

ESPAÑA MARÍTIMA

Y PESQUERA

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

Dirección y Administración:
Alonso Cano, 33, 1.º dcha.

TELÉFONO 33373
Apartado de Correos núm. 3.029
Junio de 1930

Toda la correspondencia
al Apartado de Correos

Actividades del Instituto Social de la Marina

Con la reunión celebrada por el Pleno del Instituto Social de la Marina el día 11 del actual mes, son ya tres las sesiones que ha celebrado el organismo superior de la Institución.

Juzgando serenamente la labor ya realizada por el Instituto en materia de legislación social, se puede predecir para el porvenir una actuación en extremo eficaz del mismo para la resolución de los problemas marítimo-sociales.

Dejando a un lado las actividades tan plausibles del Instituto en lo que tiene relación con los pescadores, clase a la que ha dignificado, elevándola tanto social como moral y materialmente, basta dar cuenta de los asuntos tratados en la última sesión del Pleno para formarse idea de la labor creciente que en materia de legislación social va acometiendo el Instituto Social de la Marina. De la ratificación de tres convenios y de una recomendación aprobados en las Conferencias marítimas de Génova y Ginebra, se ha tratado en el Pleno de que nos ocupamos, aplazando el adoptar acuerdo sobre estos asuntos hasta el próximo Pleno que en breve ha de reunirse. En relación con la Conferencia Internacional del Trabajo, se habló también en esta reunión de los Cuestionarios que envió la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra para la preparación de la próxima Conferencia marítima que ha de tratar de asuntos de gran importancia, como son: "la reglamentación de la jornada de trabajo a bordo de los buques", "mejora de las condiciones de estancia de los marinos en los puertos", "protección de los marinos en caso de enfermedad, comprendiendo la asistencia de los heridos a bordo".

En el próximo Pleno, que como antes dijimos va el Instituto a celebrar, ha de ocuparse también de la contestación que ha de darse a los expresados cuestionarios, relativos a asuntos tan importantes para la industria de transportes marítimos.

En el Pleno de que hablamos se dió cuenta, además, de la intervención del Instituto en la redacción del cuestionario relativo al proyecto de convenio sobre protección contra los accidentes de trabajo de los obreros empleados en la carga y descarga de los buques, proyecto que se discutió en la XII Conferencia Internacional del Trabajo celebrada el año 1929 en Ginebra; de los acuerdos adoptados en la segunda Conferencia sobre "Higiene y bienestar de los marinos", celebrada en Ginebra, en octubre de 1929 por iniciativa de la Liga Internacional de la Cruz Roja; del reglamento para la creación de las Mutualidades de accidentes de mar y de trabajo, y de la actuación de la Asociación Nacional Mutua de Riesgo Marítimo de las embarcaciones de las listas tercera y cuarta.

Como complemento de actuación tan interesante, diremos que, según nuestras noticias, el Instituto se ocupa actualmente del estudio de tres de las aspiraciones más importantes del personal marítimo, que seguramente serán en plazo breve una realidad.

Conferencia Internacional del Trabajo

Reglamentación de la jornada de trabajo a bordo de los buques

Del personal de máquinas en el mar

Jornada de trabajo.

El tiempo de guardia de cada uno de los individuos de este personal suele ser de ocho horas por día; teniendo, por tanto, en la semana 56 horas de trabajo normal.

Se exceptúan de lo expuesto algunos países, en los que la compensación del servicio realizado en domingo disminuye las horas de trabajo en la semana. Así, en la Marina italiana la semana de trabajo es de 54 horas para el personal subalterno, y en la australiana y neozelandesa, de 52 horas para los subalternos y de 48 para los oficiales. En las Marinas francesa, soviética y uruguaya, todo el personal tiene 48 horas de trabajo normal en la semana.

El reglamento español de trabajo a bordo de los buques dice en su artículo 11: "Que el personal de máquinas, tanto en la mar como en puerto, trabajará ocho horas diarias, acoplando, a iniciativa del capitán, de acuerdo con el jefe de máquinas, la distribución de los turnos, a fin de que en la semana resulten 48 horas de trabajo."

Organización del trabajo.

El personal de que nos ocupamos se distribuye en tres guardias en casi todos los países y buques, excepto en algunos que realizan muy cortas navegaciones, lo que le permite disponer de siete y ocho horas seguidas de reposo, después de las cuatro de guardia y de la ejecución de algunos trabajos complementarios. Esta organización se aplica en muchos países a casi todos sus buques. En los Estados Unidos, con excepción de los de cien o menos toneladas brutas; en el Brasil, menos para los que realizan travesías no superiores a 12 horas, y así en otros.

Durante las horas de reposo suele el personal realizar en todas las marinas algunos pequeños trabajos que le ocupan aproximadamente dos horas diarias. Parte de este tiempo se emplea por el personal subalterno, en la maniobra de las cenizas (generalmente, media hora después de cada cuarto), limpieza de máquinas, etc., y en los oficiales, en llevar los libros reglamentarios, reali-

zar inspecciones, emitir informes, con un promedio de una hora por día, y en el resto de ese tiempo hasta las dos horas, se ocupan los oficiales, con el personal subalterno, en la reparación de pequeñas averías, repaso de las máquinas y de los aparatos auxiliares, etc.

En España, según el artículo 11 del reglamento de trabajo a bordo de los buques, en cada guardia el personal de máquinas, de acuerdo con el de cubierta, efectuará la elevación de la ceniza en los casos necesarios.

Intensidad del trabajo.

Las reglas relativas a la dirección y a la organización del servicio se completan con disposiciones que señalan la intensidad del trabajo exigible a los fogoneros y paleros. A los fogoneros, cuando se trata de máquinas a vapor, suele encargársele de la manipulación de tres toneladas de carbón y de cuatro hornos por hombre durante 24 horas, y si se trata del uso de combustible líquido, a cada uno de ellos puede encargarse hasta de nueve hornos. En cuanto a los paleros, es lo más general que manipulen nueve toneladas de carbón como máximo en 24 horas.

Algunas marinas disminuyen estos límites durante la permanencia del buque en aguas tropicales.

Limitación de la intensidad del trabajo.

Ciertas reglas, como la fijación del número de hornos y de la cantidad de carbón que ha de manipular cada hombre, adoptadas ya de manera casi general, pueden concurrir para determinar el efectivo mínimo y el grado de esfuerzo exigido del personal de fogoneros y paleros. Las cifras escogidas en diferentes marinas son análogas, pudiendo corresponder a hombres de habilidad media durante ocho horas de trabajo. Puede ocurrir, sin embargo, por ciertas particularidades, tales como la disposición de las carboneras, que esas cifras sean demasiado elevadas. El personal ha expresado sus temores de que tales reglas conduzcan a realizar trabajos a destajo, sin que los sala-

rios fijados, al mes o a la semana, constituyan una remuneración adecuada.

Para nuestra Marina, el artículo 11 del reglamento de trabajo a bordo de los buques, establece que cada guardia del personal de máquinas debe comprender, a lo menos, un hombre por cada tres hornos, no aplicándose esta disposición cuando un cuerpo o grupo de calderas tenga en una misma cámara cuatro hornos o cuatro puertas, siempre que la superficie total de la parrilla no exceda:

Primero. De 7,30 metros cuadrados si se tra-

ta de calderas ordinarias de llama en retorno, funcionando con tiro natural.

Segundo. De 7 metros cuadrados si se trata de calderas de tubos de agua, funcionando con tiro natural.

Tercero. De 6 metros cuadrados si se trata de calderas funcionando con tiro forzado o en cámara abierta.

Cuarto. De 6 metros cuadrados si se trata de calderas funcionando con tiro cerrado y cámara cerrada.

LEGÍA RUSA.

La Junta Consultiva de Navegación

Bajo la presidencia del Director general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas, excelentísimo señor contraalmirante D. Luis de Ribera, el día 11 del pasado mes de junio se reunió en el Ministerio de Marina el Pleno de la Junta Consultiva de Navegación, en su primera reunión ordinaria del presente año, con asistencia de todos los vocales que la integran, entre los que figuraban los señores Azqueta, Andújar, García Sola, Barón de Satrustegui, Armona, Cortina, Pérez Montoro, Canals, Barreras, Landa, López Barril, Román Ferrer, Morales, Llorens, Ravelo, Aguado, Souto, Saralegui, Cencillo, Sagrera, Moyá, Pastor, Junquera, Lorenzo, Garasa y Angulo (secretario).

Fue aprobada el acta de escrutinio de las elecciones parciales últimamente convocadas para la designación de los vocales representantes de los capitanes y pilotos, maquinistas navales y radiotelegrafistas embarcados, siendo reconocidos como vocales con dichas representaciones los proclamados en el escrutinio, por haber obtenido mayoría de votos, señores Aguado, Azpelizcucta, Ravelo, Sanmartín y Garasa.

También se dió cuenta de la designación hecha por la Compañía Naviera Vascongada para que la represente en la Junta, a favor del señor López Barril, que asistió a esta reunión plenaria tomando en ella posesión de su cargo.

Figuraba en primer lugar del orden del día el proyecto de reforma del reglamento orgánico de la Junta, respecto al cual, después de atinadas observaciones formuladas por varios señores vocales y de estudiar algunas documentadas enmiendas a la totalidad, se acordó suspender esta discusión para la próxima reunión plenaria, fijando un plazo que terminará en 31 de agosto, para que todos los señores vocales puedan enviar a Secre-

taria sus observaciones, que, repartidas impresas con el anteproyecto articulado, puedan servir de base a más detenida discusión.

Se aprobó una exposición de la Sección de Navegación, encaminada a conseguir la unificación de la legislación vigente reguladora de la obtención de los títulos de capitanes y pilotos de la Marina mercante; aceptándose una razonada enmienda de los señores Aguado y Azpelizcucta, tendente a simplificar las referidas normas reglamentarias, y sobre la base de respeto a los derechos adquiridos.

Fueron aprobadas varias propuestas de importancia, entre las cuales figura la de la enseñanza de la radiotelegrafía en las Escuelas de Náutica, y una aclaración al reglamento de trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje, respecto a extremo tan importante como el de la sustitución por enfermedad de individuos del personal subalterno de máquinas con personal de cubierta hasta la llegada a puerto.

El trabajo a bordo del material flotante en los puertos

Se ha creado una Comisión especial compuesta por D. Alfredo Saralegui, presidente del Instituto Social de la Marina, en representación del Ministerio de Marina; D. Francisco Montenegro, inspector general de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en representación del Ministerio de Fomento, y D. Juan Relinque Esparragosa, subdirector general de Trabajo y Previsión, encargado de estudiar la reglamentación definitiva del trabajo a bordo del material flotante en los puertos. La Comisión se compone de representantes de los Ministerios de Marina, de Trabajo y Previsión Social y de Obras públicas, y deberá someter sus proposiciones al presidente del Consejo.

LA LINEA DE FILIPINAS

La Cámara Oficial de Comercio y Navegación, de Barcelona, ha dirigido al ministro de Hacienda una razonada instancia, en demanda de que se estudien las consecuencias del problema planteado con motivo de haberse suprimido el servicio de comunicaciones marítimas entre España y Filipinas.

Por muy fundamentales que sean los motivos que han inducido a los poderes públicos a suprimir el servicio en cuestión, entre los que se cuentan como principal lo gravoso que tal servicio resulta para el Erario, la solución radical a que se ha llegado lesiona de un modo considerable gran número de intereses, e impide que unos de los pocos lazos de unión que tenemos con el archipiélago quede deshecho al desaparecer nuestro pabellón de aquellas aguas.

Aun siendo las razones de orden económico que la Cámara Oficial de Barcelona alega de una gran fuerza, lo son más aún las de índole sentimental, que determinan que los vínculos de raza que nos unen con aquellas islas hagan que sea preciso tenerlos en cuenta para fines posteriores de una gran consideración.

La Cámara Oficial de Comercio Española en Filipinas decía, no hace mucho, en un acuerdo adoptado en relación con el problema que nos ocupa:

"La importación de productos españoles en Filipinas no llegó siquiera, en 1928, a 2.000.000 de pesos.—La exportación de productos filipinos, declarados a su embarque con destino a España, representa cinco veces más.—Pero las cifras que anteceden nada dicen. El comercio español en Filipinas merece, séanos permitido afirmarlo así, la protección más decidida de nuestro Gobierno.—Defendiendo la producción nacional, sin rendirse ante ninguna dificultad, mantiene vivo en Oriente el nombre de España. Cuando no puede fomentar y acrecer la riqueza de la Patria consumiendo los productos de su agricultura y de su industria, trabaja *como puede*, crea negocios e industrias, explota haciendas afrontando los rigores del clima y demás riesgos de los países tropicales, para ganar dinero, todo el que puede; y más que esto le satisface destinarlo a fomentar la riqueza de España, remitiendo a la Patria cuanto no precisa para la continuación y sostenimiento de su negocio, pudiendo asegurarse que el saldo que apare-

ce en la balanza mercantil se compensa, con exceso, por los giros y transferencias a que antes nos referimos.—Bien clara prueba de que el comercio de Filipinas siente y atiende los problemas de España en Oriente, fué la que dió poniendo a disposición de este Gobierno el mayor barco de su flota para que de él dispusiera en Shanghai, como conviene a la salvaguardia de los súbditos españoles amenazados por la reciente guerra de China.—Decimos antes que los comerciantes españoles, en Filipinas, mantienen el nombre de España en Oriente, y no generalizamos a humo de paja.—Compenetrados de que China ha de ser el mercado del porvenir, y de que es Filipinas el único jalón de España en Oriente, están con ojo avizor preparados para ir allí, constituyendo, entre todos ellos o su mayoría, una Sociedad anónima que dedique sus actividades a la introducción de productos españoles y que coopere con el Banco Exterior de España—cuya constitución debiera ser inmediata—y los delegados de Comercio que este Gobierno se dispone a enviar."

La resolución tomada, suprimiendo totalmente el servicio marítimo a que nos venimos refiriendo, es verdaderamente de lamentar, si se tiene en cuenta el apoyo que la importante Colonia española, en Filipinas, presta en todo momento a los intereses marítimos nacionales en el archipiélago.

