internacional del Trabajo.

Tan sólo por la importancia excepcional que para los marinos tienen los asuntos que han sido tratados en la IX Conferencia Internacional del Trabajo, habría motivo bastante para que ESPAÑA MARÍTIMA, tan atenta a todo lo que con la Marina tiene relación, se ocupara extensamente de la mencionada Conferencia; pero, además, ha de hacerlo teniendo en cuenta la intervención tan importante que en los debates y trabajos de las Secciones y del Pleno tuvo la Delegación española. La presi-

día el Conde de Altea, ex Subsecretario del Ministerio del Trabajo, que tan alto ha sabido poner en su ya larga actuación en Ginebra, en unión de su compañero de Delegación, el Doctor Gascón y Marín, el nombre de España, realizando, además, una fructífera y eficaz labor de aproximación iberoamericana. Durante las labores de la Conferencia se ha recogido el fruto de estas relaciones fraternales entre las naciones hermanas de habla hispana, culminando la obra en el banquete que la Delegación española ofreció a los iberoamericanos, en el que por todos los representantes presentes se hizo constar la unidad de miras y aspiraciones de las naciones hermanas, haciendo resaltar con orgullo su léxico hispánico. Dentro de tan simpáticas muestras de confraternidad y afecto a nuestra nación, que los españoles deben cono-



Sala de sesiones del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.

cer, para agradecerlas en alto grado, no queremos olvidar las manifestaciones de sincero cariño de los brasileños al común hogar ibérico, del que se consideran con orgullo descendientes.

Aunque sólo fuera por esta actuación tan importante de iberoamericanismo, las asambleas de Ginebra tienen para España indudable trascendencia; pero, además, en la Conferencia de que nos ocupamos, se han aceptado numerosos puntos de vista de España en la redacción de los proyectos de Estatuto Internacional del Marino y de Inspección del Trabajo Marítimo, y ha sido, además, demostrada en forma bien patente, lo progresivo de nuestra legislación marítima, concepto que se ratificó más, al apreciar la obra social de el Ministerio de Marina de España realiza por medio de la Caja Central de Crédito Marítimo y los Pósitos que ésta fomenta.

Completaban, además, la Delegación gubernamental, como Secretario, D. Pedro Sangro y Ros de Olano, y como Consejeros técnicos, los Sres. D. Rafael Seán y D. Alfredo Saralegui, y el Cónsul, don Rafael Ureña. Como Delegado patronal formaba parte de la Comisión el naviero D. Enrique Cortina, y como Delegado obrero, D. Francisco Largo Caballero, Secretario de la Unión General de Trabajadores.

OJEADA DE CONJUNTO A LA CONFERENCIA

El que por primera vez asiste a las sesiones de la Conferencia Internacional del Trabajo va, por regla general, animado de un fuerte optimismo de fraternidad humana. Aquí, piensa, los hombres de todas las naciones, de todas las razas, de todas las ideas y religiones, desprovistos de sus egoísmos, vienen a laborar sinceramente por el advenimiento de una sociedad mejor, defendiendo, claro está, sus diferentes puntos de vista, pero guiados siempre por los ideales más humanos

En el estrado presidencial, en la sesión de inauguración, se ven, entre otras figuras eminentes, al que podemos llamar Ministro del Trabajo mundial, Mr. Albert Thomas, el genial orientador de esa obra magna que poco a poco va extendiendo la justicia social entre los hombres; algunos grandes políticos de la Sociedad de las Naciones, cuya asistencia a las sesiones de esta última les permite concurrir al acto solemne de la in-

tereses contrapuestos, en el que no salen bien parados el derecho, la justicia y la equidad. Una nota consoladora para los que sentimos profundamente los ideales de progreso y deseamos el advenimiento de una sociedad mejor, la constituye la actitud, casi siempre en el mismo sentido orientada, de las Delegaciones gubernamentales, las que, con su voto sumado al del grupo obrero, han hecho viable la aprobación, dentro de los proyectos discutidos, de todas las medidas progresivas, sistemáticamente combatidas por el grupo patronal. Una observación digna de mencionarse es que, mientras éstos estaban unidos, formando un núcleo compacto, que estudiaba con todo detenimiento y conocimiento pira en las sesiones de la Asamblea un espíritu de progreso y tolerancia mutua, y se experimenta la sensación de que asistimos a los comienzos de una nueva era, a la formación de una conciencia universal

auguración de esta Conferencia, y a varias figuras representativas del movimiento social contempo-

Indudablemente, todo esto y la presencia de los Delegados asiáticos, indios, chinos y japoneses, contribuyen a deslumbrar aún más a los neófitos. Mas cuando ya pasada esta primera impresión se acostumbra el oído a tanta diversidad de idiomas, y, sobre todo, a la repetición reglamentaria de todos los discursos en francés e inglés, y se llega a penetrar en el sentido de las discusiones, se ve que desgraciadamente los apetitos y las ambiciones humanas no han desaparecido, y que lo que se creía campo de paz es campo de batalla, a causa de los

los asuntos a discutir, el grupo obrero; en cambio, adolecía de falta de disciplina y desconocimiento de aquellos, circunstancia agravada notablemente por no dominar la mayoría de sus representantes los idiomas utilizados en la Conferencia. A pesar de estos defectos, inevitables en toda organización en sus comienzos, más aún si se trata de una Institución tan grandiosa como la de que nos ocupamos, se res-



El conde de Altea, Jefe de la Delegación gubernamental española en la Oficina Internacional del Trabajo.



Una sesión de la Comisión Paritaria Marítima. Oficina Internacional del Trabajo.

única, en lo que a la cuestión social se refiere, conciencia que beneficiará a los hombres de todas las naciones, de todos los países, de todas las religiones, aun siendo actualmente imperfecta, como obra de los hombres y hallarse en los comienzos de su formación principia a regular las normas que han de regir en el trabajo de los mismos.

El resultado obtenido, a pesar de los desfavorables vaticinios que se hacían antes de la celebración representaciones patronales y obreras, no ha sido sición de intolerancia en que aparecían colocadas las de la IX Conferencia, consecuencia lógica de la podespreciable de las deliberaciones de la Conferencia ha salido la aprobación de dos Convenios, una recomendación y algunos proyectos de resolución:

La recomendación de los principios generales para la inspección del trabajo de los marinos, adoptada en la sesión del 22 de junio por 96 votos contra 6; la Convención relativa a la repatriación de los marinos, adoptada en la sesión del 23 de junio por 76 votos contra 22 de la Convención para el contrato de enrolamiento de los marinos, votada en la sesión del 24 de junio por unanimidad de 95 votos. Las resoluciones se referían a medidas de protección para los obreros empleados en la pesca del coral y esponjas; al estudio por la Comisión paritaria, de la presentación, en la próxima Conferencia marítima, de un proyecto de Convención, relativo a la duración de la jornada de trabajo de los marinos, y otra encargan-

los dos tercios de votos existentes. Discutida bajo ese último carácter de resolución, fué también rechazada por 50 votos en contra y 36 a favor . . .

Teniendo en cuenta la opinión sustentada por los armadores de que los asuntos relativos al Estatuto Internacional del Marino debían de ser regulados nacionalmente, teoría que sostuvieron desde el principio de la Conferencia, y las maniobras de algunos grupos obreros extremistas, que querían evitar por todos los medios que la Conferencia realizara una labor útil, hay que apreciar como muy importante el resultado obtenido, que si bien para algunas naciones, entre ellas España, debido a lo progresivo de su legislación, señala un progreso muy limitado, en cambio para otras naciones de legislación menos avanzada significa la aprobación de los proyectos mencionados un verdadero progreso muy y, por tanto, una mejora tangible para sus obreros del mar.

Teniendo en cuenta lo extenso de las deliberaciones a que dió lugar la discusión de los proyectos de



D. José Gascón y Marín, Delegado gubernamental de España en la Conferencia Internacional del Trabajo.

do a la misma Comisión examine la posibilidad de llevar a la orden del día de la próxima reunión de la Conferencia marítima, una recomendación relativa a las condiciones de permanencia de los marinos en los puertos.

Como resultado negativo hemos de señalar que la Conferencia rechazó la propuesta de Convención relativa a las garantías que han de procurarse a los marinos en caso de aplicárseles sanciones penales, la cual, votada en la sesión del 23 de junio, dió el resultado de 62 votos en favor y 36 en contra. Votada nuevamente la Convención, trasformada en recomendación, ya que para ser aprobado con el primer carácter, se precisaba hubiesen votado a su favor la mayoría de

referencia y la importancia de que sean conocidos con el mayor detalle posible por los navieros y personal marítimo español, trataremos de ellos detenidamente en próximos números.

* * *

En el intervalo de la VIII a la IX Conferencia celebrada en Ginebra, se ha verificado el acto oficial de la inauguración del nuevo edificio, construido para la Oficina Internacional del Trabajo.

El acto fué solemne, y asistieron todas las personalidades que tomaron parte en las conferencias, además de las autoridades y principales elementos del país.

Resulta suntuoso el edificio, porque ha sido decorado por los más destacados artistas. Así como en la obra de pacificación social intervienen los hombres de todos los continentes, en esta obra han puesto su inteligencia y su arte los artífices de

Los hombres que figuran en la misma celebraron hace poco en San Sebastián una de sus asambleas, reconociendo que España, no sólo trabajó desde la antigüedad en favor de los marinos, sino que lanzó al mundo la semilla de la codificación internacional de las leyes marítimas, siendo la principal precursora de la Sociedad de las Naciones y de la obra de justicia que realiza la Oficina Internacional del Trabajo.

Aparece en nuestra portada una de las figuras simbólicas colocadas en la Oficina: la estatua de la Paz. Nuestro ideario, fundado en la paz entre los pueblos y entre los hombres, recoge el símbolo y lo coloca en lugar preeminente.



D. Alfredo Saralegui, Consejero técnico en la IX Conferencia Internacional del Trabajo.

casí todos los países. Gobiernos y organismos sociales llevaron su grano de arena para construir el hermoso edificio, que es hoy un grandioso laboratorio social, donde científicamente se elaboran las leyes, encaminadas a sembrar la cordialidad entre los hombres.

