# ESPAÑA MARÍTIMA
## Y PESQUERA

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

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

TELEFONO 33373
Apartado de Correos núm. 3.029
Julio de 1930

Toda la correspondencia al Apartado de Correos


# El crédito marítimo y el fomento de la industria pesquera

*El Instituto Social de la Marina viene, desde su iniciación, como Caja Central de Crédito Marítimo, concediendo préstamos a los Pósitos sometidos a su inspección, para el desarrollo de los mismos y para que ellos presten a su vez a sus asociados las cantidades que precisen para el sostenimiento y mejora de su industria. Con este fin ha realizado ya numerosas operaciones de crédito, que han permitido a los armadores pesqueros modestos que figuran en esas organizaciones, adquirir embarcaciones, instalar en ellas motores para su propulsión y para llevar los artes, compra de aparejos, etcétera, etc. Sabido es la crisis gravísima por que actualmente atraviesa la pesca, y muy especialmente la litoral en todo el mundo.*

*El uso de los artes intensivos de arrastre va despoblando los mares litorales y alejando, cada día más, la zona en que el rendimiento de la industria es reproductiva. De ahí que las embarcaciones que utiliza sean cada vez de mayor porte y precisen de instalaciones más perfectas para la conservación de los productos de la pesca.*

*En nuestro litoral se utilizan, además, gran número de arrastres modestos, que si bien no pueden realizar una pesca muy intensiva, dadas las condiciones de las embarcaciones que emplean y las dimensiones de las mismas, contribuyen poderosamente, dado su número, a esa despoblación, cada vez más grave, de la meseta continental.*

*Si deseamos que nuestra riqueza pesquera aumente, es preciso la sustitución de esos artes nocivos por otros que no lo sean, o bien alejarlos lo más posible de la costa, prohibiendo el uso de todo arte de arrastrar dentro de nuestras aguas territoriales y fiscales.*

*Dado el gran número de artes de arrastre litoral de que disponemos y lo modesto de los armadores que los utilizan, la prohibición radical de su uso significaría en los momentos actuales la ruina de numerosas familias; se trata, por lo tanto, de un problema pesquero de transcendental importancia, que plantea para su resolución otro de carácter social, que sólo con el auxilio del Crédito Marítimo se puede resolver.*

*Facilítense a esos armadores modestos las cantidades necesarias para la adquisición de embarcaciones y artes apropiados a la pesca fuera de nuestras aguas, y habremos librado a nuestro litoral de esa plaga que irremisiblemente ha de llevarlo a la ruina.*

*Empresa de tal envergadura no ha de pensarse pueda acometerse con el capital circulante tan escaso—dos millones de pesetas—de que actualmente dispone el Instituto Social de la Marina para operaciones de crédito.*

*Con visión clara de la cuestión, el presidente del Consejo directivo de dicha Institución, contralmirante Sr. Ribera, ha expuesto en la última sesión por dicho organismo celebrada, la necesidad de contar con un capital para operaciones de crédito que haga factible la resolución del problema, que de no resolverse, hará cada vez más angustiosa la vida de tanto pescador español.*

*España Marítima se felicita de que personalidad de tal relieve, dándose cuenta exacta de la importancia de la crisis que se avecina para la pesca en nuestra nación, dedique su voluntad e inteligencia en que pueda aplicársele la única solución viable y satisfactoria.*

© Biblioteca Nacional de España

Conferencia Internacional del Trabajo

# Reglamentación de la jornada de trabajo a bordo de los buques

*Del personal de máquinas en las entradas y salidas de puerto y durante su estancia en éste.*

Cuando el buque no debe permanecer más de veinticuatro horas en puerto, el servicio continúa generalmente organizado como en el mar. La mayor parte de las reglas que hemos dado al tratar del personal de cubierta para el pase del servicio de mar al servicio de puerto, e inversamente, son aplicables al personal de máquinas.

A la llegada a puerto, y desde el instante en que el capitán no tiene necesidad de las máquinas, hasta la preparación de la partida, es lo más frecuente se establezca el régimen de puerto. Este plazo puede ser a la llegada bastante breve. (En los contratos belgas es de dos horas.)