Suponen, por consiguiente, que el Gobierno ha de hacer cuanto esté a su alcance para que de nuevo se restablezcan las comunicaciones a que nos venimos refiriendo, sin perjuicio de proseguir en el estudio de una solución definitiva del problema.

Cartagena tiene sed

Es para nuestro importante puerto militar del Mediterráneo cuestión de vida o muerte la resolución favorable y rápida del problema del abastecimiento de agua potable, de que tan escaso está en la actualidad. ESPAÑA MARITIMA, que tan atentamente sigue todos los asuntos que interesan a nuestra Marina, se ocupará con gran extensión en un número próximo de tan trascendental cuestión.

El Patronato de la Vejez del Marino de Vizcaya

Bajo la presidencia del comadante de Marina don Venancio Nardiz, se ha celebrado una importante reunión para constituir la Junta de la obra del Patronato a la Vejez, de Vizcaya.

Asistieron: el arcipreste de Bilbao, D. Ramón Galbarriatu; el delegado de Hacienda, D. Federico Botella; el secretario del Gobierno civil, señor Donoso Cortés; los alcaldes de Bilbao, Portugalete, Sestao, Santurce, Plencia y Erandio, don Adolfo G. de Kareaga, D. Angel Suárez, señor Olan, D. Mariano Torrontegui, D. Gregorio Rentería y el Sr. Bilbao; director de la Escuela de Náutica, D. Leopoldo Boado; práctico mayor, don Ramón Garrastazu; presidente del Colegio de Agentes de Aduana, D. Buenaventura Torija; ingeniero jefe de la Junta Central de Puertos, don Juan Egidazu; gerente de la Compañía Euskalduna, D. Jesús Aristegui; representante del Real Sporting Club, D. Jesús Chapa; inspector de Emigración, D. Luis Curiel; presidente del Colegio de Corredores de Buques, señor Pérez Ulliharri; representante de la Compañía Trasatlántica, D. Angel Cabrero; representante del Club Náutico, D. Alejandro Zubizarreta; inspector de Sanidad, señor Fraile; presidente de la Asociación de Maquinistas Navales, D. Juan Amézaga; representante de la Caja de Ahorros Vizcaína, don José Posse y Villelga; representante de la Federación de Pósitos y Cofradías de Pescadores, don Roberto Barruso; director de la Constructora Naval, D. Juan Botín; presidente del Círculo Mercantil, señor Artiatx; representante de la Asociación de la Prensa, D. Darío de la Puente, y el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, D. Luis Camiña.

Enviaron sus adhesiones el señor alcalde de Baracaldo, Sociedad Bihaina, Altos Hornos, Cámara de Comercio, Asociación de Navieros de Bilbao, Asociación de Navieros del Norte y Asociación de Capitanes y Pilotos.

Excusaron su asistencia por motivos justificados, pero adheriéndose al acto, el gobernador militar y el señor presidente de la Audiencia.

El señor Nardiz mostró, con frases elocuentes, la significación de la obra del Homenaje a la Vejez del Marino, expresando su gratitud hacia todos aquellos que de algún modo cooperan a la obra encaminada a prestar ayuda a esos ancianos que han agotado sus energías en las duras faenas del mar, creyendo firmemente que las Corporaciones, entidades, asociaciones y particu-

lares que tienen sus intereses y sus afectos ligados al mar han de prestar su concurso económico a la obra que se realiza.

El señor Nardiz expuso interesantes iniciativas que fueron acogidas con verdadero entusiasmo, acordándose constituir una Comisión ejecutiva que se encargue de desarrollar el programa aprobado.

Forman dicha Comisión, que comenzará seguidamente sus trabajos, D. Venancio Nardiz, presidente, y vocales, D. José de Posse y Villelga, por la Caja de Ahorros Vizcaína, y los representantes de las Asociaciones de Navieros y Capitanes.

La reunión terminó en medio del mayor entusiasmo.

Los amaródromos en el Atlántico

Se está llevando a la práctica el proyecto de una línea regular servida por aviones para cruzar el Atlántico de Europa a Norteamérica, afirmándose que tal servicio quedará inaugurado en 1933.

En la resolución de tal problema juegan un importantísimo papel los *amaródromos* verdaderas islas de acero, destinadas a servir de escalas a los aparatos y de sitios de reposo a los viajeros.

Al inaugurarse la línea se tendrán dispuestos para prestar servicio 560 aeroplanos, pues se calcula que el primer año de servicio la línea tendrá un tráfico que excederá al *millón de pasajeros*. La monotonía del viaje se interrumpirá por las paradas en los amaródromos, en los que los pasajeros podrán descansar, comer... y quedarse a dormir en el hotel, si el tiempo es malo y no ofrece completa seguridad para el vuelo hasta el próximo amaródromo.

Las dimensiones de un amaródromo de los proyectados son 335 metros de longitud de la plataforma de maniobra y 35 metros de anchura en los extremos por 100 metros en la parte central.

El amaródromo descansa sobre 32 columnas convenientemente dispuestas, que hacen que la plataforma quede más de 25 metros más alta que la línea de agua del mar. Ni que decir tiene que todos los adelantos modernos de radiotelefonía tendrán en ellos su adecuada instalación.

Con la resolución de este proyecto puede darse por virtualmente resuelto el problema de la navegación aérea transoceánica.

Consortio almadrabeto

El último y más importante de los asuntos examinados por la Asamblea regional de Sevilla, fué el referente a la forma anómala en que funciona el Consorcio Nacional Almadrabeto; los gravísimos perjuicios que ocasiona a las clases pescadoras y la necesidad de que dicho Consorcio sea suprimido, salvaguardando los intereses del Estado.

El establecimiento del referido Consorcio hecho en 1928, parte de un momento ilegal de la vida española, que adoptó el sistema de Consorcios. Y se ha creado cuando más grave era la crisis pesquera en la zona sudatlántica; pues, faltando la sardina, era el atún el providencial sustitutivo para que el trabajo cundiera durante los cuatro meses de pesquera de las almadrabas.

Mas al acaparar esta pesca y su elaboración el Consorcio, la más pavorosa ruina asomó a los hogares de pescadores y conserveros, y hoy, aquellos pueblos que eran amporios de riqueza, sufren los más atroces latigazos de la miseria.

Por dicha para estas modestísimas clases sociales, la Marina española ha sido en España su providencial salvación y guía, y al establecer el Instituto Social de la Marina ha puesto en sus manos los más decisivos elementos de defensa contra los intermediarios y logreros, que, amparados en muchos privilegios, habían desamparado y convertido en rebaño de siervos a los productores que con mayores esfuerzos y con más peligro de su vida buscan el sustento para los suyos y cooperan al engrandecimiento de la riqueza nacional. De ahí el que los pescadores, por intermedio de sus órganos de opinión, los Pósitos, dirijan sus miradas al Ministerio de Marina, para que sea éste el que, en vista de las denuncias que contra el Consorcio almadrabeto exponen los Pósitos marítimos y de pescadores, ordene una revisión de los decretos que dieron vida al Consorcio, e inspeccione el funcionamiento de dichos organismos que, por lo menos en orden social, se encuentran totalmente a espaldas de la ley.

Además, el Consorcio convertido en Monopolio ha reducido el número de almadrabas, dejando por calar otras cuantas, disminuyendo así los elementos de captura de un pez emigrante; restando nuevos elementos de riqueza y suprimiendo el empleo de millares de obreros.

Esta paralización impuesta por el Consorcio, como la paralización automática de embarcaciones y fábricas, da lugar a un exceso de brazos y

de medios de pesca, lo que permite al Consorcio pagar salarios inferiores, extremar las jornadas, agravar las condiciones de trabajo y utilizar el servicio de embarcaciones a precios irrisorios.

Por si ello fuera poco, el Consorcio, con un desprecio inadmisibile para la mano de obra española, utiliza obreros portugueses en una proporción del 50 por 100 del personal que emplea. Obreros portugueses que trabajan a bajo precio, que comen bazofia, que viven hacinados en las playas y que llevan íntegro a Portugal el importe de los salarios que perciben.

Muchos pescadores desahuciados por el Consorcio buscaron alivio en la pesca de la caballa, pero también aquí se amurallan aquellos privilegios, y en una reunión celebrada en Sevilla, en diciembre de 1926, presidida por D. Odón de Buen, que era entonces Director general de Pesca, al poner los puntales del negocio del Consorcio almadrabeto, y sin oír a las partes interesadas y damnificadas, en este caso los pescadores, se establece la famosa ley de veda de la sardina, cuando la sardina no existía en aquellos mares; esta disposición fué derogada por el Gobierno de la Dictadura, cuya presidencia la dictó a propuesta de la Comisión creada para la crisis pesquera, después de oír a la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos y ver de una manera palpable la anomalía de tal disposición, y se establece que los pescadores de caballa no podrán pescar a tres millas por barlovento y a tres cabos por octavento. De esta forma, y como los artes de almadraba miden seis millas, se imposibilita a los pescadores incluso para pescar por fuera de las aguas fiscales. El anterior reglamento de almadrabas prohibía, muy atinadamente, la pesca de arrastre a tres millas por barlovento, pero el intuitivo don Odón de Buen, de acuerdo con el Consorcio, hizo extensiva dicha prohibición a los legalísimos artes de cerco de jareta, que pueden, deben y tienen que pescar en las proximidades de la almadraba, porque siendo éstas un arte fijo, en sus redes se prenden las larvas y el limo que les sirve de alimento.

Otra prohibición arbitraria impide a los pescadores pasar por encima de la ramera, operación ésta que si causa perjuicios son únicamente a las débiles embarcaciones de los pescadores.

Unase a esto que en las almadrabas no rigen las leyes sociales; que no existe la jornada legal

de ocho horas; que los salarios son los mismos, cualesquiera que sea la jornada, algunas veces de diez y ocho y veinte horas; que no se practica la ley del descanso dominical; que se trató de eludir el cumplimiento de la ley del Retiro obrero, dando un número irrisorio de obreros, que luego se rectificó al trascender al público el abuso; que ni disponen los obreros para descansar de habitaciones sanas e higiénicas; que la comida es defectuosa; que se ha suprimido el regalo de carne de atún a todos los obreros empleados, según era costumbre; que se ha suprimido el regalo de atún de calderada por una exigua cantidad en metálico; que se prohíbe el aprovechamiento de residuos, de espinas y cabezas, cuando la abundancia no permite convertirlas en abonos, llegando, incluso, a rociar con gasolina los residuos para que nadie pueda aprovecharlos; que una gran parte del personal no está matriculado, y, en fin, que es tal el cúmulo de defectos y abusos, que se han convertido las almadrabas en verdaderos cotos cerrados.

Podría, por encima de todos los intereses, alegarse que el Consorcio resolvía el problema de abastos. Nada más lejos de la verdad; desde que el Consorcio actúa, el atún se expende más caro

que nunca por ser él el único que fija precios. No vende en las lonjas y evita la competencia, y si antes los mercados locales estaban abastecidos de atún a precios insignificantes, ahora sólo envía cantidades irrisorias que han llegado a venderse hasta 2,50 kilogramos, habiendo días de pescar más de 10.000 atunes, o sea alrededor de dos millones de kilogramos. Así, pues, en pueblos necesitados el atún es mercancía de lujo, inaccesible a los hogares obreros.

Por todo lo expuesto, hemos acordado recabar de V. E., si considera aceptables y justificadas nuestras denuncias; proponga al Gobierno de Su Majestad convoque a una Asamblea nacional, presidida por elementos técnicos y oficiales que asesoren, en la que estén representados, con los elementos oficiales del Consorcio, los representantes acreditados de fábricas, salazones y almacenistas de Levante y Cataluña, y las clases pescadoras y marineras por su órgano los Pósitos Marítimos de la Federación regional de Andalucía occidental, a quienes tan directamente afectan las consideraciones que respetuosamente acabamos de exponer.

Sevilla, junio de 1930.—Por la Federación regional de Pósitos de Andalucía occidental, El presidente, *Eladio F. Egocheaga*.

Libros “Tierra, Mar, Hombres, Cosas”

Libro de lectura para las escuelas de los Pósitos Marítimos, premiada por el Instituto Social de la Marina.

El Instituto Social de la Marina, cuya actividad principal es la redención y mejora de los humildes pescadores, con su admirable sentido práctico, basa su acción en que esa modesta clase trabajadora adquiera la cultura necesaria, no sólo para los fines particulares de su profesión, sino que pretende tengan la instrucción necesaria para ser buenos ciudadanos. Ello ha ocasionado una organización especial en la enseñanza: primero preparó los maestros, dándoles cursillos especiales para orientar la enseñanza en sentido marítimo; después logró que las escuelas fundadas por los Pósitos Marítimos, con ayuda de la antigua Caja Central de Crédito Marítimo (hoy Instituto Social de la Marina), descendiesen del Estado, y por último se ha preocupado del detalle de la instrucción y enseñanza. A este efecto abrió cursos para elegir los libros que pudieran facilitarla dentro del plan e ideas que rigen el Instituto. Varios son los ya publicados, y el último, distinguido con el galardón del premio, es el que, con

el título de “Tierra, mar, hombres, cosas”, han escrito D. Benigno Rodríguez Santamaría y don Rodolfo Viñas. Es autor el primero de varias publicaciones, entre ellas el magnífico Diccionario de pesca. No hemos de descubrir ahora la personalidad de D. Rodolfo Viñas como periodista insigne y notable escritor, pero sí hemos de citar, aun hiriendo su modestia, un aspecto en el que es menos conocido: el de defensor de los humildes, a los que consagró su inteligencia, que es mucho, y su corazón, que aún es más grande.

Es difícil siempre escribir para los niños, y esa dificultad aumenta si se trata de niños como los hijos de los pescadores, que en muchos casos viven en aldeas y pueblos pequeños, alejados de centros importantes, casi incomunicados con el resto del país; y en esas condiciones viven en un ambiente reducido, que impide puedan adquirir ideas y contemplar objetos y cosas que ayuden su inteligencia. En las poblaciones de alguna importancia, la vida social se desenvuelve en otra atmósfera, e intuitivamente, los niños adquieren ideas y conceptos difíciles de explicar de otro modo.