No nos fué posible obtener una información gráfica completa del edificio; pero publicamos algunas fotografías que darán idea exacta del mismo. En una de ellas aparece la Comisión paritaria marítima, que es la más íntimamente relacionada con nuestra obra.



~ Viajando por la costa ~

El puerto de Huelva

Desde el Monasterio de Santa María de la Rábida vió Colón la América fabulosa. España, ciega, no ve que Huelva es uno de los puertos más hermosos y más importantes del Océano. Si Huelva estuviera unida a España y a Europa por importantes vías; si al puerto se le diera cuanto ha menester; si Huelva tuviera la protección del Estado y la de sus hombres y supiera darse cuenta de su privilegiada situación, a buen seguro que en poco tiempo sería uno de los puertos más importantes del mundo. Está en la ruta de América y es el puerto más seguro que se ofrece a los navegantes. Tiene una gran base comercial y un claro porvenir. Pero Huelva, un poco arrinconada sobre la frontera portuguesa, deja pasar los días y los años... Vive de su glorioso pasado. Lo futuro, o no le interesa, o no lo adivina. Esta población, brillante, como hecha con el cobre de sus minas, sueña, como toda Andalucía. En vez de tejer su futura grandeza, se entretiene en destejer, ante los ojos extraños, su grandeza pasada... Los esfuerzos que realizan unos cuantos hombres, perfectamente orientados, caen en el vacío.

Muy cerca de Huelva, Ríotinto es como la inmensa boca de un infierno; la riqueza está debajo de la tierra. Más allá de Huelva, por la costa, está Isla Cristina, la Isla de Arena otros días, península hoy fantástica e inverosímil, que las mareas besan, y donde la actividad del hombre, para ejemplo del hombre, creó una gran riqueza sobre la arena...

Huelva es, a pesar de esto, una ciudad olvidada en la costa. La descubrió Colón antes que América. Después la han descubierto los ingleses. Si creció un poco no fué por su voluntad, sino porque el cobre de sus minas y la plata de sus peces dejaron algo al paso... En Huelva, además de estos problemas esenciales, existe, como en toda la costa, el problema del pescador. Aquí es también analfabeto el hombre del mar y vive al margen de la civilización, explotado por «lobos de tierra». Los «lobos marinos», que se levantan sobre sus endebles embarcaciones para amedrentar al Atlántico cuando se enfurece, tiembla ante el explotador. Les dan la pesca capturada tras de infinitas zozobras y perciben un miserable despojo.

A éste le llaman ellos «ir a la parte». La parte del pescador es siempre la pobre vaca flaca.

El pescador es víctima de dos influencias en pugna: el mar le arroja a la playa; la tierra, al mar. Se inscribe al nacer —cuando se inscribe— en el Registro civil. Por este acto queda sujeto a las leyes de la nación. Pero la nación lo olvida, y él, en venganza, olvida su nombre. El pescador tiene un apodo siempre. El Estado, a cuenta de este nombre, hace sus estadísticas, sus inscripciones; opera a base de un súbdito, a quien, por el hecho de estar sometido a cumplir deberes para con la Patria, debe ofrecerle las garantías de las leyes. Sólo que luego se olvida de sus deberes, y el pescador hace lo que puede para eludir los suyos. Los millares de pescadores que hay repartidos por las costas incorporados a la vida civil en todos sus aspectos, explotando el mar científicamente y sirviendo de avanzada al progreso del país, prestarían un concurso extraordinario de España. La nación, sorda ante sus dolores, los ve luchar insensiblemente. El esfuerzo que realiza la Caja Central de Crédito Marítimo para cooperar a su redención es digna de aplauso; pero no basta. Nos hemos acostumbrado a verlos sucios, desgredados y fieros, luchar con los temporales. Leemos indiferentes la crónica de los naufragios, sin pensar que la familia del pescador muerto en lucha bárbara con el mar no percibe indemnización alguna. Además, no tenemos piedad de él porque es borracho; porque si no muere en el mar, muere alcoholizado. Este es gran crimen. El alcohol lo tiene en pie sobre la barca. Come o no, según la pesca es buena o mala. Bebe por necesidad, para rendir su larga jornada.

Con diez céntimos no se compra un pan; pero se compra un poco de alcohol. Es preciso darle el pan que necesita antes de arrebatarse de sus manos la copa de aguardiente. El no tiene la culpa de que sus explotadores, a cambio de su rudo trabajo, le ofrezcan diariamente un poco de veneno...

RODOLFO VIÑAS.



Las esponjas

Su pesca en España

Las esponjas que todos conocemos pertenecen a los esponjarios y son de forma muy irregular, conteniendo numerosos canales por los que circula el agua constantemente.

La rigidez del cuerpo de la esponja está sostenida por una armazón de espículos, de formas muy variadas y caprichosas, que se entrelazan formando una trama de bastante complicación, las cuales se pueden apreciar perfectamente con el auxilio del microscopio. Pueden ser calizas, córneas o fibrosas, siendo generalmente la esponja fibrosa la más explotada.

Se pesca esta clase en el archipiélago griego; pero también se le coge en Turquía, en Túnez, Tripolitania y otros puntos del Mediterráneo, y en la isla de Cuba, principalmente en Batabanó, pudiendo reproducirse de dos maneras: sexual y asexualmente.

La recogida de la esponja se hace, corrientemente, por medio del buceo; es decir, bajando los pescadores al fondo del mar sostenidos por una cuerda con un peso en la parte inferior, y arrancando las esponjas las van metiendo en una especie de talabardo, saco pequeño de red, y luego las suben a la superficie; pero como todo el tiempo que permanecen estos pescadores de esponja bajo el mar han de contener la respiración, adquieren generalmente enfermedades que en muchos casos les causan la muerte en plena juventud; razón por la que se ha pensando en ir reemplazando este medio de captura por otro más práctico y menos penoso, que es el de los buzos con escafandra, cuyo procedimiento de captura está muy generalizado en algunas naciones; pero resulta mucho mejor el recoger las esponjas por medio del dragado, que no tiene exposición alguna, ya que todo se reduce a llevar colgado de la popa de una embarcación un cabo fuerte, al que se amarra una draga que va arrastrando y arrancando las esponjas, subiendo el aparato a la superficie, de cuando en cuando, para recoger las que haya arrancado, y volviéndolo a fondear para proseguir su labor. Este procedimiento resulta muy económico y, sobre todo, no pone en peligro la vida de los pescadores que a esta industria se dedican.

Después de cogida la esponja se pone al sol, en donde permanece bastante tiempo, hasta conseguir la putrefacción, que después de varios lavados elimina todas las partes más blandas, blanqueándola

luego por procedimientos químicos hasta darle el color pajizo que tienen casi todas las que vemos en el comercio, prensándolas luego para hacer más fácil su exportación.

El punto más abundante para ellas, y en donde se obtienen las de mejor calidad, parece que es Grecia, en cuyo país la industria esponjera produce algunos millones de francos en cada año, porque capturan muchos cientos de kilogramos, que exportan a las principales plazas de todos los países, incluso al nuestro, en donde se venden muchas de esa procedencia, preparadas en tan buenas condiciones, que dan un excelente resultado. La demanda hace que aumente cada año el número de pescadores de esponjas.

En España, principalmente en el Mediterráneo, existen algunos criaderos de esponjas, para los cuales se han hecho varias concesiones; y aunque hasta ahora ha tenido muy poca importancia esta industria en nuestro país, tal vez desarrollándola mejor, buscando nuevos sitios de esponjas, que seguramente los habrá en distintos puntos de nuestras extensas costas, y reglamentándola bien para evitar su destrucción y agotamiento, acaso obtuviéramos de la industria esponjera bastantes más beneficios de los que obtenemos hoy.

Mientras algunas personas que en nuestro país se han dedicado a la explotación de la esponja perdieron cuanto emplearon en ella, tal vez por no entender bien el negocio, otras, en cambio, consiguieron bastantes beneficios, que nunca podrán igualarse, quizás, a los que se obtengan en otros países; porque la clase de esponja que capturamos nosotros no es tan buena ni tan fina como la de algunos puntos del Extranjero. Sin embargo, si se estudiasen bien los procedimientos que se emplean en otros países y se aplicasen al nuestro, es posible que esta industria en España fuese de muy buenos resultados.

Hoy se rige la pesca de esponjas en nuestro país por un reglamento aprobado por Real orden de 5 de febrero de 1905, a cuyo amparo se han hecho ya, como antes se indica, algunas concesiones porque concede plazos de diez años para la explotación, prorrogables por otros diez, y en ese tiempo se pueden lograr ventajas en esta industria si se explota racionalmente y en buenas condiciones.

BENIGNO RODRIGUEZ.

Madrid y julio de 1926.

★ Información del extranjero ★

FRANCIA

En esta nación acaba de redactarse un proyecto de decreto relativo a la seguridad de los trabajadores en los puertos, de aplicación tanto en los marítimos, como en los fluviales. En uno de los artículos del proyecto se estipula que un libro de reclamaciones se tendrá a disposición de los obreros, quienes podrán hacer consignar en él sus observaciones en lo que concierne al estado del material o a la existencia de causas susceptibles de incumplimiento de la higiene o la seguridad de los trabajadores.

La Prensa francesa habla con este motivo contra la creación de los delegados obreros encargados de inspeccionar el cumplimiento de dicho decreto, expresando que la verdadera solución a estos efectos sería la dada en el puerto de Rouen, que permite a todos los empresarios de obras no tener que recurrir a los seguros. Los industriales de dicho puerto han fundado en 1879 la Asociación Normanda para prevenir los accidentes del trabajo, obra a la vez filantrópica y práctica, que tiene por objeto garantizar la seguridad de los trabajadores. La actividad de la expresada obra se halla fundada en el axioma de que evitar un accidente es menos oneroso que su reparación. En su consecuencia, ha organizado la inspección del trabajo por ingenieros competentes y especializados, que señalan las medidas de protección que se precisan establecer alrededor de las máquinas peligrosas. El resultado de esta obra es que la estadística de Rouen, primer puerto de Francia para tonelaje, aparece a la cabeza de las que menos accidentes ocurren en sus muelles.