Para la salida se fija de manera muy diferente, según el país, el momento en que el servicio de mar debe ser establecido. Así, en Nueva Zelanda es tres horas antes de salir, cuatro horas en Bulgaria, doce en Bélgica y Estonia, cuarenta y ocho en Grecia, y en Italia a partir de las ocho de la mañana del día en que la caldera se enciende.

*Régimen de trabajo los días de llegada y salida de puerto.*

Los límites especiales adoptados para la duración del trabajo del personal de cubierta los días de que se trata, son generalmente aplicables al de máquinas. Sin embargo, la maniobra de las cenizas y escorias no se cuenta a veces en el número de horas de trabajo. Así, por ejemplo, en los Países Bajos, en los que está estipulado que el personal subalterno de máquinas no debe tener los días de llegada y salida más que ocho horas de trabajo en los buques de navegación de altura, y nueve horas en los de cabotaje internacional, en estas horas no se cuenta el tiempo que dicho personal emplea en la maniobra de las cenizas.

*Régimen de trabajo en puerto.*

Vamos ahora a pasar a hablar del servicio del personal de máquinas en puerto. Consideremos para ello dos clases de servicio: el de vigilancia y los diversos. El primero se realiza por el personal de máquina en las mismas condiciones que hemos indicado para el de cubierta.

Vamos ahora a hablar de los servicios diversos. La limpieza ordinaria y pequeñas reparaciones de las máquinas principales, son normalmente ejecutadas en puerto con los medios de a bordo. Cuando se trata de desmontado completo o de grandes reparaciones se recurre en la casi totalidad de los casos al mecánico de que se disponga en el puerto. Entre los servicios que realiza el personal de máquinas, debemos mencionar el de las dinamos (alumbrado y fuerza motriz), el de los frigoríficos y aparatos de calefacción.

En lo que se refiere a las operaciones de carga y descarga, suelen realizarlas obreros especializados que no forman parte de la dotación del buque. El personal de máquinas no participa en estas operaciones más que para el servicio de la pequeña caldera auxiliar, el cual debe ser prestado durante las horas de trabajo de los obreros del puerto o del personal de cubierta.

Claro está que el personal de máquinas encargado de este trabajo debe ocuparse previamente de que la caldera tenga la necesaria presión, y al final de la jornada de trabajo dejar extinguir el fuego. Todos estos trabajos, necesariamente de bastante duración, dan lugar en casi todos los países a una compensación. Como en las operaciones comerciales a que acabo de referirme se emplea muy pequeña parte del personal de máquinas, la duración normal del trabajo de la casi totalidad de aquél es de ocho horas. *Este límite se aplica estrictamente al personal subalterno y contramaestres en países en los que, como Alemania, Finlandia, Noruega y Suecia, señalan para el personal de cubierta ocho horas y media* (esa media hora destinada al trabajo relativo a la carga y descarga).

En cuanto a los oficiales maquinistas en la práctica, gozan de la jornada de ocho horas con mucha más frecuencia que los oficiales de cubierta. En general, podemos decir que para todas las categorías del personal de máquinas, la duración total del trabajo normal y del suplementario, no alcanza a la del servicio de cubierta para el personal de la misma.

LEGIA RUSA

© Biblioteca Nacional de España

# El fomento de la Marina mercante por medio del crédito marítimo

No ha mucho, en una de las interpelaciones de la Asamblea Nacional, D. Alfredo Saralegui, una de las personalidades náuticas más destacadas de nuestra nación, se ocupó en un elocuente discurso del estado actual de nuestra marina mercante, que atraviesa desde hace muchos años una grave crisis, demostrando la eficacia de la implantación del crédito marítimo, como única solución de tan importante problema nacional.

Una nación como España, que con su litoral y el de las islas adyacentes y posesiones africanas tiene 3.939 millas de costa; que cuenta con un tan bello historial náutico y que con tanta frecuencia utiliza la vía marítima para la exportación de sus productos, importación de primeras materias, comunicaciones con las diversas naciones del globo, especialmente con las Repúblicas americanas, y otras actividades nacidas al calor del progreso, había necesariamente de disponer de una flota mercante capaz de poder llenar las necesidades de su importante tráfico y de recoger los incontables beneficios y el prestigio internacional que a toda nación proporciona una marina mercante bien organizada.