Muchos libros de lectura se reducen a historias fantásticas, cuentos ñoños e insustanciales o historias y hechos guerreros en que se ensalza en ocasiones las luchas y pasiones que ningún sentimiento noble pueden despertar.

De todo esto se ha huído en la obrita de que nos ocupamos; al contrario, todo cuando en ello se trata es beneficioso y tiende a inculcar en inteligencias tan tiernas ideas útiles; y no es empresa fácil hacer comprender a seres de tan pocos años cuál es la estructura del cuerpo humano, la constitución de la célula, los funcionarios de los ór-

ganos principales del hombre; cómo se ha formado la tierra, el comienzo de la vida animal, lo que es el mar y sus fenómenos, la atmósfera, el calor, etc. Se requiere para explicar de un modo asequible estas ideas una cultura extraordinaria, un dominio grande del lenguaje y un conocimiento completo de la infancia, circunstancias todas que se reúnen en este librito.

Por ello felicitamos a sus autores, y más aún al Instituto Social de la Marina, que así procura por la educación de los pequeños hijos de pescadores.

A. A. R.

Interesante informe de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos

Con motivo de haberse cursado por el alcalde de Madrid una orden dirigida a los tenientes de alcalde, en la que se les recuerda la obligación de prohibir la venta callejera en ambulancia de pescado durante el verano, con el fin de evitar los peligros de las intoxicaciones, se organizó una manifestación compuesta por los referidos vendedores callejeros, a los que se reunieron los comisionistas, exportadores y transportadores de pescado, que se dirigió al Ayuntamiento para solicitar del alcalde la revocación de dicha orden, lo cual consiguieron previa consulta por parte del marqués de Hoyos al ministro de la Gobernación, que encontró muy justificada la protesta.

En relación con el asunto que tratamos la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos ha enviado al gobernador y al alcalde de Madrid un informe verdaderamente interesante.

Entiende el organismo de referencia que interin no se establezcan los mercados de distrito y en ellos lugares adecuados para instalar tiendas y puestos de vendedores, ha de permítersse la venta ambulante, que practican actualmente en Madrid más de 500 personas, esto es, el doble número de individuos que el que corresponde a tiendas particulares establecidas en Madrid, unas 250, viniendo a producir la venta ambulante los siguientes favorables efectos:

Primero. Competencia de 500 puestos ambulantes frente a 250 puestos de tienda, lo que produce a diario una baja considerable en los precios de venta del pescado e impide las confabulaciones, no sólo para vender el pescado a más alto precio, sino para establecer en el mercado más privilegios a su favor en el régimen de compras en el mercado; y

Segundo. Desterrados del mercado central de

pescado más de 500 compradores (los ambulantes), los armadores, los productores de los puertos que abastecen Madrid y que en la actualidad concurren a nuestro mercado con más de treinta millones de kilogramos de pescado, al verse sometidos al capricho de 250 compradores, esto es, a una tercera parte de la concurrencia normal, restringirán los envíos a Madrid en la misma proporción, lo que provocaría automáticamente una sensible alza de los precios.

Y la Confederación de Pósitos formula las siguientes conclusiones:

Primera. Dejar sin efecto (como se ha hecho), para lo sucesivo, la prohibición de la venta ambulante en los diversos distritos de Madrid.

Segunda. Que cuando se construyan los mercados de distrito con las capacidades necesarias, se obligue a vender en ellos a los actuales minoristas establecidos en casas particulares y a los ambulantes.

Tercera. Que la prohibición de venta de pescado en calles y casas particulares se establezca al mismo tiempo.

Cuarta. Que antes de esta prohibición proceda el Ayuntamiento de Madrid a una información de asesoramiento previo de las Asociaciones de armadores de barcos pesqueros, de los Pósitos de pescadores y de las Sociedades de exportadores de todos los puertos que abastecen a Madrid, así como de la Jefatura e inspección sanitaria oficial del mercado madrileño, para evitar que se establezca un nuevo privilegio en uno de los ramos más importantes del abastecimiento público, en el momento en que toda la opinión española se manifiesta contra las exclusivas, por los graves males y perjuicios que han ocasionado.

PAGINA DEL EXTRANJERO

FRANCIA.

Resultados del Crédito Marítimo.

La Comisión de la Marina Mercante de la Cámara francesa ha publicado el estado de los préstamos concedidos durante el primer ejercicio de aplicación de la ley de Crédito Marítimo.

Los más importantes son los de la Compañía Transatlántica, por 85 millones de francos; la Compañía Havresa Peninsular, por 25,5 millones de francos; la Sociedad Francesa de Armamentos, por tres millones; la Sociedad General de Transportes Marítimos a vapor, por 11 millones; la Compañía General de Navegación, por 28 millones; la Compañía de Navegación Paquet, por 60 millones; la Compañía francesa del bacalao, por 16,5 millones; la Sociedad Algerinne de Navegación para el Africa del Norte, cuatro millones, y entre todas, 158,8 millones de francos para construcciones en el extranjero; 2,8 millones para reembolso de préstamo, sumando en conjunto 197 millones de francos.

Para el segundo año las peticiones hechas hasta ahora alcanzan 46 millones de francos para las construcciones en Francia, y 10 millones para las construcciones en el extranjero.

Los datos que anteceden demuestran los beneficios efectos de la ley, que ha llegado casi al máximo de su aplicación, toda vez que la capacidad total de los préstamos que pueden concederse no pueden alcanzar la cifra de 200 millones.

JAPON.

La afiliación internacional del Sindicato de los marinos.

Como consecuencia de un cambio de opiniones entre el señor K. Hamada, presidente del Sindicato de los marinos japoneses, y delegado obrero a la XIII Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, y el señor Edo Fimmen, secretario general de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte, el Consejo general del Sindicato de los marinos japoneses, reunido en Kobe el 5 de marzo de 1930, aprobó por unanimidad que dicho Sindicato se adhiriera a la Federación.

El Consejo general acordó, al mismo tiempo, emprender una acción para organizar, no solamen-

te a los obreros del transporte marítimo, sino también a los de los transportes terrestres.

A la reunión del Consejo general asistieron unas cincuenta personas, entre las cuales se hallaban el señor Hamada, presidente, y el señor Yonekubo, jefe de la División internacional del Sindicato. Después de un animado debate, aprobó el Consejo la resolución siguiente:

"Considerando que la vida del marino está altamente influida por el carácter internacional de la industria de los transportes marítimos, que implica continuos viajes por todos los mares;

"Considerando que, para mejorar las condiciones de trabajo y aumentar el bienestar de los obreros, se hace sentir cada vez más la necesidad de una colaboración internacional en la industria marítima al igual que en cualquiera otra;

"Considerando, además, que la cuestión de la afiliación del Sindicato de marinos japoneses a la Federación Internacional de los Obreros del Transporte fué objeto de un cambio de impresiones en Thoiry (Francia), el 26 de octubre de 1929, entre el señor E. Fimmen, secretario general de la Federación, y el señor K. Hamada, presidente del Sindicato, y que se llegó a un acuerdo completo entre ambos, a reserva de la aprobación del Consejo general del Sindicato,

"La VII Asamblea del Consejo general del Sindicato de los marinos japoneses aprueba por unanimidad, con entusiasmo y sincera alegría, la afiliación de este Sindicato a la Federación Internacional de los Obreros del Transporte."

BELGICA.

El Crédito Marítimo.

El ministro de Transportes de Bélgica ha manifestado que el Gobierno de aquella nación someterá en breve a la Cámara de Diputados y al Senado un proyecto de ley instituyendo el crédito marítimo, con el fin de que los navieros puedan llevar a cabo la reforma de su flota.

La primera parte del programa propuesto consiste en otorgar a los armadores préstamos hipotecarios, a bajo interés, con garantía de los mismos buques.

De la importancia que a este problema se le concede, se puede juzgar fácilmente si se tiene en cuenta el estado actual del Tesoro belga.

Crónica marítima**La pesca y consumo de bacalao en España**

En la información marítima de *La Vanguardia* de hace unos días leímos la noticia de que una Empresa donostiarra, dedicada a la pesca del bacalao, había comprado el velero "Cristóbal Llusá", amarrado en el puerto de Barcelona desde hace tres años. El "Cristóbal Llusá" era el último de los veleros que constituyeron la flota de la Casa Llusá, de Barcelona. De 1.200 toneladas de registro, fué construido cuarenta y cinco años atrás, siendo en orden al tonelaje el segundo velero de la Marina mercante nacional.

Aunque lentamente, van progresando las pesquerías españolas de bacalao en los mares septentrionales de Europa, que tanta importancia alcanzaron en otros tiempos.

El vapor "Melitón Domínguez", propiedad de un armador de Sevilla, empezó en 1924 a dedicarse a estas pesquerías en aguas de Terranova. Sus campañas, de tres a cuatro meses de duración, han producido sobre medio millar de toneladas de pesca al año, siendo el primero y hasta hace poco el único vapor español empleado en la "pesca del largo", como la llaman los franceses. Todo el restante bacalao consumido en España procedía de la pesca por buques extranjeros, y para considerar la valía de esta industria, dada la importante cantidad de bacalao que se consume en nuestro país, basta consignar que, según datos que encontramos en las estadísticas oficiales, el promedio de consumo en España durante los diez años últimos excede de 55.000 toneladas de bacalao por anualidad. En 1925, las existencias nacionales de bacalao y pez-palo (abadejo seco) para el consumo ascendían a 70.000 toneladas.

El buen resultado de las campañas del "Melitón Domínguez" provocó la formación de una empresa con mayores vuelos, domiciliada en San Sebastián, la Sociedad de Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, que se fundó a fines de 1926 con cuatro millones de pesetas de capital, ampliado posteriormente, y adquirió seis buenos "trawlers", los "Alfonso XIII", "Euskalerria", "Galerna", "Vendaval", "Mistral" y "Tramontana", construídos exprofeso para la empresa en Francia e Inglaterra; vapores de cerca de 2.000 toneladas de registro, con capacidad para conducir 1.200 toneladas de pescado, y dotados de los adelantos que su misión requiere, cuya flota aumentará ahora con el "Cristóbal Llusá".

No hemos encontrado datos estadísticos acerca del producto anual de la pesca de estos nuevos buques, pero podemos calcularlo en unas

5.000 toneladas, cifra que aún da un margen considerable para la importación de las pesquerías extranjeras: unas 50.000 toneladas de bacalao y pez-palo por año, que suponiendo un precio de mil pesetas por tonelada en los puertos de desembarque, representarían 50 millones de pesetas, que pagamos al extranjero como tributo anual por este concepto.

Portugal nos aventaja en la participación de su flota dedicada a la pesca del bacalao, pues cuenta para ella con 62 barcos, sumando 15.000 toneladas, tripulados por 2.385 hombres. En 1928 marcharon a Terranova para la pesca del bacalao 52 barcos, con 13.247 toneladas y 1.389 tripulantes. En 1927 habían ido 37 buques y 48 en 1926. Esta flota bacaladera portuguesa dispone de un buque-hospital en las aguas donde opera, para auxilio en los casos de accidentes, al igual que las pesquerías francesas del mismo género, que revisten aún mayor importancia y cuentan, además, con un buque de guerra para la vigilancia.

Pero en Europa, después de la Gran Bretaña, es Noruega la nación donde más importancia logran las industrias de pesca. Hay que tener en cuenta que mientras la Gran Bretaña tiene 45 millones de habitantes, la población noruega no llega a los tres millones.

La flota pesquera noruega contaba al empezar el año 1929 con unos 16.600 buques de motor, 3.400 de vela y sólo 300 de vapor. Sobre 100.000 personas se ocupan de la pesca y de su manipulación, estimándose en 45 millones de coronas el valor de todos los útiles de pesca en 1926, año en que recogió Noruega 798.600 toneladas de pescado, de ellas 293.767 de bacalao, aparte de 20.100 toneladas del llamado "bacalao de perro"; y en el año siguiente exportó a los países extranjeros unas 400.000 toneladas de productos de pesca, de ellas 80.000 toneladas de bacalao y pez-palo.

Estas cifras relativas a Noruega las encontramos del número especial, primorosamente editado, de la "Norwengia Trade Review", de mayo del pasado año, que se ha repartido profusamente en el pabellón noruego de la Exposición de Barcelona. Noruega es el país marítimo por excelencia del viejo continente, a pesar de la reducida superficie de su territorio y de la carencia de grandes acorazados, de cruceros rápidos y de numerosos torpederos y submarinos, que le restan categoría de potencia naval.

El promedio de consumo de bacalao en España, fué en el año 1925 de 3,18 kilogramos por ha-

bitante, de 3,61 en 1924 y de 3,24 en 1923 (datos obtenidos del "Anuario Estadístico de España" de 1925-26, publicado por el Ministerio de Trabajo). Durante los años de la guerra había descendido hasta 1,22 kilogramos en 1917, debido a las dificultades de la navegación, que modificaron los cuadros de importaciones por mar; pero en 1913 ya era dicho coeficiente de consumo anual de 2,76 kilogramos por cada español.

¿Es posible dudar de la importancia que para nuestra economía reviste la pesca de bacalao? Sería una utopía pensar que la industria pesquera del bacalao llegase a las cifras que obtiene Noruega; pero desde exportar, como allí, 80.000 toneladas al año, hasta importar, como aquí, 50.000 toneladas anuales, existe un margen de diferencia muy dilatado, que debe procurarse cubrir, siquiera igualando a Portugal.

JUAN B. ROBERT

Una conferencia del Sr. Fabra Ribas

Organizada por los elementos del Pósito Marítimo Terrestre de Cádiz, ha dado una interesante conferencia sobre el tema "Cooperación" el señor Fabra Ribas, en el teatro Kursaal, de la citada capital andaluza.

Asistió numerosísimo público, entre el que se encuentran numerosas señoras y señoritas, que hace que a la hora de comenzar el acto (nueve de la noche) se encuentre el amplio salón totalmente ocupado.