En una Compañía de Rouen muy importante antes de la organización de la obra tenía que pagarse un año con otro unos dos millones de toneladas de alimentos y unos dos millones de francos de salarios a causa de los accidentes, tanto, que los aseguradores de esta Sociedad rescindieron hace veinte años su contrato de seguro, que pagaba una prima del 16 por 100 del salario, por considerarlo ruinoso en relación con los siniestros ocurridos. Desde que la Compañía forma parte de la Asociación Normanda para la previsión de los accidentes del trabajo ella no asegura a sus obreros, y el coste de los siniestros, que, como antes decimos, era del 16 por 100 del salario ha bajado al 4 o 4,50 por 100; lo que le produce una economía media anual de 250.000 francos y la satisfacción profunda de defender eficazmente la vida y el cuerpo de sus obreros.

AMBERES

El Museo de la Marina.—La Exposición del Escalda, organizada el último año en ese importantísimo puerto, ha demostrado que es relativamente fácil reunir una colección de objetos y documentos de un gran interés para el público. Por esto, que se ha conseguido eventualmente, se explica que mucho más interesante aún será un Museo permanente consagrado a la Marina y a la navegación en su más grande extensión, susceptible de todas las especializaciones bajo la forma de Exposiciones particulares, temporales y legales, que hacer de un Museo de la Marina en un puerto tan importante como el de Amberes un centro de documentación de primer orden. Entendiéndose así, ya ha empezado a funcionar una Comisión, que en breve dotará a Amberes de un importante Museo de la Marina.

El seguro obligatorio de pasajeros.—Continúa, sus trabajos la Comisión que se ha encargado por la Conferencia de Génova, celebrada el mes de octubre de 1925, el estudio del seguro obligatorio de pasajeros. Se trata de un proyecto que tiende a beneficiar a todos los pasajeros, incluyendo desde luego a los emigrantes en un sistema de seguros obligatorio.

ESTADOS UNIDOS

La propulsión eléctrica en la Marina.—A gran número de buques de tipos muy diferentes les ha sido aplicada en estos últimos meses la propulsión eléctrica. Las instalaciones más poderosas de esta clase son las del acorazado americano de la clase *West Virginia*.

La transmisión eléctrica ha sido utilizada a bordo de buques provistos de motores Diesel, para evitar los cambios de marcha de estos motores y permitirles un número de revoluciones más elevado.

A bordo del yate de placer americano *Aloha* viene a darse una nueva aplicación a la propulsión eléctrica, por medio de la cual se pueden mandar desde el puente el número de revoluciones de la hélice. Bajo el punto de vista marítimo, esa aplicación de la electricidad viene a dar una gran facilidad a las maniobras y una disminución considerable de la pérdida de tiempo debido a las transmisiones de órdenes y evitándose al mismo tiempo posibles errores. El mencionado yate es el sexto americano que recibe una instalación de ese género. Esa instalación va a ser también colocada a bordo de tres remolcadores, con lo que se espera

remediar los inconvenientes del motor Diesel a bordo de estos navíos al ponerse en marcha o en los cambios de velocidad. Si estos ensayos obtuviesen el éxito que es de esperar, otras aplicaciones serán hechas a bordo de buques pesqueros.

ALEMANIA

El desarrollo de la Marina mercante.—Hamburg Amerika Linie, que había aumentado la extensión de su línea de Antillas con escala en Curaçao, Maracaibo, La Colombia y Cristóbal Colón, ha inaugurado una nueva línea de navegación de Hamburgo y Amberes a las Antillas, con escala en Jamaica, Haití, Santo Domingo y Puerto Rico.

Laugmentation Eventuelle abrirá el 1.º de agosto una nueva línea para el servicio de pasajeros a Australia, a la ida por el cabo de Buena Esperanza, y a la vuelta, por el canal de Suez. Este nuevo servicio tiene asegurado su éxito por las condiciones en extremo favorables acordadas por Australia a los emigrantes alemanes. Esta Compañía parece que trata de aumentar su capital, decisión que no se adoptará mientras que la cuestión de los bienes confiscados por los Estados Unidos a la misma durante la guerra no haya obtenido una resolución favorable.

Nuevos experimentos con el rotor.—Después de los verificados en Alemania con el *Baden Baden*, que el 9 de mayo llegó a Nueva York con un viaje feliz, no se cumplieron durante el viaje las esperanzas que se habían fundado sobre la eficacia del nuevo aparato, atribuyéndose ese relativo fracaso a que el buque en que el rotor se había instalado no había sido hecho especialmente para ello, por lo que ha decidido construir un buque especial para utilizar el nuevo medio de propulsión, por lo menos con carácter auxiliar. El nuevo buque para rotor será bautizado con el nombre de *Bárbara*, y ha sido botado al agua el 28 de abril último en el astillero Wers, de Bremen. Este buque, que posee un motor completo, lleva los rotores nada más que como aparato auxiliar de propulsión. El número de ellos es de tres, situados en la parte longitudinal del buque; su altura es de 17 metros, y su ancho, de 14. El movimiento del rotor será producido por motores eléctricos movidos por una dinamo, movida a su vez por un motor Diesel auxiliar. Sobre el metal de que se hayan hecho los motores, tan resistente como el acero, pero considerablemente más ligero, se guarda el más profundo secreto.

Como se trata de una esperanza, de la cual ha de deducirse la importancia de los rotores como motores, la construcción del buque ha corrido por cuenta de la Marina alemana, y es de desear, para el bien de la Marina, que el resultado que se ob-

tenga con este buque, especialmente construido para esta clase de motores, sea altamente satisfactorio.

Exposición internacional de navegación interior y aprovechamiento de piezas hidráulicas en Bâle. ESPAÑA MARITIMA, que desde su aparición ha prestado la mayor atención a todo lo relacionado con el fomento de la navegación interior, por considerar que implica el aumento de la riqueza nacional, se complace hoy en publicar una ligera reseña de la Exposición general de Bâle, en donde muchas Sociedades suizas y de otros países han hecho coincidir sus Congresos, por lo que durante el actual mes no se ha pasado quizás un día sin alguna manifestación interesante a la navegación interior y al aprovechamiento de las fuerzas hidráulicas. Entre otras Asociaciones, han tomado parte en todos los actos la de Navegación del Alto Rin, la de Navegación del Ródano al Rin, la de Navegación por el Rin, las autoridades de los países de Estrasburgo, la de Navegación por el Alto Danubio y bastantes más. En España, en que, por virtud del reciente e importantísimo Real decreto del ministerio de Fomento, se va a dar gran impulso al aprovechamiento de las aguas fluviales, tanto para los riegos e industrias como para la navegación, sería de suma conveniencia que los Sindicatos que se van a constituir acogiéndose al mencionado Real decreto asistieran a esta importante Asamblea internacional y siguieran con todo cuidado sus trabajos.

■

DOS ASAMBLEAS

El día 18 del próximo mes de agosto se celebrará en Vigo la Asamblea de Pósitos gallegos, convocada por la Federación.

Se tratarán asuntos de gran interés para la clase.

A la Asamblea asistirá nuestro querido amigo el secretario de la Caja Central de Crédito Marítimo, D. Alfredo Saralegui.

Coincidiendo con este acto se verificará una reunión de los profesores de los Pósitos, que habrán de ocuparse de asuntos importantes relacionados con las enseñanzas.

■

El día 18 del mes de agosto próximo, coincidiendo con la Asamblea de Pósitos gallegos, se celebrará en Vigo la Asamblea de Cajas Colaboradoras del litoral, del Instituto Nacional de Previsión.

Nuestro querido amigo D. Alfredo Saralegui, que en dicha fecha se encontrará en Vigo para asistir a la Asamblea de Pósitos, tomará parte en la de previsión también.

■



La historia social del Pósito

Desde largo tiempo, los pescadores de Rosas estaban organizados en una Sociedad que tenía como objeto la defensa de sus intereses morales y materiales. Se titulaba la Sociedad *La Pescadora*, y si bien contaba con la cooperación de la mayor

los efectos de acreditar la buena marcha de la misma. Es decir, aseguraban que, a partir de la constitución del Pósito, no se podría realizar ningún gasto que no estuviera suficientemente justificado, y que en todo momento se sabría la situación económica de la Sociedad.

Los pescadores, convencidos individualmente de la conveniencia de la reforma, comenzaron a mostrarse conformes con ella, y al hacer público su criterio, fué inclinándose el ánimo de los más refractarios. Además, se enumeraban las ventajas de que gozan los Pósitos, las subvenciones que obtienen de la Caja para enseñanzas, Cooperativas, socorros mutuos, etc.; y los que nunca estuvieron conformes con la idea, se mostraron transigentes para no perder su puesto, si bien impusieron ciertas condiciones reglamentarias para que se hiciera la transformación.

En efecto; en marzo de 1922 quedó constituido el Pósito, bajo la dirección de los mismos elementos que dirigían la Sociedad *La Pescadora*. Naturalmente, los viejos procedimientos no compaginaban con la moderna orientación dada a la Sociedad. Hubo choques inevitables, hondas perturbaciones, hasta que por fin se llegó al máximo desconcerto, sobre todo por lo que se refería a la marcha económica.

Pero en trance tal no faltaron hombres de voluntad de hierro que realizaran el máximo esfuerzo para salvarla. En efecto; acudieron a la Caja Central de Crédito Marítimo, solicitando un préstamo de 10.500 pesetas, cantidad que consideraban indispensable para normalizar la situación.

La Caja les concedió el préstamo, que había de ser amortizado en el plazo de cinco años; pero



Fachada de las Cooperativas de consumo de Rosas

parte de los pescadores, su marcha administrativa no respondía a los anhelos de éstos, porque, en realidad, no era tan clara como fuera conveniente.