Según la estadística de la navegación exterior de España, publicada por el Consejo de Economía Nacional, correspondiente a los años 1924, 25 y 26, tan sólo el 33'3, el 28'6 y el 33,8 por 100, respectivamente, del comercio marítimo total exterior de España, ha sido transportado en buques españoles, en cuanto a mercancías se refiere, pues en lo que respecta al movimiento marítimo de pasajeros en los puertos españoles, las mismas estadísticas nos dicen que ha sido durante los años apuntados, de 253.000, 225.000 y 198.000 pasajeros, con un tanto por ciento de participación de la bandera nacional del 57'5, 65'2 y 61 por 100.

Claramente se ve, pues, que tan sólo un tercio del comercio marítimo exterior de España se transporta en buques nacionales, y que unos 88.000 pasajeros que toman nuestros puertos como principio y fin de su viaje, lo realizan en buques extranjeros.

Esta circunstancia significa para nuestra nación, según decía el señor Saralegui, una pérdida de cuatrocientos millones de pesetas. Entre las diversas causas que han originado esta lamentable situación de nuestra marina mercante, citaremos lo escaso de su tonelaje total y lo imperfecto de su material integrado por unidades viejas, pequeñas e inapropiadas para el transporte de determinadas mercancías, lo que motiva el encarecimiento de los fletes, haciendo imposible la competencia de nuestra flota mercante con la de la mayor parte de otras naciones, dotadas de unidades más rápidas y modernas. La primera de las causas apuntadas se pone de manifiesto comparando nuestra marina con las extranjeras, y así vemos que en el año 1921, España, que estaba por delante de Alemania, Suecia, Grecia y Dinamarca, es sobrepasada por las dos primeras naciones al finalizar el año siguiente, y en 1928 Grecia la adelanta con más de 500.000 toneladas.

En cuanto a lo viejo y anticuado de nuestra flota mercante no pecaremos de hiperbólicos si afirmamos que son sus unidades, en general, las más viejas del mundo, ya que la mayor parte de aquéllas tienen una edad igual o superior a veinticinco años.

Esto demuestra claramente que la situación por que atraviesa nuestra marina mercante consiste en construir muchos buques de características modernas, hasta alcanzar un tonelaje de medio millón, cantidad que de momento necesita nuestra

UNA ESTADÍSTICA

## La Marina mercante mundial

El Comité del registro de la navegación de Lloyd, en la nueva edición de su libro, ofrece la siguiente estadística:

El tonelaje bruto de vapores y motonaves de más de cien toneladas se eleva en julio de 1930, según se registra en el "Lloyd's Register Book", a 68.024.000 toneladas, distribuídas en esta forma:

Gran Bretaña e Irlanda, 20.322.000 toneladas; Estados Unidos (mares y lagos), 13.104.000; Japón, 4.317.000; Alemania, 4.199.000; Noruega, 3.663.000; Francia, toneladas 3.471.000; Italia, 3.262.000; Holanda, 3.079.000; Dominios británicos, 2.788.000; Suecia, 1.594.000; Grecia, 1.391.000; España, 1.207.000; Dinamarca, 1.072.000; otros países, 4.555.000.

El crecimiento total neto sobre las cifras correspondientes a 1914 está representado por 22.620.000 toneladas. Todos los países arriba citados nominalmente han tenido un aumento con relación a 1914, a excepción de Alemania, que presenta una disminución de 936.000 toneladas.

© Biblioteca Nacional de España

marina para figurar en el puesto que le corresponde por la importancia marítima y comercial de nuestra nación.

De cómo se procede a este respecto en otros países para el logro de lo que a simple vista parece en extremo difícil, nos da noticia el hecho de la supresión o disminución de derechos de introducción de los buques nuevos y de los materiales para su construcción, la concesión de primas a la construcción y el establecimiento del crédito marítimo que facilite los capitales para la adquisición de naves. Finlandia, Italia, Portugal, Brasil y otras naciones dan estas ventajas a los navieros y armadores de buques, con lo que se ha fomentado notablemente en estas naciones el desarrollo de sus respectivas marinas mercantes.

Francia, con su ley del año 27, concertó con el Banco de Crédito Territorial la concesión de préstamos a los navieros para la construcción de buques en los que astilleros nacionales y en los extranjeros, siempre que demostrasen que su precio era inferior en un 15 por 100 al de aquéllos, y para la compra de buques en el extranjero de menos de diez años de edad.