En el escenario, habilitado para estrado, toman asiento el presidente del Pósito Marítimo de esta capital, D. Antonio Camacho Castañeda, que preside, el cual sienta a su derecha al ilustrado conferenciante D. Antonio Fabra Ribas, al presidente de la Agrupación Socialista, D. Mariano Canelo, con el secretario de la misma; D. Valterio Ruiz, en representación del Ateneo, y a la izquierda a D. Francisco Ristori, en representación del comandante de Marina; D. Joaquín Barrios, inspector costero de los Pósitos Marítimos; don Manuel Pérez Mompel, delegado en Puerto Real de este Pósito; D. Antonio Parrilla Soto, secretario de la Confederación Nacional de Pósitos; D. Manuel Gómez Barreda, representante del Pósito de Tarifa; D. Narciso Quirós, tesoro del Pósito; D. Jerónimo Domínguez, presidente de la sección de obreros estibadores del Pósito; D. Antonio Carmona, presidente del Pósito Infantil; el Sr. Moral, presidente de la Asociación y Montepío de la Dependencia general, y D. Ma-

nuel González, por la Asociación de Empleados Provinciales.

El Sr. Camacho, presidente del Pósito Marítimo, hace la presentación del orador, trazando con palabra certera la semblanza del Sr. Fabra Ribas, a quien da las gracias en nombre de los trabajadores gaditanos del mar por la colaboración que presta a la obra que vienen realizando en pro de la cooperación, leyendo a continuación un telegrama de la Federación de Pósitos de Galicia, adhiriéndose al acto que se celebra.

Al levantarse a hablar el Sr. Fabra es acogido con una calurosa salva de aplausos.

Comienza el orador manifestando que va a tratar de "El régimen cooperativo, su importancia, su funcionamiento y su aplicación al régimen cooperativo de España".

Después de analizar la situación económica de Europa en general y de España en particular, antes y después de la guerra, analiza el movimiento cooperativo internacional y su aplicación a la vida económica española, entendiéndolo que con la perfecta organización de un sistema cooperativo, cuyos progresos son indudables, podrá crearse en España una organización que reciba en ella los principios de justicia y progreso que encauza la vida social de un país, y que dichas organizaciones presentan un dique al caos, a la anarquía económica y financiera que padecemos.

Afirma que Alemania debe en parte a su régimen cooperativo su situación, bastante respetada en el mundo financiero, después de haber sufrido la baja ruinosa del marco como consecuencia de la guerra.

Estudia la obra de la estructuración de la nueva vida económica y dice que los Pósitos desempeñan un importante papel por su originalidad y eficacia.

Cita a continuación palabras de Charles Gide, profesor de la Sorbona, que dijo que los Pósitos de Pescadores, junto con la colonización, constituyen uno de los aspectos de la vida social que más honor hace a España.

Se dirige el orador a los jóvenes para que elaboren en la obra de la cooperación, pues hay que reconstituir el patrimonio nacional en función de la economía internacional, y termina diciendo que la participación hispanoamericana en esta gran obra se halla inspirada en ese espíritu generoso que constituye la característica de nuestra raza.

Una prolongada ovación cerró el discurso del señor Fabra Ribas.

A continuación fueron proyectadas películas ilustrativas de la conferencia.

Actualidad regional

Una embajada de trabajo fecundo, de bienhechora actividad

Mancomunidad de sentimiento, ideario y acción

Hace unos días se inauguraron en Vigo las obras para la construcción de la Casa del Pescador.

Atento el Ayuntamiento de aquella ciudad al importante y generoso donativo del ilustre procer marqués de Valterra—veinte mil duros—, se aprestó a cooperar eficazmente en la noble y bienhechora empresa, cediendo los terrenos en que se levantará el edificio.

Los agradecidos hijos del mar, dedicados a extraer de los senos de éste vida y riqueza, han pedido al Gobierno para el filántropo promotor de dicha mejora la Grandeza de España, y de creer es que esta solicitud, avalorada por la espontaneidad y la condición humilde de quienes la hacen, sea cariñosamente acogida y favorablemente resuelta.

Grandeza, verdadera y positiva grandeza, tiene ya en la mente y en el corazón del pueblo el actor de ese rasgo que tanta lleva en sí.

Mas el hecho de la Casa del Pescador, en Vigo, encierra un interés extraordinario, no sólo en el aspecto nacional, sino en el de la región.

En efecto: Vigo tendrá la primera Casa de esta clase en España, demostrando con ella sus sentimientos, su cultura y su progreso, a la par que su pujanza marítima y pesquera.

La Coruña está en el caso y en el deber de laborar en paralelo, construyendo la primera Casa del Marino en España, adelantándose a Barcelona, que se prepara para ello.

Esencialmente propicios son los actuales momentos para la acción en el sentido expresado y se impone aprovechar aquéllos, desarrollando ésta en toda su plenitud y en todo su alcance.

Una brillante representación de la ciudad de Vigo ha venido, como embajada de trabajo fecundo, de bienhechora actividad, a honrar con su visita a La Coruña, devolviendo la que análogamente se hizo, en febrero, de aquí.

Puntos de la conferencia y de los cambios de impresiones tocarán, seguramente, los asuntos marítimos, que para La Coruña y Vigo equivale a decir vitales; pues a ellos, principalmente, van ligados, como grandes y ricas y progresivas urbes, existencia y porvenir.

De tres órdenes son esos asuntos: sociales (Pósitos y Casas del Marino y del Pescador), cultura-

les (Escuelas nacionales primarias con orientación marítima y Escuelas de Náutica y de Pesca), industriales y comerciales (bases o establecimientos para la exportación de la pesca del bacalao).

Al entusiasta celo y a la probada competencia de los valiosos elementos vigueses y coruñeses, unidos hoy en esta obra magna de intercambio y compenetración, en esta provechosa y bien orientada mancomunidad de sentimientos, ideario y acción regional, quedan confiados esos asuntos o problemas, palpitantes, interesantísimos.

TEÓFILO G. CALATRAVA

(De "El Ideal Gallego", La Coruña.)

El trabajo de los niños en la América Hispánica

En toda la América hispánica se ha consagrado especial atención a proteger con medidas legislativas el trabajo de los niños. A este respecto, los países hispanoamericanos pueden clasificarse en dos grupos: en el primero, figuran aquellos que han dictado disposiciones especiales sobre el trabajo de los menores, y en el segundo, los que tienen leyes de carácter general que directa o indirectamente se refieren a esta importante materia.

El primer grupo está constituido por los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Méjico, Perú y Guatemala. Y el segundo por Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Panamá, Salvador, Uruguay y Venezuela. No han dictado ninguna disposición protectora del trabajo de los niños: Haití, Honduras, Nicaragua y Paraguay.

En el número de la *Revista Internacional del Trabajo*, correspondiente al mes de mayo de 1930, don Moisés Poblete Troncoso, profesor de Economía social de la Universidad de Santiago de Chile, publica un artículo sobre la reglamentación del trabajo de los niños en la América hispánica, en el que se analizan las leyes más importantes promulgadas hasta la fecha.

Al resumir tan interesante estudio, el profesor chileno afirma que los principios proclamados en la Carta del Trabajo que figura en la parte XIII del Tratado de Versalles, han encontrado una amplia aplicación en los países hispánicos de América.

Federación Regional de Pósitos Marítimos de Andalucía Occidental

Segunda Asamblea regional

Se ha celebrado en Sevilla el segundo Congreso de la Federación de Pósitos Marítimos de Andalucía Occidental, concurriendo al mismo representantes de todos los Pósitos adheridos, así como también D. Alfredo Saralegui, en representación del Instituto Social de la Marina, y D. Eladio Fernández Egocheaga, como representante de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.

No nos es posible, como sería nuestro deseo, dar una información completa que reflejara fielmente la importancia de la Asamblea, en la que se discutieron, con gran alteza de miras, temas de una transcendental importancia, coordinando los intereses legítimos de los pescadores con los intereses nacionales.

Uno de los puntos a tratar era el de la venta directa del pescado, tema interesantísimo para la vida de los Pósitos orientados en el sentido de la supresión de intermediarios. Discutido ampliamente el referido punto, el Congreso acordó facultar al Comité ejecutivo para organizar la venta directa en todo el litoral y para instalar una sección de dicha venta directa en el mercado del Barranco, de Sevilla.

Acordóse, asimismo, que los beneficios de la venta directa del pescado de las embarcaciones forasteras se distribuya de la siguiente forma: un tercio, para el Pósito vendedor; otro, para el de origen, y otro, para la Federación regional.

El delegado de Barbate, señor Miranda, indicó la conveniencia de construir una lonja del pescado en dicha localidad, acordándose solicitar del Instituto Social de la Marina que garantice un préstamo del Instituto Nacional de Previsión para destinarlo a los fines indicados.

Se da cuenta de los trabajos que viene realizando el Instituto Social de la Marina para implantar la Mutualidad de accidentes del trabajo, mediante la cual se conseguirá que el socorro de accidentes corresponda a todos los pescadores que van a la parte y también a los propios pequeños armadores; los trabajos para la implantación de esta forma de seguro se hallan ya terminados y muy pronto serán publicadas las bases por el Instituto Social de la Marina. Propuso el señor Egocheaga que los beneficios de la Mutualidad alcancen a los obreros empleados en las embarcaciones y otros servicios de la propiedad social de los Pósitos, aprobándose esta propuesta para elevarla a los

poderes públicos una vez que aparezca el reglamento de la Mutualidad.

Fue también discutido el funcionamiento de las Mutualidades de socorros de enfermedades, acordándose uniformar en lo posible la reglamentación de los socorros para recabar de las Beneficencias municipales y provinciales el debido concurso.

Se entabla un movido debate acerca del Retiro obrero, acordándose por unanimidad: Que el Comité de la Federación regional, puesto al habla con la Caja de Ahorros de Andalucía occidental, fiscalice e investigue cuanto se refiere al Retiro obrero; que desaparezca el cobro global de las cuotas del retiro sin el previo empadronamiento de los obreros interesados, y que sean los Pósitos, de acuerdo con la Caja de Previsión, los encargados de cobrar la cuota del retiro en las embarcaciones a la parte.

Con motivo de la Mutualidad de riesgos marítimos que se halla actualmente en estudio, se acordó que los Pósitos divulgen los beneficios de la misma e incluso que traten de conseguir la obligatoriedad de dicho seguro.

Explicó el señor Saralegui a la Asamblea la significación de las Casas del Marino y el funcionamiento de dichos organismos en Inglaterra, Noruega y Norteamérica, mostrando la necesidad sentida en España de amparar a las clases marineras víctimas en puertos extranjeros de la explotación de los elementos intermediarios, y expuso, en párrafos elocuentes, lo que había de ser la Casa del Marino Iberoamericana que se instalará en Sevilla para rendir homenaje a las naciones hermanas de América.

Se tomó el acuerdo de solicitar el Pabellón de Méjico, en la Exposición de Sevilla, para instalar en él la Casa del Marino Iberoamericano.

Acordó también la Asamblea significar su protesta por el impuesto de un céntimo por kilogramo de pescado obtenido en las costas marroquíes, dados los graves perjuicios que dicho impuesto irroga a las clases pescadoras.

Fue, asimismo, acordado solicitar la supresión del Consorcio almadrabero.

Acordó la Asamblea solidarizarse y hacer suyas las peticiones del Pósito Marítimo pesquero de Sevilla, referentes al establecimiento de cuatro escuelas y a la organización de una Cooperativa para la extracción mecánica de arenas del Guadalquivir.

Fué nombrado inspector regional de la Federación el ayudante de la Comandancia de Marina, D. José Garat, al que se le dió un amplio voto de confianza para el mejor desempeño de su misión.

Provisionalmente e ínterin se confecciona el nuevo reglamento por que ha de regirse la Federación, quedó constituido el Comité ejecutivo de la siguiente forma: Presidente, D. Eladio Fernández Egocheaga; vicepresidente, el presidente del Pósito de Sevilla; secretario y tesorero-contador, los señores que desempeñan estos cargos en el Pósito de Sevilla, y vocales: de la zona gaditana, don Antonio Camacho, y de la zona onubense, don José Fugolet.

Fué clausurada la Asamblea con unas elocuentes y sentidas palabras del Sr. Saralegui, que se felicitó de los acuerdos tomados, e hizo un llamamiento a todos para que laboren con el mayor entusiasmo por el engrandecimiento de los Pósitos, ya que ellos representan un baluarte poderoso para la conquista por los pescadores de un porvenir espléndido que se manifiesta actualmente en realidades tangibles, demostrativas de los esfuerzos que estos obreros realizan por sus intereses morales y de clase; teniendo, además, en cuenta en todo momento los intereses nacionales.

Una gran ovación premió las palabras del señor Saralegui, clausurándose la Asamblea en medio del mayor entusiasmo.

La historia de un viejo barco

Pocos barcos tendrán una vida tan variada y romántica como el abandonado e inservible "Yankton", que actualmente es utilizado como lanchón de carga en un muelle de una Compañía particular de Boston.

El viejo barco fué durante bastante tiempo el yate del rey Eduardo VII de Inglaterra, cuando era príncipe de Gales. Luego ha terminado su vida de actividad como un barco de servicio de los contrabandistas de bebidas alcohólicas de los Estados Unidos.

El yate fué construido en 1893 en los astilleros de Leith, en Escocia, y fué bautizado con el nombre de "Penélope".

Eduardo VII, entonces príncipe de Gales, navegó en él durante bastantes años. El "Penélope" fué adquirido después por la famosa actriz francesa Sara Bernhardt, que consideró necesario bautizar el yate de nuevo, dándole el nombre de "Cleopatra".

"Cleopatra" navegó durante algunos años por el bello Mediterráneo, haciendo escala en los puer-

tos más elegantes de la Costa Azul. Poco después surgió el inevitable millonario norteamericano, y "Cleopatra" volvió a cambiar de dueño y de nombre. El millonario yanqui le puso "Zafiro", y durante algún tiempo fué el lugar de recreo de sus nuevos dueños.

Nuevamente cambió la suerte del yate cuando el millonario, cansado de la embarcación, la vendió al Gobierno de su país. El yate sufrió transformaciones de importancia y dignificó su existencia, trabajando al servicio del Gobierno de los Estados Unidos como cañonero. Entonces fué nuevamente bautizado con el sonoro nombre de "Yankton".