Sin embargo, *La Pescadora* continuó su camino social, hasta que, al crearse la Caja Central del Crédito Marítimo, se comenzó la campaña para trasformarla en Pósito. No fué empeño fácil arrancar a los elementos directores a acometer la empresa. Se tropezó desde los primeros momentos con una gran resistencia, y todavía hubiera continuado la pugna, sin el tesón y la actividad desarrollada por los mejores elementos de la Asociación.

Los partidarios de la reforma esgrimían como principal argumento que el Pósito sería una entidad intervenida en su administración solamente a



Alumnos en práctica de economía social

o de Pescadores de Rosas



como en poco tiempo había sido encauzada la administración del Pósito, no sólo pudo éste cumplir todos sus compromisos, sino liquidar el préstamo un año antes del plazo estipulado.

El buen éxito de estas gestiones, de una par-

obras han sido ya adjudicadas. En agosto próximo comenzará a construirse el edificio social, y probablemente al finalizar el año quedarán instaladas por lo menos las Secciones de Enseñanza y Cooperativa.



Ancianos del Pósito de Rosas

te, y la ayuda eficazísima de la Caja, por otra, animaron a los pescadores a crear Secciones en las que no pudieron pensar antes, tales como Montepío para la vejez, venta de pescado, Cooperativas de consumo y efectos pesqueros, enseñanza y socorros mutuos.

Cada una de estas Secciones funciona con absoluta independencia, y para dar una idea de su importancia conviene decir que están instaladas en diferentes locales, porque el edificio social es insuficiente.

El Pósito, sin embargo, aspira a reunir las todas dentro de un edificio de su propiedad. La Caja, respondiendo a su deseo, le ha concedido un préstamo de 29.000 pesetas para tal fin, y las

La marcha económica de la Sociedad queda perfectamente de relieve en el estado que va a continuación y que corresponde al 31 de diciembre de 1925:

Estado general del movimiento de las diferentes Secciones del Pósito pescador de Rosas durante el ejercicio del año 1925.

Sección de Tintes.—Ingresos, 2.185,45 pesetas; gastos, 1.994,95; sobrante, 190,50.

Accionistas.—Pagadas dieciséis acciones, 450 pesetas; se debían 825; a pagar, 375.

Sección Cooperativa.—Ingresado en efectivo, 112.554,30 pesetas; en géneros, 22.446,80; total, 135.001,10. Gastos, 3.880,80; cargo géneros, 134.467,24; total, 138.348,04 pesetas; a pagar, 3.346,94.

Gastos generales.—Durante el año, 3.130,55 pesetas.

Retiros vejez.—Cobrado, 4.801,95 pesetas; invertido, 2.136; a invertir, 2.665,95.

Caja.—Cobros por todos conceptos, 192.710,15 pesetas; pagos efectuados, 188.559,07; quedan, 4.151,38.

Sección de Socorros mutuos.—Ingresado, 9.595,45 pesetas; gastos, 9.900,80; déficit, 305,35.

Banco Hispano-Americano.—Ingresos, 38.378,15 pesetas; retirado, 37.854,05; quedan, 524,10.

Sección de Pesca.—Ingresos, 11.960,85 pesetas; gastos, 5.715,75; sobrante, 6.245,10.

Cuentas corrientes.—Pagos, 106.639,46 pesetas; compras, 117.501,78; quedan a pagar, 10.862,32.

Mercaderías generales.—Compras y gastos, 114.986,69 pesetas; entregas a Cooperativa, envases y existencia, 122.008,30; beneficio, 7.011,61; deducir gastos Cooperativa, 3.346,94; beneficio total, 3.674,67.

Movimiento total de venta de pescado, 727.950,75 pesetas.

Capital líquido activo de la Sociedad en 1.º de enero de 1926, 23.472,96 pesetas.

No será necesario hacer un estudio de cada una de las Secciones que funcionan en el Pósito; bastará, para probar la eficacia de estas Asociaciones, relatar un solo hecho. El día 6 de marzo último perecieron ahogados cinco pescadores del Pósito. Los elementos directores solicitaron el apoyo de todas las Sociedades análogas y otras instituciones, habiendo logrado reunir 21.000 pesetas, que fueron repartidas entre las viudas y huérfanos de los asociados.

Este hecho, aparte de los grandes beneficios que obtienen los pescadores de Rosas de su Pósito, hace que cada día se extienda más por la costa la semilla de estas Asociaciones, nacidas para redimir a una clase tan desgraciada como la pescadora de su triste situación.

El Ministerio de Marina y los viejos marinos

En el *Diario Oficial* de dicha dependencia, correspondiente al día 10 del actual, hemos tenido el gusto de leer una disposición por la cual se establece la hermosa obra de los homenajes a la vejez del marino. Era verdaderamente triste y lamentable el espectáculo que se ofrecía en numerosas playas de nuestro hermoso litoral, de los pobres veteranos del mar viviendo de la limosna y, a veces, del puñado de pescado que al regresar de la pesca les daban sus antiguos compañeros de profesión. En lo sucesivo, los Patronatos para el homenaje a la vejez, que se organizarán en la mayoría de los pueblecillos de la costa, podrán, con los productos de las fiestas, suscripciones y otros medios que empleen en el día de la Virgen del Carmen, adquirir en el Instituto Nacional de Previsión unas pensiones para los viejos marinos, que, aunque módicas, servirán para alejar de la hora crepuscular de esas vidas heroicas el espectro del hambre.

Además, la obra de los homenajes a la vejez del marino, siguiendo la pauta señalada por la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, iniciadora de esta clase de homenajes, persigue la difusión del respeto y cariño a la vejez, laborando por rodear los últimos años de los ancianos marinos de un ambiente de cordialidad, simpatía y veneración.

Desde estas columnas, desde las que procuramos seguir atentamente toda la labor que se realiza en favor de la Marina y de los marinos, nos honramos dirigiendo nuestra más entusiasta felicitación al Excmo. Sr. D. Francisco Moragas, por ser el iniciador de la obra en España; al señor ministro de Marina, Excmo. Sr. D. Honorio Cornejo, por haber implantado la obra del homenaje a la vejez del marino, y al iniciador de esta idea, Secretario de la Caja Central de Crédito Marítimo, Sr. D. Alfredo Saralegui y Cesellas.

■ ■

Actividades de la Caja Central de Crédito Marítimo

Relación de las subvenciones y préstamos que en el mes de julio de 1926 han sido concedidos por la Caja Central de Crédito Marítimo a los Pósitos de pescadores, marítimos y marítimo-terrestres que a continuación se expresan.

Bolsas de Trabajo.—Cariño, 500 pesetas; Villagarcía de Arosa, 500; total, 1.000 pesetas.

Socorros mutuos.—Muros, 113 pesetas; Alcudia, 312,50; Puerto de la Selva, 129,66; Cambados, 155,50; Ibiza y Formentera, 111,50; Idem marítimo, 99; Cedeira, 51,25; Barcelona (m.), 671,03; Esteiro, 58,75; Calpe, 40,50; Valencia (m.), 210,80; Cartagena, 147; Torre la Mata, 109,50; Torrevieja, 921,10; total, 3.161,09 pesetas.

Cooperativas.—Lira, 500 pesetas; Portonovo, 1.000; total, 1.500 pesetas.

Organización de nuevos Pósitos.—Barcelona (pescador), 4.000 pesetas; Altea, 2.000; Federación de Pósitos marítimos y marítimo-terrestres de la parte oriental de Andalucía (Cádiz), 2.500; Moraira, 2.000; total, 10.500 pesetas.

Aguinaldo al Niño Pescador.—Cangas, 25 pesetas.

Enseñanzas.—Cedeira, 800 pesetas; Colindres, 1.625; Valencia, 1.500; Abelleira y Torca, 3.500; Motril (para tres Secciones), 5.100; Algeciras, 1.000; Lequeitio, 1.500; total, 15.025 pesetas.

Subvenciones durante el ejercicio económico de 1926, 146.346,50 pesetas; total, 161.371,50 pesetas.

Préstamos y Casa del Pescador.—Marbella, 9.000 pesetas; Tortosa, 25.000; Cabo Cruz, 4.500; total, 38.500 pesetas.

Subvenciones concedidas.

RESUMEN	Pesetas.
Bolsas de Trabajo u Oficinas de colocación.	1.000,00
Socorros Mutuos.	3.161,09
Cooperativas de consumo.	1.500,00
Organización de Pósitos.	10.500,00
Aguinaldo al Niño pescador	25,00
Enseñanzas	15.025,00
Préstamos	38.500,00
Total	69.711,09

Industrias que merecen ser protegidas

El desguace de barcos

En precedentes artículos hemos puesto de manifiesto, no ya el abandono en que por parte del Poder público se tiene a la industria del desguace de barcos, sino las trabas enormes que quien ha intentado desarrollarla en nuestros puertos ha encontrado, al extremo que, en la mayoría de casos, los interesados se han visto obligados a abandonar tal industria.

Hemos citado buen número de barcos de gran tonelaje que hubieran podido ser desguazados en nuestros puertos, produciendo, aparte de un buen beneficio a los propietarios de la industria, trabajo seguro a considerable número de obreros, y más todavía provechosas enseñanzas a los mismos, ya que es indudable que desguazando un barco se aprenden muchas cosas con su construcción relacionadas.

Hemos citado la opinión de personas conocedoras del asunto por haber estado en él fuertemente interesadas, y hemos prometido continuar la campaña iniciada desde estas mismas columnas, destinada a ver si se logra que por fin, abriendo los ojos a la realidad, sea tratada la industria del desguace con la consideración y simpatía que indudablemente merece.

Cumpliendo lo prometido, y acogiéndonos a la benevolencia de los directores de ESPAÑA MARITIMA, que desde el primer momento, y percatados de la enorme importancia que para la economía de nuestra patria tiene el problema de que tratamos, han puesto, sin regateos de ninguna clase, a nuestra disposición las columnas de esta interesante publicación, continuamos hoy la campaña emprendida.