Italia constituyó hace algún tiempo el Instituto de Crédito Marítimo, con un capital inicial de 100 millones de liras, suscrito por instituciones de ahorro, Bancos y diversas entidades análogas.

En cuanto a la ayuda que España presta a su marina con idéntico fin, hemos de decir que se hallan establecidas las primas de construcción, consignando anualmente en los presupuestos del Estado la cantidad de ocho millones de pesetas para este objeto.

Dada esta limitación en las primas no podemos pensar en construir más allá de 20.000 toneladas de barcos tramps y mixtos, cantidad insuficiente para la importancia de nuestro tráfico marítimo.

Y como una de las soluciones que apuntábamos para la resolución del problema marítimo español era la construcción de gran número de buques, hay que buscar la fórmula para que, sin exigir mayor esfuerzo económico al Estado, puedan construirse el número de toneladas de buques que sean necesarios.

Esta fórmula, según el señor Saralegui, podría consistir en que una parte de las toneladas a construir se beneficiaran con las primas a la construcción, y la otra con la disminución de los derechos de los materiales importados.

En lo que concierne al crédito marítimo, nuestra nación no ha establecido, por ahora, más que el popular Instituto Social de la Marina, institución que en los nueve años que lleva de vida ha realizado operaciones de crédito por valor de cuatro millones y medio de pesetas.

Pero para llegar al rápido engrandecimiento de nuestra marina hay que dar una mayor amplitud a esta clase de créditos, estableciendo algo parecido a los intitutos de crédito marítimo de Francia e Italia.

El Instituto Social de la Marina debe ser autorizado para la emisión escalonada de cien millones de pesetas en títulos amortizables para la concesión de préstamos y aperturas de cuentas de crédito a los armadores de navegación y pesca, autorizándose a los Bancos de España e Hipotecario, Instituto Nacional de Previsión y otras instituciones de ahorro para la suscripción de Obligaciones, que deben ser garantizadas y bonificadas en parte por el Estado.

De todo punto nos parece aceptable la proposición del señor Saralegui, a quien sinceramente felicitamos por su labor en favor de nuestra desairada marina mercante, que de ser llevada a efecto, habrá de conducir a la flota mercante española a la elevada situación que por sus méritos le corresponde.

J. SANCHIS NADAL

# Libros para los pescadores

Como consecuencia del admirable artículo publicado por D. Rodolfo Viñas en "La Voz", pidiendo libros para los Pósitos, la editorial Espasa-Calpe ha donado a los Pósitos de pescadores 37 libros de escritores de fama mundial.

La Confederación Nacional de Pósitos Marítimos de España nos ruega testimoniemos en su nombre su agradecimiento a la referida Empresa, lo que con mucho gusto haremos, esperando que seguirán otras Empresas editoriales el ejemplo de Espasa-Calpe, donando a esos humildes obreros del mar algunos libros que piden para las bibliotecas, que con tanto trabajo van creando.

Toda la correspondencia de
ESPAÑA MARITIMA
diríjase al Apartado de Correos número 3.029

© Biblioteca Nacional de España

Cuento

# La vieja nave

La nave, muy vieja, había salido del puerto poco gallardamente. Hacía muchos años que iba de uno a otro lado del globo transportando personas, animales y cosas. Tuvo varios nombres. Navegó bajo diversas banderas. Estaba cansada y triste. Era un barco inútil; sin historia. Cuando comenzaba a adquirir un poco de forma, el armador la vendía. El nuevo armador borraba todo su pasado y la iniciaba en una vida nueva. El barco crujía indignado bajo sus planchas de hierro, pero no podía hacer otra cosa. Esperaba que un día una ola furiosa lo arrojara sobre los acantilados de una costa cualquiera, para poner término a su vida desdichada.

El barco, que ahora se llama *Angeles*, después de haber mostrado ufano por todos los mares un nombre terrible—*El Vengador*—, había decidido suicidarse. Era su monomanía. Cuando más descuidada se encontraba la tripulación, se abría una herida en el vientre. Entraba el agua por ella, poco a poco, con cautela para no despertar sospechas, pero siempre se enteraba a tiempo el capitán.

—¡Pronto; una vía de agua a babor!...