El "Yankton" estuvo en la guerra de España y los Estados Unidos, y más tarde, durante la Gran Guerra, fué destinado a la patrulla de cazasubmarinos, situada cerca de Gibraltar.

En 1921, después de sus años de actividad al servicio de Norteamérica, el "Yankton", considerado inútil para el servicio de la Marina, fué vendido a bajo precio como barco de carga.

Uños años más tarde el barco fué apresado por los guardacostas norteamericanos, cuando llevaba a bordo una importante cantidad de bebidas alcohólicas.

Cubierto de ignominias, el "Yankton", que había empezado su vida al servicio de un rey, fué remolcado hasta el próximo puerto como barco contrabandista.

Ahora, con el casco carcomido y completamente desarbolado, el viejo barco descansa tristemente en un muelle particular.

Hasta el fango marino es de utilidad

El Instituto Balneológico Central de Alemania anuncia que han sido descubiertas varias propiedades curativas en el fango arenoso depositado por las olas del mar a la entrada de una de las dársenas del puerto de Wilhelmshaven, que no ha sido utilizada en el curso de los últimos años. El fango acumulado forma hoy una capa de cinco metros de espesor y contiene carbonato de limo, sulfato de hierro y otras varias sales de reconocida eficacia para el tratamiento del reuma, la gota, las enfermedades ginecológicas, etcétera. El tratamiento balneológico por medio del fango marino ha sido practicado en Rusia hace largo tiempo, pero en Alemania sólo se había empleado hasta ahora el fango de agua dulce. El municipio de Wilhelmshaven se propone construir un establecimiento especial junto a la playa para la utilización del medio terapéutico recientemente descubierto.

Una velada en favor de las familias de los náufragos de Bouzas y Coruña



PUENTEDEUME (Coruña). — Distinguidas señoritas, antiguos alumnos de la Escuela del Pósito Marítimo y niños que constituyen la Sección artística del Pósito infantil de dicha escuela, que, dirigidos por el maestro D. Frutos Fernández Martínez (X), tomaron parte en una velada literaria-musical, a beneficio de los hogares de los náufragos de Bouzas y Coruña. (Foto Saavedra.)

En los primeros días del mes actual se ha celebrado una hermosa velada artísticomusical en el Coliseo García Nóvoa, de Puente deume.

El acto, organizado por la Sección artística de la Escuela del Pósito, resultó verdaderamente brillante, y al mismo cooperaron jóvenes aficionados y distinguidas y bellas señoritas de la localidad.

Se cantó admirablemente el coro de la hermosa zarzuela "El grumete", del maestro Arrieta, interpretándose a continuación la zarzuela infantil "El hijo del pescador", del maestro A. Goffard, por los alumnos de la Escuela de Orientación Marítima, que arrancaron grandes aplausos.

Fué puesta como final la hermosa comedia "Fantasmas", del Sr. Linares Rivas, cuyos personajes estuvieron interpretados por las señoritas Anto-

ñita Piñeiro, Rosarito Leira, Cristina Vázquez, Pilar Lamas, Adela Fernández e Inés Lamas, y por los señores Martínez, Gutín, Praga, Peal y Guñías; tanto unos como otros interpretaron admirablemente la obra, siendo aplaudidísimos por la concurrencia, que llenaba totalmente el local.

Los intermedios fueron amenizados por una rondalla compuesta de elementos estudiantiles de la localidad.

Es digna de hacer constar la maestría del niño Antonio Lamas, que interpretó al piano la parte musical de "El hijo del pescador".

La velada, en suma, resultó grandemente agradable, prometiéndose sus organizadores organizar otras en lo sucesivo.

El Sr. Saralegui y los Pósitos Marítimos

Con motivo de la última estancia de D. Alfredo Saralegui en Sevilla, se han llevado a cabo importantes actos de propaganda en los que el ilustre fundador de los Pósitos ha intervenido.

Celebróse uno en Coria del Río, en el que tomó parte el señor Egocheaga en representación de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos de España, el que invitó al señor Saralegui a que preste la mayor atención y ayuda a las aspiraciones de los obreros de Coria del Río, entre las que se hallan como principalísimas y de realización inmediata la creación de una escuela de orientación marítima, la organización de una cooperativa y la gestión encaminada a que se ceda al Pósito de la localidad los terrenos correspondientes a las márgenes del Guadalquivir, afectos a la demarcación de Marina, que pueden ser explotados por dicho Pósito, poniendo de acuerdo a los elementos marítimos y agricultores de la localidad.

Terminó el señor Egocheaga manifestando que la salvación de los pequeños armadores y agricultores radicaba en las Asociaciones mutualistas y cooperativas.

Habló a continuación el señor Saralegui, que fué recibido con una salva de aplausos, para manifestar que su labor no tenía otro mérito que el haber puesto toda su voluntad al servicio de una causa justa cual es la defensa de las clases pescadoras de España, víctimas hasta hace poco de los mayores abusos, tolerados en medio de la mayor indiferencia por parte de todos.

El Instituto Social de la Marina—dice el orador—ha dedicado y sigue dedicando todas las manifestaciones de su actividad a crear una conciencia libre de prejuicios en todos los obreros del mar españoles, siendo los Pósitos el medio adecuado en que las aspiraciones morales y materiales de los pescadores encuentran el cauce debido, y es buena prueba de ello los centenares de Pósitos existentes en España, en los que los pescadores tocan inmediatamente los efectos de la unión que determinan esa ayuda mutua, indispensable para la realización de la obra redentora.

Es sorprendente—dice el señor Saralegui—el hecho de que los pescadores viejos, hombres que en su mayor parte no saben leer ni escribir, muestran el mayor interés por que sus hijos se eduquen, preparando así una nueva generación que dignifique a la clase pescadora.

Se refiere al funcionamiento de los Pósitos Infantiles, determinando los fines que persiguen, y

se extiende en consideraciones sobre las distintas secciones que funcionan en los Pósitos y el importantísimo papel que cada una de ellas juega en la vida de los mismos.

Manifestó, por último, que todo cuanto tienda al mejoramiento de las clases pescadoras contará siempre con su más decidido concurso, ya que en ello tiene cifradas las más caras ilusiones de su vida.

Una clamorosa ovación acogió las últimas palabras del orador.

La Conferencia de Sevilla.

En el local social de las cigarreras pronunció el señor Saralegui una interesante conferencia.

Comenzó manifestando que venía preocupándose mucho tiempo de facilitar a los elementos marítimos sevillanos una organización cultural, mutualista y cooperativa para contribuir a la emancipación de los obreros del mar mediante la organización de Pósitos, los cuales, contra lo que algunos manifiestan, son completamente ajenos a toda política, cabiendo en su seno personas de distintas opiniones, a condición de no tomar como medio la organización para hacer propaganda de sus ideas. En política—dijo el orador—, los Pósitos deben guardar, y prácticamente guardan, estricta neutralidad.

La primera institución que ha de organizar el Pósito de Sevilla será una escuela de orientación marítima para los hijos y las hijas de los pescadores, organizándose a continuación las diversas formas de mutualidad a que hace referencia el reglamento tipo de los Pósitos, pues han de implantarse cuantas instituciones sociales puedan ofrecer un progreso en su vida, ya que el esfuerzo de los trabajadores del mar ha hecho que la mayor parte de los Pósitos que funcionan en España dispongan actualmente de instituciones sociales de vida próspera, que cumplen de un modo admirable sus fines.

Entiende el señor Saralegui ser la Bolsa del Trabajo de necesaria organización para acabar con la labor perjudicial que realizan los intermediarios, refiriéndose concretamente al de embarcaciones del personal marítimo.

Habla de los pescadores del río que son víctimas de mutualidad a que hace referencia el remercado, para evitar lo cual se ocupa ya la Federación de la venta directa de la pesca, así como

también de la forma en que ha de resolverse la crisis de los areneros del río, considerando que para ello era preciso organizar cooperativamente y con los elementos mecánicos necesarios para la extracción de arenas; exponiendo que, contra lo que creen los detractores de ésta, existen gran número de Pósitos en España que llevan a cabo por sí mismos obras de esta naturaleza, con lo que han conseguido suprimir la actuación de los intermediarios.

Al final de su elocuente peroración, fué premiado el señor Saralegui con grandes aplausos.

La segunda Feria de Industrias del Mar de San Sebastián

Los trabajos de organización de este interesante certamen van muy adelantados, habiéndose celebrado hace poco una importante reunión por el Comité ejecutivo y la Comisión de hacienda del mismo, en la que se tomaron importantes acuerdos encaminados a darle un gran impulso al certamen, que promete superar en importancia al celebrado en 1928.

La feria será organizada en el Palacio de deportes del Urumea, que reúne admirables condiciones por su capacidad y por su situación.

Se están realizando gestiones para que durante el tiempo que dure la feria se celebre en San Sebastián una Asamblea de consignatarios de buques de toda España y otra de constructores navales.

Los elementos organizadores del certamen se han dirigido a D. Venancio Nardiz, comandante de Marina de Vizcaya, para que preste su cooperación a la labor que vienen realizando.

A semejanza de lo que se ha hecho en Dieppe últimamente, se piensa organizar una *Semana del pescado*, durante la cual se llevará a cabo una activa campaña de propaganda por cuantos medios sea posible hacerla, encontrándose entre éstos el ofrecer a los visitantes platos condimentados de diversas formas, llegándose, incluso, a la preparación de especies de pescado inferiores para demostrar que con ellas pueden improvisarse platos tan agradables como nutritivos y económicos.

El certamen ha despertado tal expectación al solo hecho de ser anunciado, que son ya varios los Gobiernos extranjeros que han solicitado datos acerca de la feria.

La Diputación guipuzcoana y el Ayuntamiento donostiarra han hecho ya promesas de aportaciones materiales, siendo de esperar que el Estado, dándose cuenta de la importancia de estos

certámenes, preste su concurso a la realización de la obra, en favor de la cual abogan dos poderosas circunstancias: el haber liquidado el realizado en 1928 con superávit, y el que sus organizadores se dan perfectamente cuenta de que han de desenvolverse dentro del estricto terreno de las disponibilidades materiales con que la feria cuente.

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos

Bajo la presidencia del vicealmirante excelentísimo señor conde de Prado ha celebrado esta Entidad su Junta anual reglamentaria.

Entre otros importantísimos acuerdos se tomó el de celebrar el año próximo el 50 aniversario de la fundación de la Sociedad, cuyo historial magnífico demuestra que durante el medio siglo que lleva de existencia ha conseguido arrebatar al mar 12.000 vidas de navegantes nacionales y extranjeros.

La Asociación posee hoy sesenta estaciones provistas de 48 botes insubmersibles, de los cuales, 16 disponen de excelentes motores; 81 lanzacabos o portaamarras de gran alcance y 62 casetas para su albergue.

Debe citarse que únicamente con parte de este material se han salvado las tripulaciones completas de 108 buques de alto porte, de los cuales, 15 fueron ingleses, 10 franceses, siete italianos, uno portugués, seis noruegos, uno danés, dos rusos, uno austriaco y tres estadounidenses.

El resto de buques cuyas tripulaciones fueron salvadas, hasta el número que se cita, fueron españoles.

La Junta reeligió presidente al duque de T'Serclaes, a quien correspondía cesar este año.

Reunido después el Consejo, éste eligió para uno de los vicepresidentes al conde de Torre Vélez y para vicepresidente de la Comisión ejecutiva al contralmirante don Luis de Ribera.

NUEVO COLEGA

Acaba de aparecer en Cangas-Vigo "Galicia Marítima", semanario defensor de los Pósitos Marítimos y de las gentes del mar en general.

Nos une con los directores del referido semanario una estrecha amistad, y eso sería ya suficiente para que enviásemos un cordial saludo al nuevo periódico; pero, además de esto, son los ideales en que se inspiran los elementos referidos los mismos a que hemos dedicado y venimos dedicando nuestras actividades.

La defensa de los legítimos intereses de los pescadores españoles, en particular, y de los intereses marítimos, en general, es precisamente lo fundamental de nuestra razón de existencia, así como también lo es del semanario que acaba de aparecer.

Por todo ello, damos nuestra cordial bienvenida al referido colega, al que auguramos muchos y positivos triunfos,

Información oficial pesquera

Sobre la pesca y preparación del bacalao por españoles

A modo de preámbulo.

Con fundado motivo puede decirse que la opinión en España está desorientada en cuanto se refiere a la pesca del bacalao por barcos nacionales y su preparación en nuestro país. Y esa desorientación proviene con toda seguridad de considerar este problema teniendo sólo en cuenta el factor español, es decir, medios con que nuestra nación cuenta para su resolución, haciendo caso omiso de los factores ajenos que necesariamente han de intervenir en ello.

No es posible buscar la solución bajo este solo concepto; es preciso estudiarlo en su aspecto general, puesto que desde el momento en que el barco sale de nuestras aguas jurisdiccionales para trasladarse a remotos mares ha de encontrarse en medios desconocidos, en lucha con elementos extranjeros, en relaciones con agentes, mercados, etcétera, absolutamente distintos de los nuestros y, en suma, en condiciones que, si no se estudian y se aquilatan bien desde el principio, exponen a la empresa a un seguro fracaso.

La primera, y hasta hoy única, Sociedad formada con el objeto antedicho es Pesquerías y Secaderos de Bacalao en España, domiciliada en San Sebastián. Es, pues, esta Compañía la de máxima autoridad en España para tratar de este asunto, pues sus tres años de experiencia le han dado la suficiente para poder afirmar que es perfectamente viable el rescate de esta industria de la importación extranjera que hoy sufre, y que para ello no se necesitan subvenciones ni leyes especiales: solamente la adaptación de las disposiciones vigentes a la nueva modalidad de esta industria y la decidida protección del Estado en cuanto se refiere a facilitar los medios de que en otros países se dispone para nacionalizarla.