Como sería poco menos que imposible dar a la publicidad los trabajos que hemos recibido y hacer eco de las cartas que a nuestras manos han llegado, apuntando soluciones, unas, y animándonos a perseverar en el camino emprendido, otras, y como, de otra parte, no podemos abusar de la hospitalidad que ESPAÑA MARITIMA nos ofrece, daremos un resumen de lo recibido, apuntando la solución, que, sin duda, de ser escuchada por quien corresponda, llevaría la industria del desguace en nuestros puertos a una importancia insospechada, a la par que contribuiría a aminorar en gran parte la enorme crisis de trabajo que en nuestras industrias navales se nota, por desgracia, desde buen número de años a esta parte.

La industria del desguace de embarcaciones,

para sacar de ella su máximo rendimiento, debería, y debe tener su desarrollo en puertos en los cuales existan industrias que permitan absorber el material obtenido en el desguace. Al propio tiempo, esos puertos deben hallarse servidos por líneas férreas, con el fin de dar fácil salida a los materiales que no tengan mercado en la población. Esos puertos deben ser tales que permitan, sin estorbar el tráfico normal en ellos, la ocupación de las zonas que la industria del desguace reclama: zonas destinadas a muelles, varaderos, etc.

Nosotros creemos que existen tres puertos en España que reúnen estas condiciones en grado superlativo: Tarragona, muy especialmente indicada para el desguace de buques de madera, ya que este material hallaría un excelente mercado en aquella comarca, y por su proximidad al mercado consumidor de Barcelona, por lo que afecta a los metales, Sevilla y Bilbao. La primera de estas dos últimas, también muy señalada para barcos de madera y de hierro, y la última, para buques de hierro y acero.

El triángulo estratégico así formado permitiría en nuestra Península una lógica repartición de los barcos a desguazar y un natural reparto del material obtenido.

Desde luego, los puertos deberían contar con zonas dedicadas únicamente al desguace, provistas de las correspondientes gradass, que serían de poco coste, ya que el peso que en ellas debería deslizarse sería muy reducido, puesto que en su inmensa mayoría el trabajo puede hacerse a flote. Deberían contar con grúas modernas y con un adecuado servicio de ferrocarril. Todo ello no representaría para el Estado ningún gran gasto, y, por otra parte, éste sería rápidamente amortizado con los ingresos que en concepto de arbitrios se impondrían a los que explotaran el negocio. Desde luego, creemos nosotros que el establecimiento de tales varaderos, grúas, etc., debe hacerlo el Estado, ya que, de no ser así, sería extremadamente difícil se iniciara en gran escala la industria que nos ocupa, puesto que en sus comienzos, y con la natural desconfianza que relativa a la misma existe hoy, no se aventurarían grandes capitales para las instalaciones mencionadas, mientras que, de existir éstas, no hay duda ninguna que se formarían inmediatamente Empresas destinadas al desguace.

Los barcos, tanto nacionales como extranjeros,

que vinieran a dichos puertos para desguazarse deberían disponer de espacio suficiente donde aguardar su turno, sin que ello les implicara gasto alguno.

Deberían hallarse exentos del impuesto de transporte los buques que llegaran a puerto español por sus propios medios; impuestos que perciben hoy la Hacienda y las Juntas de Obras del puerto. Naturalmente, en este caso no habría necesidad de que los barcos vinieran obligados, como en la actualidad, a practicar las operaciones de arqueo, lo que ocasiona casi siempre grandes demoras.

Los barcos españoles podían percibir primas de desguace, como acontece en otros países, incluso para los extranjeros, y éstos deberían hallarse libres de derechos de importación, o al menos ser éstos muy reducidos y pagando por tonelada de registro neto.

De lograrse ello, es indudable que no veríamos más el triste desfile de nuestras viejas unidades hacia el extranjero, y que, teniendo el material viejo un valor mucho más elevado que el que tiene en la actualidad, se desguazaría más rápidamente; lo que contribuiría en gran modo a la construcción de nuevas unidades y, en consecuencia, a dar mayor trabajo a nuestros obreros y a hacer más segura la navegación al personal embarcado.

No queremos terminar este escrito sin apuntar la idea que nos menciona uno de nuestros comunicantes: esto es, que, dada la protección que a los obreros del mar dispensa la Caja Central de Crédito Marítimo, protección real y eficaz, como conoce todo aquel que ha visto de cerca el desarrollo de los Pósitos de pescadores y marítimo-terrestres, debería la Caja citada, aparte de apoyar las pretensiones de los interesados en el desguace, hacer que por alguno o alguno de los Pósitos más indicados para ello se emprendiera la industria del desguace de buques, como se hace con otras industrias navales, en la seguridad de que con tan alta protección el éxito coronaría rápidamente la implantación de tan necesaria, como necesitada de protección, industria.

JAIME FONT MAS.

■ ■

Casas baratas para los pescadores

Una de nuestras preocupaciones principales es la de cooperar a la redención moral y material de los pescadores. Nuestra labor ha sido encaminada

a ese fin. Por eso, cuanto se haga en tal sentido por los organismos oficiales ha de tener nuestro aplauso fervoroso.

No hemos de regatearlo, pues, al Ministro de Trabajo, Sr. Aunós, que acaba de firmar un Real decreto, que dice así:

«Artículo único. Se autoriza al Instituto Nacional de Previsión y sus Cajas colaboradoras y a la Caja Central de Crédito Marítimo (esta última con la limitación de dedicarse tan sólo a fomentar la edificación de viviendas para los pescadores que formen los Pósitos marítimos) para invertir sus fondos en adelantar a las Sociedades y particulares que construyan casas baratas y económicas hasta la cantidad máxima que el Estado se haya comprometido a conceder, ya en forma de prima a la construcción o de préstamo hipotecario, con sujeción todo ello a las normas y condiciones que se contienen en los artículos 9.º y 10 del Real decreto de 20 de diciembre de 1924.»

Es decir, que todos los Pósitos pueden crear Secciones para la construcción de casas baratas a sus asociados, solicitando, al efecto, del Ministerio de Trabajo los beneficios que la ley concede.

Como el Ministerio no anticipa cantidad alguna, el Real decreto a que nos referimos viene a resolver esta cuestión, pues la Caja Central de Crédito Marítimo podrá anticipar las cantidades necesarias, una vez que se publique la Real orden en que se conceda la calificación de casas baratas a las solicitadas por los Pósitos, percibiendo en su día la Caja Central de Crédito Marítimo las cantidades que haya anticipado del Ministerio de Trabajo.

De esta suerte, los pescadores podrán llegar a tener casas propias cómodas e higiénicas, librándose de la triste situación en que se encuentran actualmente, pues sus viviendas ni pueden ser más miserables ni más antihigiénicos los barrios en que están situadas.

Cuanto hagan los pescadores para resolver este aspecto de su vida nos parecerá poco. Ahora que cuentan con una ley protectora y que pueden disponer del dinero suficiente para construir sus modestas viviendas, deben apresurarse a crear dentro de los Pósitos la Sección de casas baratas, solicitando del Estado la ayuda ofrecida. En aquellos puertos en que no funcione el Pósito debe constituirse éste cuanto antes, no sólo para gozar de los beneficios de la ley, por lo que a este asunto se refiere, sino también para obtener otras mejoras, principalmente las que proporcionan las Secciones de Enseñanza, Socorros mutuos, Cooperación, etc., etc.

■ ■

La obra cultural en los Pósitos de Pescadores

Grande e importante es el trabajo de educación y de enseñanza que los cultos y entusiastas maestros de los Pósitos realizan con los numerosos grupos de niños pescadores pobres que tienen a su cargo, notándose por meses, un gradual y poderoso adelanto en los conocimientos que adquieren en las Escuelas que la Caja Central de Crédito Marítimo ha creado en cada Pósito.

En diferentes inspecciones realizadas se ha observado que la obra de cultura que en estos Centros se realiza es tan profunda, tan profesional y práctica, que pone en condiciones a los alumnos de ser unos conscientes, unos cultos hombres de mar, con conocimientos no sólo para prestar un gran servicio a la nación el día de mañana, sino de poderse ganar la vida sin dificultad en cualquier empleo o colocación. La enseñanza se realiza con tal celo que, llegando al corazón de los niños, hace de ellos hombres de bien. En estas escuelas también se les enseña gimnasia, faenas marineras, despertando en ellos completa aptitud para ser un buen marinero de nuestra Armada.

Instituciones son estas de los Pósitos que tratan de redimir al pescador, y, en efecto, así lo están haciendo, y necesario es que se sepa, que a todos los pescadores se les diga, el bien y la conveniencia que estas Asociaciones representan para ellos, pues lejos de ser lo que equivocadamente algunos creen, y por creerlo dejan de pertenecer a ellas, restando así con su pasividad la importancia máxima a que tienen derecho, por el benéfico y humanitario fin para que han sido creadas.

Solo una clase atrasada, como es esta de que tratamos, puede consentir que en su seno haya algunos que miran con malos ojos, o con indiferencia, obra tan bienhechora. El extranjero, copiándola de España, está estableciendo Sociedades similares, y este es por sí solo el mayor elogio que puede hacerse de obra tan altruista. Hora es ya de que todos los trabajadores del mar se den cuenta de que les conviene pertenecer a estas Asociaciones que, apartadas de toda mira política, no tratan mas que de su emancipación, dándole para ello los medios necesarios, y además tratan de hacer desaparecer esa lacra intermediaria que, poseída de una avaricia sin límites, esclaviza y arruina a la clase pescadora.

Como fin de curso se verificaron exámenes en las escuelas de los Pósitos de Darbo, Coiro, Moaña, Tirán y Cangas. En todas llamó la atención la buena preparación de los alumnos, por lo que han sido felicitados sus profesores. En el Pósito de Cangas, que por ser más antiguo han demos-

trado sus numerosos alumnos más sólida preparación, han sido repartidos importantes premios en metálico, donados por la C. C. de C. M. y por el catedrático de la Universidad de Santiago señor Castroviejo.

Dignas de elogio son estas escuelas, y felicitamos a los maestros encargados de ellas por la labor que vienen realizando por acrecentar la gran obra social iniciada por el Ministerio de Marina.

CARLOS DE LA PIÑERA.