El capitán era un energúmeno. Gritaba de una manera horrible. Los peces que dormían en las profundidades del Atlántico se despertaban aterrados. A veces hasta los marinos solían oír sus gritos. Sobre todo cuando el barco estaba a punto de lograr su objeto...

La vía era reparada. El viejo barco, mal curado de su herida, seguía navegando desesperadamente. Crujía, respiraba con fatiga; gritaba Pero nadie le hacía caso. Explotado vilmente por el armador, y conducido cruelmente por el capitán, iba de puerto en puerto llorando su desgracia.

* * *

Un día tuvo noticias de algo terrible. Iba a ser nuevamente vendido. Dentro de poco iba a realizar su último viaje bajo la bandera de España y con el nombre de *Angeles*. Lo vendieron a un comprador italiano. Estuvo a punto de sufrir un desmayo. Se le aflojaron todos los tornillos. Tembló su sistema nervioso. ¡Una nueva venta! ¡Otra vez a iniciar la vida, cuando ya no podía tirar de viejo! ¡Los hombres eran insaciables!

Pero las noticias tristes no vienen solas. Cuando se hallaba en el colmo de la desesperación sorprendió unas palabras pronunciadas por el capitán, un poco veladas por la emoción:

—¡Van a desguazarlo! Dentro de poco cada pieza del pobre barco estará por su lado. El *Angeles*, tan valiente, va a morir tristemente; sin gloria...

Le pareció al barco que sobre cubierta había caído una lágrima del capitán, y se estremeció. Desde luego, debía ser una lágrima, porque era una gota de agua ardiente, como una gota de fuego. No se podía confundir con las gotas del mar.

Luego—pensó el *Angeles*—el capitán es un ser que tiene corazón, como yo, y sufre por mi causa. Si hubiera podido juntar sus dos airosos palos, como dos brazos amorosos, hubiese rodeado el cuello del capitán en señal de gratitud. Luego pensó que hubiese sido estéril su esfuerzo, porque no tenía boca para besarle. Se calló, y lloró en silencio. Ni el mar se enteró siquiera, porque las lágrimas se perdieron en su inmensidad.

* * *

Llegó el día cruel. Sintió cómo sobre cubierta el armador cobraba unas miserables monedas por su vida. Sintió la caricia de los tripulantes y la mano temblorosa del capitán, que se despedía de él.

Luego, arrastrado por otro barco, como si él ya no fuera más que un cadáver, salió del puerto y se vió en alta mar. Avergonzado de su suerte, con un supremo esfuerzo se detuvo de repente. El cable que le sujetaba al otro barco adquirió la máxima tensión y se partió exhalando un grito de dolor. Pasó vibrando sobre cubierta y se hundió en el mar levantando una montaña de espuma.

Estaba decidido. En un momento, su quilla, que había resistido los más fieros temporales, se abrió como si fuera de papel, y por ella entró el agua a borbotones, como si el mar, conociendo su intención, quisiera acabar pronto. Unos minutos bastaron para la operación. Cuando ya no quedaba en el aire más que unas cuartas del palo mayor salió de las entrañas del mar un grito de triunfo.

El otro barco, aterrado, se alejó rápido, temiendo ser tragado también por el mar, que había formado, para recibir al *Angeles*, una inmensa fosa.

RODOLFO VIÑAS.

© Biblioteca Nacional de España

# Actividades de los Pósitos Marítimos

*La Federación Regional de Pósitos de Andalucía Occidental*

I

Oportunamente se hicieron públicas las conclusiones de la segunda Asamblea regional de Pósitos de Andalucía Occidental. Entre otras cuestiones, muy interesantes, que afectan a las aspiraciones de cada Pósito, y que en otra ocasión examinaremos, figuran las referentes a la reorganización federativa, traslado de su residencia a Sevilla, reforma y ampliación del Reglamento y reorganización de los Pósitos, mediante una propaganda intensiva, que correrá a cargo del Comité regional elegido.

Porque considero grande, entusiasta y plausible el esfuerzo que en pro de las clases marineras y pescadoras viene realizando el Instituto Social de la Marina; porque he visto, año tras año, que a este esfuerzo no han correspondido los Pósitos en la medida a que están obligados, juzgo indispensable, urgentísimo, inaplazable, que las Federaciones regionales inicien y mantengan una constante labor de propaganda sobre los Pósitos, interviniendo en su vida interna, interesando en ella a las masas pescadoras y marineras, y poniendo en acción a los hombres de reconocida solvencia y utilidad que, encontrándose dentro de nuestras organizaciones, y aun amando sus postulados, no llevan a los Pósitos el producto de sus iniciativas y entusiasmo.