Desde hace algún tiempo escuchamos opiniones sobre la pesca del bacalao, y aún leemos proyectos que, tamizados por nuestra experiencia y comparados con nuestro desarrollo, encontramos separados de la realidad y poco patrióticos en su concepción.

Se pide por algunos la libre entrada del bacalao fresco; por otros, concesiones en el extranjero para la pesca y preparación, indicando que serán

españoles los que en aquellos países hagan estos trabajos; otros piden fuertes subvenciones en una u otra forma de protección; hay también quien ha pedido el monopolio de esta industria, y con distintas modalidades todos piden, sin querer ver el problema en su esencia netamente española, sin estudiar los elementos con que contamos, sin hacer números reales sobre gastos, ventas, beneficios prudentes, etc., etc., y, más que nada, sin estudiar a fondo si en realidad esta industria necesita un sacrificio del Estado para ser nacionalizada o si el sacrificio debe imponérselo el ciudadano para encontrar la solución sólo en su trabajo.

Educados en general desde hace mucho tiempo en ideas franca y fuertemente proteccionistas, no sabemos mirar la industria como base de la riqueza del país, sino que buscamos la tutela de éste desde el principio, sin comprender que metidos por esta idea en un círculo vicioso somos nosotros mismos los que gravamos nuestra vida, para ayudarnos a sacar adelante nuestros propios proyectos.

En otras palabras—e insistimos en este punto porque lo consideramos de interés general y base de una mentalidad que impide el libre desarrollo y adelanto de la industria—, para los españoles, el Estado debe avalar todo negocio sacando de sus arcas el dinero necesario para ello, en lugar de considerar que el Estado debe ser sólo regulador y organizador de las industrias que por libre iniciativa de sus nacionales se crean. En la primera forma el Estado se debilita, debiendo atender por igual todas las peticiones; en el segundo, el Estado se refuerza con la ayuda y cooperación de todo, pudiendo entonces atender debidamente aquellas obras de interés general que no pueden vivir ni siquiera iniciarse sin la protección del Estado.

La misión del ciudadano es estudiar en principio los elementos con que cuenta para desarrollar una industria. No nos referimos a elementos financieros que llegaran fácilmente una vez bien y debidamente estudiado el problema: hablamos de elementos materiales, de su cuantía y capacidad del mercado, de precios de coste y venta, del arancel, de materias primas y, en suma, de todo aquello que debe integrar la industria, estudiando el

mayor rendimiento de cada uno de los factores y la adaptación de los que no estén debidamente preparados.

Y en este punto creemos que respecto a la pesca del bacalao todos, absolutamente todos los elementos necesarios existen en nuestra nación: unos dispuestos ya para ser empleados, otros susceptibles de enseñanza y adaptación, proponiéndonos estudiarlos en artículos sucesivos, cumpliendo así nuestra obligación de ilustrar y orientar la opinión, para que pueda seguirse el camino más benéfico a los intereses generales y particulares.

La ley de Protección a las Industrias Nacionales contiene en su articulado todo cuanto en general pueda necesitarse en forma de protección; claro es que habrá algunas industrias que por su interés nacional, por su magnitud y cuantía, por sus relaciones internacionales, etc., precisen leyes especiales; pero también, como contrapartida de éstas, hay muchas, muchísimas que no necesitan protección de ninguna clase y que pueden desenvolverse y desarrollarse mediante la iniciativa particular solamente.

Como resumen de lo expuesto podemos concretar en este primer artículo que para nacionalizar en España la pesca y preparación del bacalao no se necesitan protecciones extrañas a las que consigna la ley, y si únicamente la inclusión en las disposiciones vigentes de las modalidades de esta industria que no hayan sido o no hayan podido ser previstas con anterioridad.

La iniciativa y el esfuerzo privado deben conducir al éxito en esta clase de empresas.

FIAT

Julio, 1930.

Constitución de la Junta Central Pesquera

Excmo. Sr.: Dada cuenta del resultado de las elecciones verificadas para el nombramiento de los vocales representantes del litoral en la Junta Central de Pesca, y observándose que en ellas no se ha tenido en cuenta todo lo dispuesto para las mismas en las Reales órdenes de 4 de abril (*Diario Oficial* núm. 83) y 16 de mayo (*Diario Oficial* número 115), pero estimándose, al mismo tiempo, la conveniencia de que dicha Junta se reúna lo antes posible, S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Na-

vegación, Pesca e Industrias marítimas, ha tenido a bien disponer:

Primero. Que la Junta Central de Pesca quede constituida provisionalmente en la forma que al final se expresa. Esta Junta se reunirá en Madrid a los diez días de publicada esta Real orden en la *Gaceta de Madrid*.

Por los Capitanes generales de los Departamentos se darán las órdenes oportunas para que este personal sea pasaportado por cuenta del Estado, con arreglo a lo que determina el artículo séptimo de la Real orden de 14 de marzo (*Diario Oficial* núm. 6).

Los directores locales de Pesca comunicarán su nombramiento y citarán para esa reunión a los vocales de la Junta Central.

Segundo. La primera labor que la Junta ha de realizar es la del estudio y propuesta del reglamento por que han de regirse, comprensivo de su composición y forma de elección de sus vocales.

Tercero. El 15 de octubre próximo deberá de quedar constituida esta Junta, con arreglo a la nueva organización que se le dé.

Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 26 de junio de 1930.—El Ministro, Carvia.—Señor Director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, y Presidente de la Junta Central de Pesca.—Señores Capitanes generales de los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena.—Señor Ordenador de pagos. Señor Interventor central del Ministerio.—Señor Intendente del Ministerio.—Señores...

RELACION DE REFERENCIA

Junta Central de Pesca.

PRESIDENTE:

Excmo. Sr. Director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas.

SECRETARIO:

Don Alfredo Saralegui y Casellas.

VOCAL OFICIAL:

El Subdirector de Obras públicas, Representantes del Ministerio de Fomento.

Un representante del Ministerio de la Economía Nacional (Sección de Abastos).

El Presidente del Consejo Superior de Pesca Fluvial y Caza.

Un representante de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

Los Asesores jurídicos y los científico-industriales de Pesca.

Los jefes de Negociado de Pesca.

VOCALES CORPORATIVOS:

Don Tomás Benet y Benet, representante de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca.

Don José Costa Alonso, representante de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.

VOCALES ELECTIVOS:

Representantes de los armadores de altura.

Zona Cantábrica, D. Isidro Suárez Mois.
Idem de Galicia, D. César Pérez Quevedo.
Idem Subatlántica, D. José Tejero
Idem Mediterránea, D. Bartolomé Vaquer.

Representantes de la pesca litoral.

Zona Cantábrica, D. Joaquín Echarri.
Idem Atlántica del Nordeste, D. Antonio Iglesias Rodal.
Idem Atlántica del Sur, D. José Monis García.
Idem Mediterránea del Sur, D. Matías Rodríguez Mellado.
Idem de Levante, D. Bartolomé Meca Vélez.
Idem de Tramontana, D. Pedro Sanz Castelló.
Islas Baleares, D. Pablo Bardera Boch.
Islas Canarias, D. José Cabrera del Rosario.

Representantes de los armadores de más de mil toneladas.

Excmo. Sr. D. Ramón de Carranza y Fernández Reguera, Marqués de Villapesadilla.
Don Félix Basterreche y Díez de Buelnes.

Representantes de los conserveros.

Don José Curbera Fernández.
Don Gregorio Villaria López.

Aprobación de un Reglamento

Visto el expediente instruido con motivo de la propuesta hecha por la Junta local de Pesca del Distrito Marítimo de Estepona, para la reglamentación de la pesca con el arte denominado "Sardinal" en dicho distrito, se ha dispuesto que se apruebe el referido Reglamento, introduciendo en él algunas modificaciones.

Dicho Reglamento fué publicado el día 28 de mayo pasado.

La almadraba de Benidorm

De acuerdo con la solicitud presentada por el concesionario de la almadraba "Benidorm", se ha dispuesto acceder a lo solicitado, esto es, que se autorice el calamento de dicha almadraba durante la época comprendida entre el 30 de octubre del corriente año y el 30 de enero del próximo venidero, renunciando al calamento reglamentario correspondiente a los meses de julio, agosto y septiembre del año actual.

Se permitirá la pesca a los demás artes del distrito a que pertenece la almadraba dentro de la zona vedada por el artículo 18 del Reglamento de 2 de enero de 1917, desde el 15 de octubre al 31 de octubre próximo venidero, entendiéndose que esta autorización es válida para un solo calamento dentro de los meses solicitados.

* * *

En el "Diario Oficial de la Marina" del 23 del mes actual, se publica el reglamento para la tramitación de los expedientes de concesión de depósito de peces, moluscos y crustáceos vivos, establecimiento de crías y explotación de los mismos.

Toda la correspondencia de
ESPAÑA MARITIMA
diríjase al Apartado de Co-
rreos número 3.029

PARQUES OSTRICOLAS

I

El consumo de las ostras en España no tiene toda la importancia y desarrollo debidos, siendo tributarios al extranjero de cantidades importantes, pues no basta la producción nacional, que sólo satisface poco más de la mitad del consumo. Esta escasez y el precio que alcanzaron, limita su extensión y lo reduce a un sector limitado con medios económicos suficientes, y aun así es necesario para atender al mercado importar bastantes millones de ostras.

Y es más sensible aún esta carencia cuando en nuestro litoral se hallan las condiciones naturales requeridas para una cría y reproducción intensa, que no sólo satisficiera al mercado nacional, sino que, abaratando el producto, se extendiera más su consumo, pudiendo ser mejor accesible a todos, con las ventajas de ser un plato de exquisito gusto, sano y nutritivo.

Esto puede conseguirse fácilmente con sólo proteger y ayudar una industria que llegaría a constituir una riqueza de importancia mucho mayor que la que actualmente ofrece.

En éste y sucesivos artículos expondremos el modo cómo puede conseguirse.

II

La reproducción y cría de las ostras comprende dos fases: una, la reproducción; otra, la cría. Pueden ser las ostras naturales y artificiales.

La ostra es un molusco que requiere condiciones especiales del medio en que nace y se desarrolla; por eso no todos los lugares son adecuados para la reproducción o la cría.

Para establecer un parque (ya sea para la cría o para la reproducción, o ambos) hay que estudiar y conocer bien los factores siguientes:

1.º *Temperatura del agua.*—Especialmente las máximas y mínimas, pues si éstas son extremas pueden hacer inútiles todos los trabajos; es igualmente importante, siempre que se pueda, tener conocimiento lo más completo del régimen térmico.

2.º *Salinidad.*—Variaciones que sufre e influencia y régimen de las corrientes fluviales, que actúan directamente en el ostrero o en sus inmediaciones.

3.º *Aireación y alcalinidad.*—Es indispensable el conocimiento de las dosis de oxígeno, nitrógeno y ácido carbónico que contenga en disolución el agua del mar de la localidad.

4.º *Estudio del fondo marino.*—No todos los terrenos sirven para que puedan criarse o fijarse las ostras para su desarrollo.

5.º *Estudio y reconocimiento del plancton.*—Condición esencial, pues la ostra es un animal de alimentación microplanetónica. Asimismo debe estudiarse el aspecto bacteriológico.

6.º *Estudio de las mareas, corrientes y olas en la localidad.*—Un lugar sometido a corrientes intensas y oleaje fuerte arrastra los bancos e impide su fijación y crecimiento.

Como datos complementarios, pero también importantes, debe conocerse en líneas generales la climatología del lugar. El régimen de corrientes fluviales que pueden influir más o menos directamente, por la pureza o contaminación de las aguas dulces, especialmente si a ellos vierten aguas de establecimientos industriales, de lavaderos de minas o evacuación de aguas negras de poblaciones.

Por último ha de reconocerse con todo esmero la existencia y mayor o menor abundancia de los enemigos naturales de la ostra, como son las estrellas de mar, ciertas clases de moluscos, como los *murex*, y de peces, como los dorados. Tan importante es esto, que se ha visto en algunas localidades de la costa atlántica de América del Norte llegaba al 80 por 100 de los valores examinados los que pertenecían a ostras perforadas por los *murex* y destruido el animal.

III

La temperatura más conveniente es alrededor de los 20 centígrados; es en lo que se verifica en mejores condiciones el proceso biológico de la nutrición, crecimiento y reproducción. Los límites son de 25° C., en que alcanza el máximo, y 7°2, como mínimo, pues a esta última parece que la ostra se encuentra en el estado de invernado, aminorándose su actividad.

Entre estos límites, pero principalmente entre los 20 y 25 grados, la actividad vital es máxima, tanto que llega a consumir el 99 por 100 de los organismos microplantónicos contenidos en el agua que pasa a través de los órganos de absorción del molusco.

Es, pues, necesario tener un conocimiento lo más exacto posible del régimen térmico de las aguas en que se desarrolla o trata de establecerse un parque ostrícola

A. A. R.

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN
PESCA E INDUSTRIAS MARÍTIMAS

Estadística de la pesca capturada en las diferentes provincias marítimas según datos remitidos por las mismas, durante el mes de mayo de 1930.