El Pósito marítimo de Valencia, que cuenta un año escaso de vida, ha realizado un acto digno de toda nuestra alabanza y aplauso. Una de las primeras Secciones organizadas por el Pósito fué la da Enseñanza, y tan meritoria labor realizó su profesor, D. Enrique Arsolño Martín, que al verificarse los exámenes de fin de curso ha merecido todo género de felicitaciones, especialmente de los Sres. Pérez Moya, presidente de la Asociación de Maestros de Valencia; Díaz de Rábago, maestro nacional del grupo escolar «Cervantes», y Pastor Cano, capitán de Infantería de Marina, que formaban el Tribunal examinador.

Tanto para dar público testimonio de la labor realizada, cuanto para estímulo de los alumnos, pensóse en dar solemnidad al reparto de premios, y solicitáronse éstos del Rey, Infanta doña Isabel, Presidente del Consejo de Ministros, Ministro de Marina, de Instrucción pública, presidente de la Caja Central de Crédito Marítimo, de la cual depende el Pósito; capitán general de la región, gobernador civil, comandante de Marina, alcalde (decidido protector de esta institución), de la distinguida y cultísima profesora ñoña Natividad Domínguez, de la Corporación de prácticos del puerto y algunos otros costeados por el Pósito. El reparto se verificó el pasado mes.

Abierta la sesión por el alcalde, el alumno José Meliá pronunció un discurso de salutación a los que habían concurrido al acto, y de gratitud a cuantos protegen al Pósito, sin olvidar a su fundador, Sr. Saralegui.

Seguidamente se procedió por el secretario, señor Iborra Sogorb, al reparto de premios, obteniéndolos los alumnos por el orden siguiente, correspondiendo este orden a la indicación que de los mismos queda hecha mención anteriormente:

Andrés Lucas Romero, el del Rey, consistente en un reloj de oro; José Ten Coll, el del capitán general; Andrés Lacomba Balaguer, el del comandante de Marina; Antonio Noguera Marqués, el de la señora doña Natividad Domínguez; José Meliá Carsi, el del Pósito marítimo; Vicente Martí Bayarri, el del gobernador civil; Manuel Albors Froilán, el del Pósito marítimo; Rafael San Evaristo, el de la Corporación de prácticos, y los alumnos Angel Mas Gabarda, Angel Barcelona Ibáñez, Salvador Cardona Gallart, Agustín Lacomba Martí, José Balaguer García, Miguel Montañana Meliá, Cristóbal González Vázquez, Antonio Herrero Martínez, Manuel Ballester Gallart, José Ballester Gallart, Antonio Herrero Ten, Francisco Ballester Gallart y Vicente Alabáu Navarro lo obtuvieron del Pósito marítimo.

Premio extraordinario del alcalde, consistente en 25 pesetas y diploma de honor, el alumno Cayetano Albert García. Además se repartieron cartuchos de bombones entre los alumnos más pequeños.

Cerró el acto el alcalde, pronunciando unas cuantas palabras, encaminadas a dar alientos a los asociados y a los alumnos, y recogiendo la alusión del Sr. Sestrús y de la Junta directiva, que ya en diferentes ocasiones lo tenía solicitado, ofreció poner de su parte todo cuanto pueda para conseguir que el Pósito marítimo de Valencia tenga también escuela de niñas.

Atronadores aplausos demostraron al Sr. Oliag la complacencia con que fueron escuchadas sus manifestaciones.

La Junta directiva en pleno acompañó al señor Oliag hasta la puerta, haciéndole objeto de una sincera y cariñosa manifestación de simpatía.

Han sido muy felicitados el presidente de la Junta del Pósito, Sr. Montero, y el secretario, señor Iborra.



En el Pósito marítimo de Villagarcía se han verificado los exámenes de fin de curso ante una gran concurrencia.

Presidió el acto el comandante de la provincia marítima, Sr. Villalobos, y otras autoridades.

Los alumnos que más se distinguieron fueron Francisco Torrado, Antonio Lores, Vicente Renda, Francisco Lemiña, Francisco Domínguez y Ramón Paredes.

Pronunció un breve y elocuente discurso el comandante de Marina, que fué muy aplaudido.



Los pescadores franceses en Marruecos

Los pescadores franceses dedicados a la pesca del atún en la costa de Marruecos, han conseguido emplear el tiempo que les deja libre este género de pesca, que dura como máximo cuatro meses al año.

Al efecto, terminada la pesca del atún, se dedican a la pesca de la sardina. Al principio se conformaban con salar a bordo el producto que obtenían de la pesca diariamente, y retornaban a Francia con algunos cientos de millares de sardinas, que vendían a los que se dedicaban a esta industria, estando en condiciones de volver a la costa de Marruecos tan pronto como comenzaba la época de la captura del atún.

En vista del buen resultado que daba a los pescadores la pesca de la sardina, algunos fabricantes franceses estudiaron la manera de instalarse en las costas marroquíes; cosa que consiguieron hace algún tiempo, abriendo para los pescadores nuevos mercados.

En el invierno pasado se ha intentado poner en práctica este sistema por dos armadores franceses, los cuales se decidieron a vender directamente y en fresco a los fabricantes conserveros instalados en la costa marroquí.

La prueba no dió el resultado que se esperaba. Sin embargo, se han obtenido datos bien interesantes sobre el porvenir que para la clase pescadora tiene la costa de Marruecos.

Según los pescadores, y según también el jefe del puerto de Casablanca, la costa de Marruecos está llamada a producir a los pescadores grandes beneficios. La prueba a que antes nos referimos dió la sensación de que se puede confiar en un resultado inmejorable. Uno de los barcos pesqueros capturó en un solo día 2.000 kilogramos de sardinas, y se ha comprobado que las capturadas con malla, que es el procedimiento francés, son de mejor calidad que las capturadas con «lamparo», que es el procedimiento marroquí. La fecha en que la sardina abunda en Marruecos es en septiembre y octubre.

Tiene interés esta información para nuestra clase pescadora, que debe estudiar bien esta cuestión, pues, indudablemente, en nuestra costa de Marruecos puede obtener importantes utilidades, una vez que se exploten, aprovechando todos los factores favorables.



La conservación del pescado

En el puerto de Halifax (Escocia) se ha preparado la primera remesa de pescado, sin hielo, protegido tan sólo por delgados bloques de carbón dióxido solidificado. Dicho carbón, o gas de ácido carbónico, se emplea en la máquina de hacer hielo, especialmente a bordo.

A los cinco días de preparada la remesa se hizo un examen de la misma, encontrándosela en perfectas condiciones.

Este ensayo dará excelentes resultados a la industria pesquera y le proporcionará grandes economías, pues el carbón dióxido ocupa mucho menos espacio que el hielo, y, por tanto, se podrá transportar mayor cantidad de pescado a menor costo.



Legislación Marítima

Reales órdenes del 15 al 30 de junio de 1926.

Real orden de 1.º de junio de 1926 (D. O. núm. 132). Concede autorización para calar el pesquero de almadraza denominado «Cala del Charco» durante los meses de noviembre, diciembre y enero próximos, dejando de efectuarlo en los de julio, agosto y septiembre del corriente.

Real orden de 11 de mayo de 1926 (D. O. núm. 132). Aprobando la elección hecha para vocales y suplentes de las Juntas de pesca de la provincia marítima de Alicante, en relevo de los que ocupaban dichos cargos, por llevar dos años desempeñándolos.

Real orden de 8 de junio de 1926 (D. O. núm. 136). Autoriza el calamento del pesquero de almadraza denominado «Benidorm» durante los meses de noviembre, diciembre y enero próximos, dejando de efectuarlo en los de julio, agosto y septiembre del corriente año.

Real orden de 9 de junio de 1926 (D. O. núm. 136). Autoriza la devolución de doscientos cincuenta y cinco títulos de la Deuda amortizable al 5 por 100, importantes 357.500 pesetas, que se hallan en la Caja General de Depósitos para garantizar el contrato de la concesión de la almadraza «Torre del Puercos», a los señores Pérez y Féu, de Ayamonte.

Real orden de 8 de junio de 1926 (D. O. núm. 136). Establece una veda de un año en el distrito de Puenteume para los verberchos y ahuejas, y establece también condiciones para pescar esos moluscos, así como el mejillón, después de transcurrido ese plazo.

Real orden de 22 de junio de 1926 (D. O. núm. 141). Concede comisión del servicio por cincuenta días, para trasladarse a Bruselas y Venecia, con derecho a dietas y viáticos reglamentarios, al director general de Pesca.

Real decreto de 23 de junio de 1926 (D. O. número 142).—Crea cinco Delegaciones o Inspecciones costeras dependientes de la Dirección general de Pesca, para los fines de la estadística y en las condiciones que dicho Real decreto indica.

Montepío Marítimo Nacional.

Real decreto de 23 de junio de 1926 (D. O. número 142).—Dispone que pase a depender de la Caja Central de Crédito Marítimo el Montepío Marítimo Nacional.

Caja Central del Crédito Marítimo.

Real orden de 17 de julio de 1926 (D. O. núm. 162). Dispone continúen por un año más como inspectores costeros de las zonas de Cataluña, de Vinaroz a Denia y de Denia a Cartagena, D. Damián Lombart, D. Francisco Candet y D. Francisco Marina, que desempeñan actualmente dichos cargos.



El Montepío Marítimo Nacional

Pasa a la Caja Central del Crédito Marítimo.

Tenemos confianza en que, poco a poco, se irán resolviendo todos los problemas que afectan a los hombres abnegados que dedican su esfuerzo y su inteligencia al progreso marítimo de España. Más que nada importa que se vayan conociendo estas cuestiones por los elementos que dirigen nuestra vida desde las esferas oficiales, y también por el país, que vivió de espalda al mar, sin darse cuenta de que sacrificaba estérilmente los esfuerzos generosos de muy útiles cooperadores.

En esta obra de comprensión y ayuda mutua deben colaborar todos, suavizando asperezas y olvidando viejas querellas.

No se nos oculta a nosotros, que vivimos largo tiempo en relación íntima con los hombres de mar, que durante muchos años sufrieron el olvido y el desdén del país, creándose con este motivo un estado de irritación bien disculpable; pero es justo reconocer que los tiempos han variado, y que el problema marítimo se ha incorporado a aquellos que, por tener un carácter nacional, constituyen la preocupación de los Gobiernos.