Oficialmente, al convocarse a esta segunda Asamblea, la Federación regional estaba compuesta por las fuerzas siguientes:

| PÓSITOS | ASOCIADOS |
|---|---|
| Conil | 30 |
| San Fernando | 12 |
| Huelva | 125 |
| Barbate | 200 |
| Tarifa | 247 |
| Cádiz | 942 |
| Algeciras | 92 |
| Sanlúcar | 1.212 |
| Isla Cristina | 875 |

En total, nueve Pósitos, con 3.735 afiliados.

Entre todos estos Pósitos se sostienen las siguientes veinte Secciones:

Socorros Mutuos: 9, en todas las Secciones que forman la Federación.

Escuelas: 5, en Huelva, Cádiz, Algeciras, Conil y Tarifa.

Casas del Pescador: 2, en Huelva y Barbate.

Museos escolares: 1, en Cádiz.

Pósitos infantiles: 1, en Cádiz.

Bolsas del Trabajo: 1, en Cádiz.

Venta de la pesca: 1, en Isla Cristina.

Mutua de accidentes: 1, en Isla Cristina.

Mutua de Riesgos Marítimos: 1, en Isla Cristina.

Así, pues, y refiriéndonos extrictamente a los Pósitos federados y para completar la labor que con la mayor constancia debemos realizar todos, falta establecer en ellos, para que lleven una vida normal, que interese y atraiga a los pescadores, estas Secciones:

| | |
|---|---|
| Escuelas | 4 |
| Museos escolares | 8 |
| Pósitos infantiles | 8 |
| Cooperativas de consumo | 9 |
| Idem de producción | 9 |
| Idem de crédito | 9 |
| Venta de la pesca | 8 |
| Mutuas de accidentes | 8 |
| Mutuas de Riesgo Marítimo | 8 |
| Casas del Marino o del Pescador | 7 |
| Bolsas del Trabajo | 8 |
| *Total* | 86 |

Es decir, que en sólo nueve Pósitos, que necesitan y deben disponer de 108 Secciones culturales, mutualistas y cooperativas, respondiendo así a los fines para que han sido creados, al contar solamente con veintidós Secciones, aparecen con un déficit de 86 organismos.

Además, y como complemento de estas asociaciones, faltan por organizar grandes núcleos de pescadores de altura, de conserveros, de almadraberos, de salineros, de obreros de las Juntas de Obras de los Puertos, de la carga y descarga, del tráfico interior, y de otro sinfín de actividades pesqueras y marítimas, que dan una cifra global, para aquella región, de más de 30.000 individuos, de los cuales sólo están asociados el 12 por 100.

De ello se desprende con claridad meridiana

© Biblioteca Nacional de España

que existe una gran cantera, que puede y debe dar a los Pósitos todos los materiales que necesitan para poder realizar una obra grande, en consonancia con la protección que el Estado les brinda. *El presidente de la Federación de Pósitos de Andalucía Occidental.*

*En el Pósito de Pescadores de Riveira*

En los últimos días del pasado junio celebró el Pósito de Pescadores de Riveira sesión extraordinaria en el teatro Colón de aquella localidad, con el fin de inaugurar la campaña de propaganda que han iniciado los elementos más entusiastas de los Pósitos gallegos por la pintoresca región.

Hicieron uso de la palabra los Sres. Costa Alonso y Magariños Granda, presidentes de las Federaciones comarcales de Vigo y Villagarcía, respectivamente, los cuales fueron presentados por el ayudante de Marina de Riveira, el que con palabra certera, expuso el verdadero alcance de la labor que ha de ser realizada por todos los Pósitos de Galicia para afianzar más la sólida posición que hoy disfrutan.

Al levantarse a hablar el Sr. Magariños fué recibido con una salva de aplausos.

Hace el Sr. Magariños, con palabra certera, hitoria de los Pósitos, estudiando su presente y trazando un perfecto diseño de lo que estas asociaciones están llamadas a ser en lo porvenir. Para que los Pósitos sigan la ruta trazada, llegando a la meta deseada, es preciso, dice el orador, que todos los pescadores se unan en apretado haz, así como que los elementos extraños a los mismos presten su ayuda moral a la gran obra.