PROVINCIAS	ANCHOA O BOQUE- RON		ATUN Y BONITO		BESUGO Y CON- GRIO		CABALLA O VERDEL		LENGUADO		MERLUZA Y PESCA- DILLA	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián..	883.620	247.590	158.400	361.820	52.990	79.600	2.230	1.550	2.360	13.370	968.560	1.863.550
Bilbao	2.116.410	749.250	25.840	48.060	40.830	49.120	»	»	»	»	69.010	62.690
Santander ..	3.448.740	1.334.770	»	»	7.320	10.640	2.240	2.130	1.140	2.560	89.340	183.460
Gijón	3.713.730	885.090	»	»	61.740	82.390	620	370	1.700	4.220	265.130	434.050
Ferrol	1.232.520	272.540	»	»	5.330	5.090	7.200	2.900	»	»	22.110	43.810
La Coruña ..	539.300	315.990	»	»	133.270	217.200	140	140	5.810	23.240	293.700	1.181.100
Villagarcía ..	52.110	27.800	»	»	58.550	62.630	7.030	2.830	710	1.530	2.270	3.770
Pontevedra ..	3.850	2.270	»	»	8.240	13.440	2.800	1.400	3.090	9.270	142.840	180.180
Vigo	2.000	1.810	»	»	43.480	68.320	1.410	1.420	6.240	115.920	1.092.440	2.544.380
Huelva	145.480	51.370	1.394.360	2.027.470	44.460	38.570	57.860	26.880	2.140	8.710	205.560	205.920
Sevilla	»	»	»	»	45.230	55.810	»	»	2.110	4.850	163.570	201.170
Cádiz	113.430	57.320	3.350	11.730	54.820	55.400	204.660	51.950	4.020	12.780	119.520	342.130
Algeciras ..	18.230	6.730	150	290	27.750	28.160	»	»	2.920	8.550	59.710	73.740
Málaga	92.360	65.420	2.090	2.780	12.560	8.730	2.660	2.570	380	1.370	99.970	175.500
Almería	65.860	37.860	1.650	2.900	7.180	5.900	2.670	1.060	20	40	35.340	83.900
Melilla	32.340	11.020	40	40	13.450	8.060	1.090	450	150	300	20.130	28.780
Ceuta	105.990	58.780	1.930	1.930	9.130	9.130	2.470	2.190	2.400	4.800	11.680	17.870
Gran Canaria ..	»	»	»	»	960	750	210	110	»	»	584.670	877.010
Tenerife	»	»	10.250	5.130	3.500	1.950	1.540	2.160	»	»	»	»
Cartagena ..	3.340	960	1.570	3.760	3.450	2.800	34.620	22.090	190	630	4.380	9.440
Alicante	20.060	8.960	6.660	21.740	330	550	23.480	12.970	»	»	22.480	45.700
Valencia	»	»	»	»	9.400	4.020	10.530	9.860	1.150	5.100	17.050	43.570
Tarragona ..	27.790	15.410	600	1.680	3.560	38.470	200.930	48.980	3.150	26.470	30.780	52.530
Barcelona	1.060	1.570	3.850	6.910	7.890	20.180	158.430	205.150	12.040	105.590	38.210	183.170
Mallorca	»	»	3.440	8.600	490	490	»	»	610	2.970	1.770	8.040
Menorca	230	340	»	»	490	1.530	4.270	4.270	880	1.760	»	»
	12.648.950	4.152.850	1.614.180	2.504.840	656.400	868.930	729.110	403.430	53.210	354.030	4.360.220	8.845.360

PROVINCIAS	SALMONETES		SARDINAS		BASTINA		VARIOS		LANGOSTA		LANGOSTINOS	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián..	4.000	8.000	113.190	95.650	»	»	(1) 498.640	(1) 297.640	1.670	16.210	»	»
Bilbao	650	1.530	62.340	47.080	»	»	(2) 74.500	(2) 42.710	»	»	»	»
Santander	4.670	12.060	23.740	19.130	19.230	10.670	4.050	15.170	»	»	370	2.340
Gijón	10.560	34.680	64.380	57.320	»	»	37.990	40.960	21.730	11.980	3.920	9.940
Ferrol	270	550	204.830	93.330	»	»	(3) 150.700	(3) 68.450	5.780	26.900	»	»
La Coruña	5.680	10.360	461.250	441.760	9.800	8.920	(4) 353.980	(4) 537.130	25.300	129.890	»	»
Villagarcía	890	1.230	342.440	203.210	2.520	1.290	190.630	148.520	7.380	33.200	»	»
Pontevedra	»	»	1.072.320	167.970	»	»	862.710	423.660	20	140	»	»
Vigo	»	»	68.010	58.390	»	»	1.292.940	1.382.750	420	1.410	»	»
Huelva	13.660	38.700	649.710	538.360	72.340	55.460	309.460	270.070	»	»	»	»
Sevilla	3.230	4.290	»	»	27.000	23.790	(5) 175.610	(5) 179.510	»	»	31.170	196.610
Cádiz	14.410	38.590	492.670	412.480	90.780	49.570	»	»	»	»	»	»
Algeciras	9.270	19.630	35.610	20.990	6.790	3.050	35.330	27.470	»	»	»	»
Málaga	4.670	7.880	216.300	130.910	270.690	16.970	72.400	39.110	70	160	»	»
Almería	4.170	11.760	124.350	61.160	18.870	12.550	75.010	64.190	»	»	»	»
Melilla	8.950	9.260	102.000	24.650	65.900	18.800	81.020	33.830	»	»	»	»
Ceuta	3.710	7.260	13.840	11.500	11.160	6.380	11.060	11.060	280	1.280	4.810	8.100
Gran Canaria ..	»	»	780	440	130	70	109.040	109.040	»	»	»	»
Tenerife	»	»	10.500	12.750	»	»	38.120	76.240	»	»	»	»
Cartagena	1.230	2.890	180.790	111.570	8.530	3.980	192.850	114.540	»	»	130	650
Alicante	4.490	11.580	154.820	83.450	23.860	16.250	61.640	54.040	»	»	180	2.420
Valencia	16.070	51.360	174.610	110.820	117.000	32.100	74.840	62.690	340	1.940	3.560	30.430
Tarragona	11.250	34.420	61.070	50.300	24.040	17.040	104.870	152.690	640	6.960	2.870	32.310
Barcelona	23.990	145.800	341.740	435.280	25.130	33.580	128.830	275.250	5.330	50.000	3.810	57.090
Mallorca	18.980	58.160	34.050	25.600	39.450	28.350	213.810	282.290	3.530	33.670	»	»
Menorca	1.910	6.120	2.170	4.340	6.660	4.220	19.800	45.110	2.320	12.800	»	»
	166.710	516.120	5.007.510	3.218.440	839.880	343.040	5.169.750	4.754.120	74.810	326.540	50.820	339.890

(1) De chicharros, 9.240 kg. y 6.460 pesetas.—(2) De chicharros, 29.040 kg. y 10.550 pesetas. De bacalao, 420 kg. y 750 pesetas.—(3) De abadejo, 1.570 kilos y 1.570 pesetas.—(4) De abadejo, 6.481 kg. y 12.892 pesetas.—(5) De corbina y acedías, 40.350 kg. y 58.160 pesetas.

PROVINCIAS	GAMBAS Y CIGALAS		VARIOS		MEJILLONES		OSTRAS Y ALMEJAS		VARIOS		SUMA DE TODAS LAS ESPECIES	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián...	3.010	13.390	»	»	»	»	»	»	»	»	2.688.790	2.998.370
Bilbao.....	4	10	»	»	»	»	»	»	»	»	2.389.580	1.000.350
Santander...	»	»	21.120	6.740	»	»	»	»	»	»	3.621.960	1.599.670
Gijón.....	4.140	6.570	»	»	»	»	»	»	»	»	4.185.640	1.567.560
Ferrol.....	30	110	(1) 10.530	(1) 12.420	»	»	»	»	6.000	3.000	1.675.300	529.100
La Coruña...	50	100	23.100	44.190	»	»	»	»	»	»	1.851.380	2.910.020
Villagarcía...	»	»	10.500	14.880	»	»	»	»	»	»	675.530	500.890
Pontevedra...	»	»	720	690	»	»	»	»	»	»	2.096.590	799.020
Vigo.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.506.940	4.174.400
Huelva.....	107.040	79.540	»	»	»	»	»	»	(2) 28.490	(2) 28.630	3.030.560	3.369.680
Sevilla.....	14.660	8.100	890	510	»	»	»	»	38.430	38.430	501.900	713.070
Cádiz.....	24.420	24.420	»	»	»	»	»	»	198.240	315.160	1.320.320	1.371.530
Algeciras...	9.500	18.250	»	»	»	»	»	»	»	»	205.260	206.860
Málaga.....	7.870	12.080	9.990	6.080	»	»	23.070	17.250	(3) 49.900	(3) 8.220	864.980	495.030
Almería.....	26.480	36.080	»	»	»	»	»	»	»	»	361.600	317.400
Melilla.....	51.450	44.000	»	»	»	»	»	»	»	»	376.520	179.210
Ceuta.....	2.260	3.260	»	»	»	»	15.100	7.600	6.200	6.200	202.020	157.340
Gran Canaria	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	695.790	987.420
Tenerife....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	63.910	98.230
Cartagena...	280	610	90	160	»	»	120	140	10	20	431.580	274.240
Alicante...	5.900	12.390	310	560	»	»	»	»	11.180	8.880	335.490	279.490
Valencia....	4.180	4.240	33.420	33.420	3.250	1.630	»	»	(4) 22.110	(4) 25.630	487.510	416.810
Tarragona...	5.330	10.950	1.540	1.540	3.100	3.100	»	»	950	950	482.470	493.800
Barcelona...	4.800	24.000	7.030	42.240	17.370	15.570	4.020	7.560	10.730	30.610	794.270	1.639.550
Mallorca...	950	2.950	1.220	650	»	»	»	»	11.400	30.800	329.700	482.570
Menorca....	290	670	2.780	3.010	210	250	»	»	230	460	42.240	84.880
	272.640	301.720	123.240	167.090	23.930	20.550	42.310	32.550	383.870	496.990	52.217.540	27.646.490

(1) De centolla. —(2) De calamares. —(3) De calamares, 9.090 kg. y 5.543 ptas. —(4) De calamares, 13.410 kg. y 13.625 ptas.

La Federación Española de Armadores de buques de pesca celebra la Asamblea general ordinaria

Durante los días 8, 9 y 10 del actual ha tenido lugar la Asamblea anual de este importante organismo de la vida marítima nacional, y a ella asistieron representantes de todas las asociaciones federadas de España.

Entre los puntos de verdadera importancia tratados, figura el del apresamiento de buques pesqueros españoles por las autoridades marítimas portuguesas, acordándose llevar a cabo una intensa campaña para interesar a la opinión y a los Poderes públicos sobre el problema de la pesca en mar libre frente a las aguas jurisdiccionales de Portugal.

Fué también discutida la obligatoriedad de consumir un 20 por 100 de carbón nacional, acordándose renovar las gestiones cerca del Gobierno para que exima de ello a la industria pesquera. Fundan los armadores este acuerdo en la situación floreciente de la industria hullera asturiana, resultando el referido gravamen insoportable para la economía nacional pesquera.

Estudiaron y aprobaron los armadores la reforma de sus estatutos, con el fin de que puedan incorporarse a él la totalidad de los armadores dedicados a la pesca de altura.

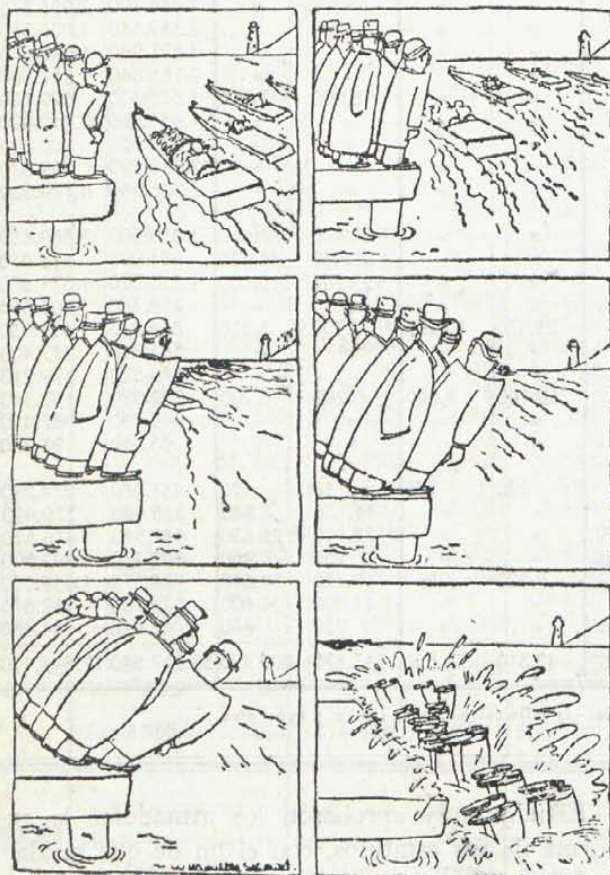
Se tomó también el acuerdo de elevar un escrito a la Dirección general de Navegación y Pesca, en defensa del fuero representativo de la Federación en la Junta Central de Pesca.

Fué también hecha la renovación de cargos, quedando constituido el nuevo Consejo directivo de la siguiente forma:

Presidente, D. José Tejero; vicepresidente, don Manuel Domínguez Macaya; secretario, D. Benito Cerrejón; tesorero, D. Manuel Freire; vocales, don César Pérez Quevedo, D. José Monis, D. Isidro Suárez, D. Juan Freire, D. Isidoro Artaza, don Bartolomé Vaquer, D. Esmeraldo Domínguez, don Daniel García y D. José Curbera.

Los asambleístas visitaron al ministro de Estado con el fin de exponerle la necesidad de que se preste la mayor atención al problema de la pesca en aguas libres frente a las costas portuguesas, asunto que, a juicio de la Federación, debería ocupar la atención de la próxima conferencia hispanoportuguesa.

PAGINA HUMORISTICA

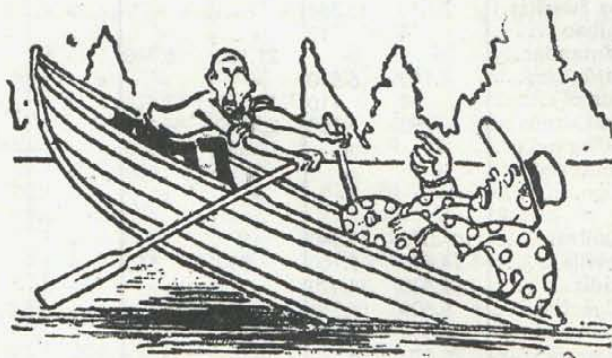


REGATAS

(De "America's Humour", de Nueva York.)



Ella.—¡Por Dios! ¡No tires nada a ese pobre hombre! ¿No ves que puedes lastimarlo?...



—¡Ya sabía yo que tú no habías remado nunca!
("La Lucha", de La Habana.)



—¿Y dice usted que esto es el mar Negro?

—Sí, señor.

—¡Con razón yo no distingo nada!