El reciente decreto sobre el Montepío Nacional, que publicamos a continuación, es un ejemplo de esto que decimos. Las obras no pueden perfeccionarse en los primeros momentos. Para conseguirlo es preciso la aportación de todos, pues mal se podrá levantar una fortaleza si empeñamos nuestro tiempo en destruir los cimientos.

He aquí el texto del decreto:

«Señor: Realizada por el Instituto Nacional de Previsión la labor que le encomendó la Real orden de 9 de agosto de 1907, de crear y organizar el Montepío Marítimo Nacional, fué constante y unánime aspiración de la Marina mercante que dicha

institución viniese a depender del Ministerio de Marina, aspiración que fué apoyada por el Pleno de la Junta consultiva de la Dirección general de Navegación, en el que están representados todos los sectores de la Marina mercante nacional, e informada favorablemente por la nombrada Dirección general de Navegación, por la Asesoría general de este Ministerio, por el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria y por el Consejo de Estado.

En su virtud, el Ministro que suscribe, de acuerdo con lo informado por el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de Vuestra Majestad el siguiente proyecto de decreto.

Madrid, 23 de junio de 1926.—Señor: A los Reales pies de Vuestra Majestad., *Honorio Cornejo y Carvajal*.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con mi Consejo de Ministros y conforme con el Consejo de Estado,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El Montepío Marítimo Nacional pasará a depender de la Caja Central de Crédito Marítimo.

Art. 2.º Por el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria se remitirán a la Dirección general de Navegación todos los antecedentes y documentos relativos al mencionado Montepío.

Art. 3.º La Caja Central de Crédito Marítimo previo examen de aquéllos, propondrá en su día cuanto juzgue conveniente para el régimen y funcionamiento del expresado Montepío Marítimo Nacional.

Dado en Palacio a veintitrés de junio de mil novecientos veintiséis.—ALFONSO.

El Ministro de Marina, *Honorio Cornejo y Carvajal*.



La Trasatlántica y sus nuevos servicios

La Compañía Trasatlántica ha modificado sus servicios, según circular publicada en la *Gaceta*, de la cual damos un extracto a continuación, sin perjuicio de que en números sucesivos nos ocupemos de este asunto, por considerarlo de interés general.

Tiende a intensificar los servicios de las líneas de mayor tráfico, y a restringir los servicios de menor importancia social y económica.

Se recoge la propuesta del Congreso Nacional

del Comercio de España en Ultramar para el cambio de fechas y acortamiento de distancias de las líneas números 1 y 2, correspondientes al Norte de España, a Cuba y Méjico, y el Mediterráneo a Cuba, elevándose a dieciséis y catorce, respectivamente, las doce expediciones anuales que se hacían en la actualidad.

La línea número 3, Mediterráneo, Nueva York y Méjico se sustituye por la de Mediterráneo, Cuba, Méjico, Nueva Orleans y Galveston, haciendo también escala, al regreso, en la Habana e islas Canarias.

Para facilitar la repatriación de este archipiélago se harán catorce expediciones anuales.

Se reducen a once las doce expediciones anuales de la línea número 4, Mediterráneo, Venezuela, Colombia, Pacífico, suprimiendo la desviación a Cuba; disminuyéndose así la duración del viaje de Barcelona a Valparaíso en diez o doce días.

Quedan sin efecto las modificaciones de la línea número 5, correspondientes a Filipinas, restableciéndose en la forma expresada en el contrato con tres expediciones anuales.

Se suprime la línea de enlace entre el Cantábrico y Cádiz para los servicios de la línea número 6, Fernando Póo, obligándose la Trasatlántica a facilitar, mediante concierto con otras Sociedades españolas, fletes corridos con destino a puertos del Norte y Noroeste de la Península.

La línea número 7, de la Península a Nueva York, tendrá seis expediciones anuales, como mínimo, en lugar de cuatro.

Inmediatamente que estén terminados dos buques que se están construyendo, se emprenderá la nueva línea número 8, del Norte de España al Brasil, Uruguay y la Argentina, con doce expediciones anuales, dedicadas especialmente a emigrantes, consignándose en los presupuestos del Estado el aumento de subvención por este servicio a la Compañía Trasatlántica.



Un Congreso Internacional de motores

En La Rochelle (Francia) se verificará en el próximo mes de septiembre un Congreso nacional e internacional de barcos de pesca, motores marinos y aparatos auxiliares.

Tiene este Congreso especial interés para las clases armadoras del país, que deben ponerse en relación directa con los organismos de otros países

para marchar al día en todas las cuestiones que puedan afectarles.

IV Congreso de estudios vascos.

Del 25 del actual al 1.º de agosto, ambos inclusive, se verificará en Vitoria el IV Congreso de Estudios Vascos, que será dedicado exclusivamente a la orientación y enseñanza profesional.

Entre otras entidades que presentarán instalaciones en este Congreso figura la Caja Central de Crédito Marítimo, institución que, como sabemos, ha difundido eficazmente la enseñanza entre las clases obreras del mar, dándole un carácter preferentemente profesional. Además, ha iniciado también, aunque en pequeña escala, la verdadera orientación profesional de los alumnos que asisten a sus escuelas, limitadas por ahora a aquéllos cuyas capacidades son sobresalientes.

Explicará la instalación de la Caja Central de Crédito Marítimo el secretario general de la misma.

Las casas del marino inglesas.

Recientemente se ha verificado en el Palacio del Marino, en Londres, la reunión general ordinaria de la Sociedad Inglesa de los Marineros, obteniendo un gran éxito. En ella hicieron uso de la palabra el Lord mayor, el Secretario general y el Almirante de la flota, Earl Jellicoe, entre otros. Este último dió lectura a una carta del Príncipe de Gales, dirigida a él, en la cual el heredero de la Corona inglesa hace un llamamiento al público para que facilite a la Asociación las 40.000 libras esterlinas que precisan para completar el capital de 100.000 libras esterlinas necesario para salvar las dificultades económicas de aquélla.

Esta Asociación, de la cual nos ocuparemos en un próximo número, cuenta con innumerables Casas del Marino en el Imperio británico y en el Extranjero, en las que el personal marítimo inglés puede obtener alojamiento y comida económicos cuando se encuentre fuera de su hogar.

■

El Crédito Marítimo en otros países

Letonia.—El Congreso de obreros del mar letones ha solicitado del ministro de Hacienda la adopción de un proyecto relativo al desarrollo de la Marina mercante. Como consecuencia de él, el ministro ha elaborado un decreto permitiendo al Banco Hipo-

otecario del Estado acordar la concesión de préstamos para facilitar la compra de buques. Los préstamos podrán concederse por periodos de un máximo de doce años.

Finlandia.—A petición del ministerio de Comercio, el Estado se halla laborando un proyecto de ley para la constitución de un fondo de 100 millones de marcos finlandeses, destinados a conceder préstamos a los armadores con un interés muy bajo para la construcción y adquisición de buques.

Alemania.—En esta nación, en que el crédito marítimo funciona desde 1925 con un fondo de 50 millones, los armadores se han visto con frecuencia en la necesidad de renunciar a hacer uso del crédito gubernamental, debido a las condiciones de los préstamos que concede. En vista de lo expuesto, el ministerio de Economía va a modificar las condiciones exigibles para los préstamos, suprimiendo la de que su valor no puede pasar del 10 por 100 del de la flota del armador que lo haya solicitado.

Estonia.—Con el fin de favorecer el desarrollo de la flota nacional, el Parlamento estoniano ha votado una ley constituyendo un fondo de préstamos del Estado. Los préstamos, que se conceden por un plazo máximo de diez años, son para la construcción, reparación o adquisición de buques de comercio, pudiendo alcanzar el valor de la cuantía de la mitad del valor del buque. El interés por los préstamos, así como su reembolso, se destinará a constituir un fondo de reserva hasta que alcance el valor de 500 millones de marcos estonianos.

■

La pesca del bacalao

La pesca del bacalao en Lofoten terminó en el mes de abril. La cantidad total capturada es la siguiente: 27 millones de bacalaos, de los cuales, 16 millones se destinaron a salazón, y 11, al seco. En relación con el año anterior hubo un aumento de cinco millones.

En Finmark continúa aún la pesca, por cierto, con excelente resultado, según las noticias recibidas, pues en mayo se elevaba a 46 millones de bacalaos.

En el espacio comprendido entre 1.º de enero al 7 de mayo, la pesca en Noruega se elevaba a 65 millones, 20 millones más que en igual época del año anterior. Durante el período de tiempo citado se han producido 93.638 hectolitros de aceite de hígado de bacalao.

■

La industria pesquera sin representación

Ha quedado constituida la Junta Central de Puertos, según disponía la Real orden de 30 de abril del año corriente. He aquí los señores que la integran:

Vocales: Por el Ministerio de Hacienda, D. Joaquín Souto y Cuero. Ministerio de Estado, D. Luis Calderón. Ministerio de Marina, D. Manuel Somoza. Junta de Obras del puerto de la zona Norte de España, D. Eduardo de Castro. Zona de Levante, D. José Juan Dómine. Zona del Sur, D. Juan José Alonso Jiménez. Consejo Superior de Ferrocarriles, D. Rafael Corderch. Cámaras Agrícolas, D. Francisco Rovira Torre. Asociación de Agricultores, D. Mariano Matesanz. Unión Nacional de Exportación, D. Luis García Guijarro. Sindicatos Agrícolas, Conde de Santa María de la Sisle. Cámaras Mineras, D. Matías Ibrán. Cámaras de Comercio, D. Angel Jausoro. Consejo de Trabajo, D. Carlos María Alvarez. Director de las obras, el Ingeniero Jefe de la Sección de Puertos y Señales Marítimas del Ministerio de Fomento. Secretario, D. Gonzalo Ramírez de Dampierre.