("Judge", de Nueva York.)

Para los Maestros y los Secretarios de los Pósitos Marítimos

Ponemos en conocimiento de los Maestros y Secretarios de las Escuelas de los Pósitos, que ESPAÑA MARÍTIMA puede remitir rápidamente los libros que a continuación se detallan, tan sólo con que remitan su importe por giro postal a la Administración de esta Revista, Alonso Cano, 33, 1.º, Madrid.

Asimismo, remitirá cualquier otro libro que deseen, bien se trate de publicaciones escolares, literarias, económicas, sociales, etc.

	Ptas.
TRAZOS. Método para aprender a leer, escribir y dibujar en menos de un mes, por J. Demuro.— Cartilla 1.ª, 0,10; cartilla 2.ª, 0,15; cartilla 3.ª... 0,15	0,15
EL ABC, por J. Plaza..... 0,15	0,15
CATON "RASGOS". Método de aprender a leer por medio de la escritura y el dibujo, por J. Demuro. 0,90	0,90
¿QUIERES QUE TE CUENTE UN CUENTO? Primer libro de lectura corriente, por J. Demuro. 1,00	1,00
BIBLIOGRAFÍAS DE NIÑOS CÉLEBRES. Segundo libro de lectura, por J. Demuro..... 1,00	1,00
ENCICLOPEDIA INFANTIL. Libro de lectura y de iniciación al programa escolar, por Herminia García 1,50	1,50
MANUSCRITO MODERNO, por J. Demuro..... 1,50	1,50
Selección de VERSOS ESPAÑOLES. Libro de lectura y de iniciación al conocimiento de la poesía castellana, por J. Demuro..... 1,75	1,75
Selección de PROSISTAS CASTELLANOS. Libro de lectura y de iniciación al estudio del idioma, por J. Demuro..... 1,75	1,75
LAS ARTES EN LA ESCUELA. Libro de lectura y de iniciación al estudio de las Artes útiles, de las Artes bellas y de las Artes liberales, por Luis Huerta..... 2,25	2,25
LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA. Libro de lectura reflexiva y de enseñanza experimental, por A. R. Charentón..... 3,00	3,00
LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA, por A. R. Charentón: en dos volúmenes: Primera y segunda parte, cada uno..... 1,75	1,75
CORRESPONDENCIA ESCOLAR. Libro de lectura y de iniciación a la redacción personal de cartas, por J. Demuro..... 3,00	3,00
DESARROLLO DEL BUEN SENTIDO. Libro de lectura y de indiscutible valor para cultivar la reflexión, la moral, el razonamiento y el buen sentido de las niñas y de los niños del último curso escolar, por P. Devuyt, traducción de J. Demuro. 2,00	2,00
EL ARTE EN LA ESCUELA. (Dibujos al clarión)..... 2,00	2,00
METODO PEDAGOGICO DE DIBUJO dividido en tres grados, tres carpetas, con treinta láminas cada una, por Victor Masfiera, cada carpeta, 2,00 pesetas; los tres grados..... 6,00	6,00
EL CANTO REGIONAL EN LA ESCUELA PRIMARIA. Los mejores cantos populares de España, armonizados para las voces de las niñas y niños, por el maestro Rocamora y Campoamor..... 3,00	3,00
MODELOS DE TRABAJO MANUAL. Cuaderno 1. EL TEJIDO Y SUS APLICACIONES. Cuaderno 2 de Trabajo. Manual..... 3,00	3,00
FRISOS PARA LAS ESCUELAS:	
Núm. 1. En el campo..... 0,40	0,40
Núm. 2. Escenas holandesas..... 0,40	0,40
Núm. 3. En la playa..... 0,40	0,40
Núm. 4. Estío..... 0,40	0,40
ARITMETICA Y GEOMETRIA. Contiene todas las operaciones aritméticas y la Geometría completa, por J. Plaza..... 0,30	0,30
PROGRAMA DE DIBUJO, dividido en seis grados, muy útil para oposiciones, por Esbry..... 1,25	1,25
SOBRES PARA PICADO Y BORDADO INFANTIL. Tres sobres diferentes, con seis tarjetas cada uno. Cada sobre..... 0,30	0,30
LIBRO DE VISITA DE INSPECCION. El más completo, el más práctico, el más elegante..... 2,00	2,00
LIBRO DE ASISTENCIA ESCOLAR. Papel excelente, impresión inmejorable, sólida encuadernación. De cincuenta hojas..... 3,00	3,00

	Ptas.
De cien hojas..... 5,00	5,00
TORRES PEDAGOGICAS, formadas por diez cubos superpuestos interiormente, el mayor de un decímetro de arista, y el menor de un centímetro cúbico. 5,00	5,00
CARPETAS CON SEIS PLANCHAS DE PAPEL CHAROLADO, de colores diversos, preparados como trama y urdimbre, para el Tejido. Cada carpeta. 0,40	0,40
CAJAS DE TIRAS DE PAPEL, satinado y en colores para el Tejido y Trenzado. Precio de la caja. 1,00	1,00
COMO SE ENSEÑA EL DIBUJO Y LAS BELLAS ARTES EN LA ESCUELA PRIMARIA, por Lorenzo Gascón..... 8,00	8,00
ORTOGRAFIA ESPAÑOLA, por Luis Huerta..... 5,00	5,00

OBRAS SOCIALES

LAS CORPORACIONES DEL TRABAJO EN EL ESTADO MODERNO, por el excelentísimo señor don Eduardo Aunós, Ministro de Trabajo y Previsión..... 5,00	5,00
ORGANIZACION CORPORATIVA NACIONAL. Real decreto-ley de 25 de noviembre de 1926. Texto refundido en el año 1929..... 1,50	1,50
DERECHO CORPORATIVO ESPAÑOL, por el excelentísimo señor don Práxedes Zancada, Subdirector general de Corporaciones en el Ministerio de Trabajo. El estudio de esta asignatura es obligatoria para los señores secretarios y oficiales de los Comités Paritarios..... 12,00	12,00
LAS OFICINAS DE COLOCACION, por Leopoldo Palacios, Director de la Escuela Social del Ministerio de Trabajo, y Hertha Grimm, profesora en la misma escuela. Profusamente ilustrado..... 1,50	1,50
LECCIONES ELEMENTALES DE PREVISION. Unica obra de esta índole publicada en España, por el Excmo. Sr. D. Alvaro López Núñez, profesor de Previsión y Seguros Sociales en la Escuela Social del Ministerio de Trabajo..... 5,00	5,00
IDEARIO DE PREVISION SOCIAL, por ídem..... 2,00	2,00
ENSAYO DE UN VOCABULARIO SOCIAL, por ídem..... 5,00	5,00
EL SUBSIDIO A LAS FAMILIAS NUMEROSAS. Disposiciones legales referentes al mismo y reglas prácticas para solicitarlo, por D. José Alas, Jefe de la Sección de Familias Numerosas en el Ministerio de Trabajo y Previsión..... 1,50	1,50
Instancia para solicitar el "Subsidio a las familias numerosas"..... 0,20	0,20

Libros de gran interés próximos a publicarse, cuyos pedidos puede usted formularnos ya:

LA ESCUELA UNITARIA. Cómo funciona y cómo debe organizarse en los tiempos modernos, por Manuel Alonso Zapata, maestro nacional, de Madrid.
LA ENSEÑANZA DEL IDIOMA, por Carmen García Arroyo, profesora de la Escuela Normal de Maestras de Ciudad Real.
HISTORIA ANECDOTICA DEL TRABAJO, por Albert Thomas, Director de la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra; traducción de Rodolfo Llopis, profesor de la Escuela Normal de Maestros de Cuenca.
EL CALCULO MENTAL RAPIDO EN LA ESCUELA PRIMARIA, por Francisco Romero, profesor de la Escuela Normal de Maestros de Ciudad Real.
ANALISIS GRAMATICAL, por Luis Huerta.

AYUNTAMIENTOS, DIPUTACIONES, JUNTAS DE OBRAS DE PUERTO, JEFATURAS DE OBRAS PUBLICAS, CONTRATISTAS DE OBRAS, ENTIDADES O PARTICULARES que preciseis con frecuencia realizar gestiones y presentar documentos en Ministerios u otras dependencias, la AGENCIA AIVAP, AVENIDA DE PI Y MARGALL, 18 (7.º 32) -- MADRID se encarga de hacer toda esa labor, con rapidez y eficacia, por una módica mensualidad

Compañía Naviera Fierros (S. A.)

O V I E D O

VAPORES:

Juan Manuel Urquijo...	3 200 toneladas.
Alfonso Fierro.....	2 350
Valentin Fierro.....	600

HISPANO RADIO MARITIMA

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

DOMICILIO SOCIAL: ALCALA. 16.-MADRID

Apartado de Correos, 705.—Dirección Telegráfica y Telefónica «RADIONAVES».—Teléfono núm. 53431

AGENCIA E INSPECCIONES EN BARCELONA, BILBAO, CADIZ, SAGUNTO Y LAS PALMAS

INSPECCIONES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO

Hispano Radio Maritima suministra, en venta y alquiler ESTACIONES DE TELEGRAFIA SIN HILOS Y RADIOGONIOMETROS de los sistemas Marconi, S. F. R. y Telefunken, para buques de pasajes, carga y pesca. ESTACIONES DE TELEFONIA SIN HILOS para buques pesqueros de pequeño tonelaje (parejas, tarrafas, tríos, etc.) y de los sistemas Marconi, S. F. R., Telefunken, y S. B. R.

RECEPTORES DE VALVULAS para sus buques costeros de pequeño tonelaje, para la recepción de las señales horarias, reports del tiempo, etc., que transmiten las principales estaciones europeas.

APARATO AUTOMATICO DE LLAMADA Marconi «Auto-Alarm»

SONDA ULTRASONORA «Langevin Florisson»

HISPANO RADIO MARITIMA tiene a su cargo las estaciones de todos los buques de pasaje españoles y de la casi totalidad de los de carga y pesca de España, y suministra a sus clientes el personal necesario para el manejo de las mismas.

Pidanse condiciones a la Oficina Central de Madrid o a sus Agencias.

Sociedad anónima "Balenciaga"

Z U M A Y A

CONSTRUCCION Y REPARACION DE MAQUINARIA -- FUNDICIONES DE HIERRO Y BRONCES -- MAQUINAS MARINAS DE VAPOR -- CALDERAS Y ACCESORIOS -- VAPORES DE PESCA

ECHEVARRIETA Y LARRINAGA ASTILLEROS DE CÁDIZ

—:— Construcción y reparaciones de toda clase de buques —:—
Construcción de diques y Grúas flotantes — Construcciones metálicas en general

Apartado 39



C Á D I Z

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «María Dalmé de R.», toneladas 3.900 d. w.
• «Manelina R.»..... 3.450 •
• «Ricardo R.»..... 2.200 •
• «María R.»..... 2.200 •

Vapor «Roberto R.»..... toneladas 1.900 d. w.
• «Enriqueta R.»..... 1.600 •
• «Ramón R.»..... 2.200 •
• «Manuela C. de P.»..... 650 •

Servicio semanal entre Barcelona, Cartagena y Aguilas.—Servicio semanal entre Barcelona, Almería, Motril, Algeciras y Málaga. Admitiendo carga y pasajeros.

PASEO DE COLON, 19

BARCELONA

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS

«RAMOS»

CORCHO HIJOS

Construcción y Reparación de Buques, Máquinas y Calderas de Vapor

SOLDADURA ELÉCTRICA Y AUTÓGENA

DIQUE SECO 432' X 57' X 23'7"

Instalación de aire comprimido

Fundiciones de hierro y metales

Telegramas: CORCHO

SANTANDER

Compañía Trasatlántica Española

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

SERVICIOS REGulares

DIRECTO: ESPAÑA-NUEVA YORK

7 expediciones al año

RÁPIDO: NORTE DE ESPAÑA A CUBA Y MÉJICO

14 expediciones al año

EXPRESSES: MEDITERRANEO A LA ARGENTINA

12 expediciones al año

LÍNEA: MEDITERRANEO, CUBA Y NUEVA YORK

14 expediciones al año

" MEDITERRANEO A PUERTO RICO, VENEZUELA Y COLOMBIA

14 expediciones al año

" MEDITERRANEO A FERNANDO POO

12 expediciones al año

Exposiciones de Barcelona y Sevilla

Con objeto de facilitar la visita a dichas Exposiciones, esta Compañía expedirá pasajes de primera clase de Cádiz a Barcelona y de Barcelona a Cádiz, al precio de cien pesetas, más impuestos por trayectos.

Para informes y detalles, en las Agencias de la Compañía. En Madrid, Alcalá, 43.

Compañía Euskalduna

de Construcción y Reparación de Buques

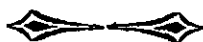
Dirección telegráfica: «Euskalduna»

BILBAO

Teléfono 512



GRANDES TALLERES de ajuste, calderería, fundición, forja y carpintería



El mayor dique particular de la bahía de Vizcaya.—Tres diques secos que pueden acomodar al mismo tiempo cinco buques de 300 pies ingleses.—Las dimensiones de estos diques son las siguientes:

Número 1. 330 pies de largo por 50 pies de ancho.

Número 2. 323 pies de largo por 92 pies de ancho.

Número 3. 604 pies 7 pulgadas de largo por 60 pies 2 pulgadas de ancho por 24 pies 2 pulgadas de calado.



Se encarga de toda clase de reparaciones de buques, lo mismo de casco que de máquina, así como de la limpieza y pintura de sus fondos.—Construcción de buques de cualquier tamaño y de embarcaciones de recreo y regatas. Lleva contruidos 75 buques hasta de 10 000 toneladas.—Especialidad en la construcción de material para el servicio de puerto (dragas, gánguiles, remolcadores, etc.)—Construcción de material ferroviario: locomotoras, coches, vagones, etc.)—Fabricación de toda clase de aceros especiales.

La correspondencia al Director de los Talleres y Diques

EN VIRTUD de la ley de Comunicaciones marítimas, la COMPAÑIA EUSKALDUNA se encuentra en condiciones de poder competir con los constructores extranjeros