Como se ve, la agricultura española tiene tres representantes directos en la Junta, cosa que no nos parece mal, sobre todo si tenemos en cuenta que durante mucho tiempo no se concedió representación a los intereses agrícolas en las Juntas y Comisiones oficiales que se creaban en España. Pero la misma razón que tenemos para lamentarnos del olvido en que se tuvo a la agricultura nos impulsa ahora a pedir para la industria pesquera un puesto en aquellos organismos, creados para el desarrollo económico del país, mucho más si, como ocurre en este caso, es precisamente la industria referida la más directamente interesada en la actuación de la Junta que acaba de crearse, pues su voz habría de servir en muchos casos para resolver cuestiones de trascendencia en beneficio del país.

El puerto de Cedeira

El alcalde de Cedeira nos escribe una afectuosa carta felicitándonos por el artículo publicado en el número anterior de ESPAÑA MARITIMA relativo a aquel puerto.

Presidió el acto el Comandante de la provincia marítima, Sr. Villalobos, y otras autoridades.

Nos dice, además, que habiendo sido declarado puerto de refugio por reciente Real orden, espera que se envíe la cantidad necesaria para realizar los estudios.

Como la cantidad no ha de pasar mucho de pesetas 2.000, esperamos que el Ministro de Fomento dará las órdenes necesarias para que se libere la mencionada cantidad.

La muerte de Durán

Luego de haber conquistado la gloria ha perdido la vida en un oscuro accidente el teniente de navío D. Juan Durán, uno de los tripulantes del *Plus Ultra*. En plena juventud, lleno de ilusiones, cuando sentía los estímulos y el afecto de la gente, que le impulsaba a realizar nuevos hechos gloriosos, la muerte se cruza en su camino calladamente y le rompe las alas, haciéndole caer desde los aires, que eran sus dominios, al mar latino.

Nos descubrimos ante la figura joven que desaparece, y sentimos el vacío que deja en la fila de los héroes de la Aviación.

Entidades internacionales marítimas

He aquí los principales fines que persigue la Asociación internacional de los Oficiales de la Marina mercante, que se creó en el año 1925 y que tiene su residencia en Amberes:

Defender y amparar los intereses de los miembros de los Estados Mayores de la Marina mercante y estrechar los lazos de amistad y corporación entre los organismos de los Estados Mayores de dicha Marina en los diferentes países. Trabajar para el mejoramiento de la situación corporativa y social de los miembros de las organizaciones oficiales fuera de todas las cuestiones políticas o religiosas. Trabajar para la obtención de medidas legislativas en favor de los navegantes, del comercio en general y de los miembros de los Estados Mayores de la Marina mercante en particular. Acopiar una documentación internacional al uso de las organizaciones afiliadas. Esforzarse para establecer un reglamento internacional sobre la jornada de trabajo a bordo de los barcos mercantes, sobre la importancia de los efectivos, sobre el minimum de los salarios, la seguridad de las vidas humanas, etc. Obtener el nombramiento de delegados en las Comisiones y en las Conferencias internacionales de la Oficina Internacional del Trabajo, Sociedad de Naciones y en donde la necesidad se dejare sentir. Editar un boletín, periódico u otra cualquier publicación. Coordinar sus trabajos con los de otros organismos, Federaciones, personas, etc., que persigan el mismo fin. Establecer, en cuanto sea posible y necesario, entre las diferentes organizaciones de los Oficiales de la Marina mercante de un mismo país unidad de acción en concordancia con los fines de la Asociación internacional de los Oficiales de la Marina mercante.

**ESTE NUMERO HA SIDO CENSURADO POR
LA AUTORIDAD GUBERNATIVA**

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 -
ALICANTE	D. Andrés Soto -
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 -
CADIZ	D. Santiago García - San Francisco, 31
SEVILLA	D. Bernabé Alesanco Gómez -
HUELVA	D. Francisco de Mora - Rascón, 12
LA CORUÑA	D. Francisco Vázquez Conlledo -
AVILES	D. José Panizo -
GIJON	D. Federico Fernández -
SANTANDER	D. Robustiano Dapena -
BILBAO	D. Roberto Barruso - Henao, 30
SAN SEBASTIAN	D. Juan Landin - Prim, 53
LAS PALMAS	D. Bartolomé Obrador -

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 África), 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 África, españoles del Atlántico y Cantábrico hasta Bilbao y viceversa.—Líneas regulares entre Barcelona-Valencia, Barcelona-Alicante-Orán y Barcelona-Castellón-Gandía 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 África, Canarias e Inglaterra.

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

Sigurd E. Waldal

CASA ESPECIALIZADA

EN RABA. SIEMPRE DIS-

PONGO DE EXISTENCIAS

NO DEJE DE CONSUL-

TARME PRECIOS

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

BILBAO

HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

«Lloyd Sabaudo», «Companhia de navegacao 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», «Gölden 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.

**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

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.)

ROBERTO BARRUSO

BILBAO :: BERMEO :: SANTANDER

EFFECTOS PARA LA PESCA, REDES E HILOS

- MOTORES MARINOS DE 4 A 40 HP. -

Henao, núm. 30.-Teléfono núm. 1596

BILBAO

Francisco Freixas

Armador de vapores -- Pesqueros de altura

FREIXAS H.^{nos}

CONSIGNATARIOS

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

Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: MUGUIMENDI

Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS

COMISIONES Y CONSIGNACIONES

Ibáñez de Bilbao, 12

Teléfono núm. 857

BILBAO

COMPañÍA TRASATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

LINEA A CUBA-MEJICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao el día 16, de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander.

LINEA A PUERTO RICO, CUBA, VENEZUELA-COLOMBIA Y PACIFICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colón, y por el canal de Panamá, para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

LINEA A FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

Siete expediciones al año, saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Said, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokohama.

LINEA A LA ARGENTINA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro que sale de Bilbao y Santander el día último de cada mes, de Coruña el día 1, de Villagarcía el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina.

LINEA A NEW-YORK, CUBA Y MEJICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 para New-York, Habana y Veracruz.

LINEA A FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Poo. Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta línea.

SERVICIOS COMBINADOS

Esta Compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por líneas regulares.



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 *for fait*, 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

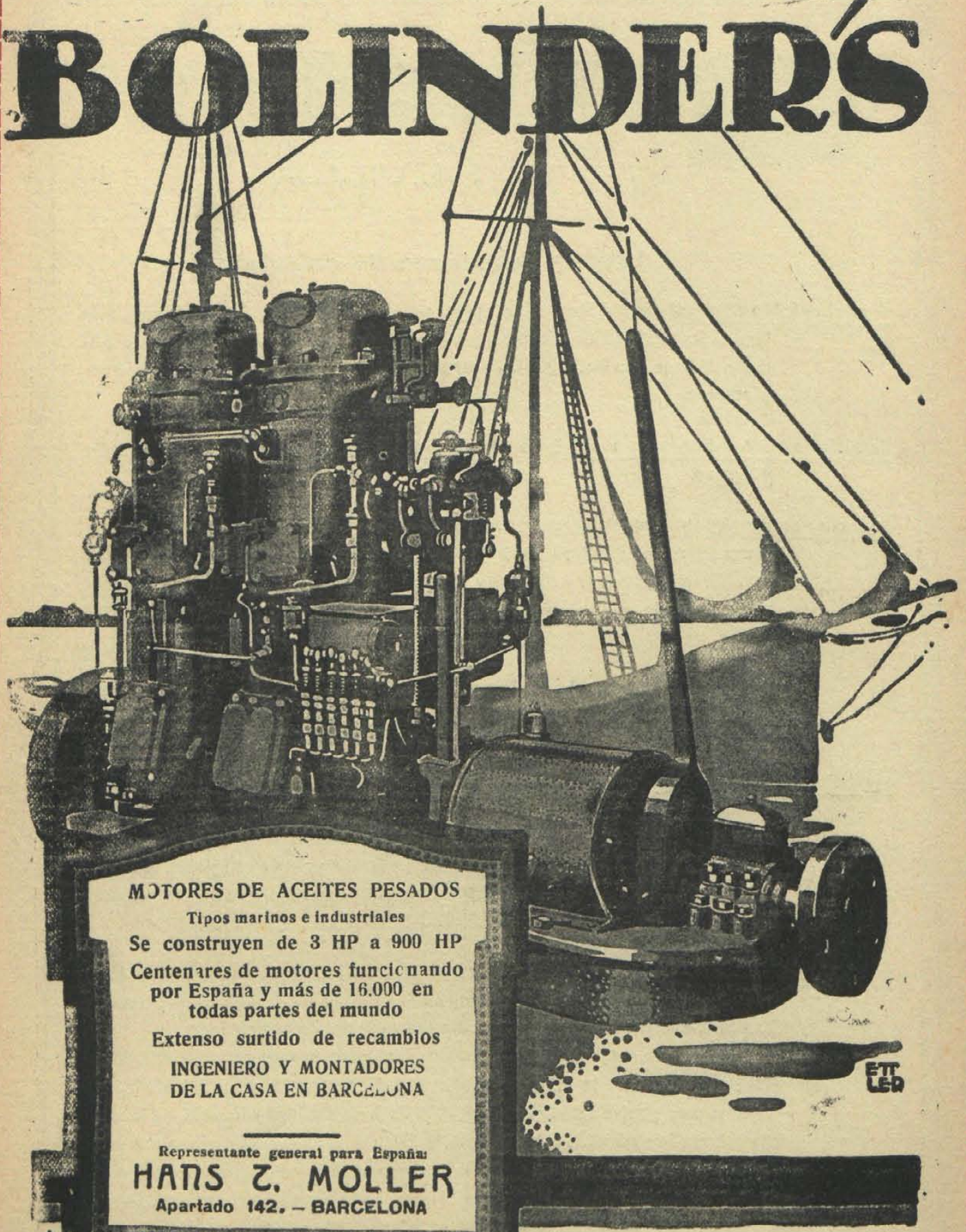
Servicio regular quincenal entre Génova, Liborno, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, New-York y viceversa; admitiendo también mercancías procedentes de y para otros puertos de la Península y Marruecos español.

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, Wásh.—Tacoma, Wásh.

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