El orador fué muy aplaudido.

Habla a continuación el Sr. Costa Alonso, que es recibido con una gran ovación.

Pronunció el Sr. Costa una interesantísima oración, que con mucho gusto transcribiríamos íntegra si dispusiéramos de suficiente espacio.

Enumeró la trágica vida de los pescadores, que hasta hace poco vivieron al margen de los problemas fundamentales que les afectaban, pero que gracias a los Pósitos, van ya camino de su redención; entendiendo el orador que aunque la labor realizada está dando los resultados más positivos, es preciso que los obreros del mar sigan poniendo toda su voluntad al servicio de la redención moral y material de ellos mismos, echando al propio tiempo los primeros jalones en que se fundamente la sociedad futura.

Al terminar el Sr. Costa, fué muy felicitado y aplaudido por su brillante disertación.

El acto se desenvolvió en medio del mayor entusiasmo.

*El Pósito de Pescadores de Sevilla*

Al comenzar a actuar el Pósito de Pescadores de Sevilla ha recibido valiosos ofrecimientos de apoyo, que demuestran la gran simpatía con que ha sido acogida su creación por parte de todos, y es que la opinión se ha dado ya cuenta exacta del valor social que encierra la obra de los Pósitos y de su alta trascendencia en lo que a la vida económica del país atañe.

No podía ser la labor cultural tratada fríamente por los elementos que componen los Pósitos, y por eso, como ya decíamos en nuestro número pasado, no bien se hubo constituído, se apresuraron sus elementos a hacer las gestiones oportunas para que se crease a los pescadores sevillanos una escuela de niños y otra de niñas.

Es digna de alabanza la actitud adoptada por el marqués de Soto Hermoso en favor del Pósito de Sevilla. En unas declaraciones que ha hecho recientemente al presidente del referido Pósito, ha puesto de manifiesto la gran simpatía que siente por la naciente asociación; y como uno de los principales fines de la misma es el de procurar, tanto a sus asociados como a los hijos de éstos, una mayor cultura, por todos cuantos medios estén al alcance del Pósito, el marqués de Soto Hermoso se ha ofrecido para cooperar a esta obra con todo entusiasmo.

# Trabajos manuales de la gente de mar

En una de las amplias salas del Palacio de Alfonso XIII de la Exposición de Barcelona ha reunido el Centro Excursionista César A. Torres, de la Barceloneta, 356 ejemplares distintos de toda clase de naves, aparte de las notabilísimas colecciones del Dr. Roviralta y de los Sres. Roig y Raventós, Macaya y Sala y de las aportaciones de la Cámara de Comercio y Navegación, Escuela Oficial de Náutica y de la Compañía Trasmediterránea.

Unos cuantos hombres de buena voluntad, entre los que se destacan Salvador Miquel Laporta,

© Biblioteca Nacional de España

Esteban Doménech, José Alberti y Antonio Minificar a los humildes marinos costeños que pacientemente, amorosamente, construyen toda suerte de diminutas embarcaciones y aparejos, sin sospechar, en su natural idiosincrasia, que lo que sale de sus manos rudas y callosas tiene un valor intrínseco extraordinariamente aleccionador. A los barquitos construídos en los ratos de asueto por los trabajadores del mar, se han unido en esta Exposición de Barcelona los construídos por otros artistas, tales como Gerardo Benlliure, del Cabañal (Valencia); José Vieta, de Blanes; Felipe Riera, de Masnou; Baldiri Barnés, de Lloret de Mar; Forteza, de Palma de Mallorca; Ignacio Socías, José Albertí, Joaquín Rovira, Juan Matéu, Luis Vila y tantos otros que han llevado esa clase de construcciones a un grado de perfección admirable.

Algunos ejemplares de los que figuran en la Exposición nos hablan con diminutas quillas, cascos, remos y arboladuras, de las expediciones de D. Jaime *el Conquistador* y de las que en los siglos XIII, XIV y XV hicieron nuestras galeras de combate, primero a las islas de Cerdeña, Córcega y Sicilia; luego a Nápoles para establecer en 1440 un servicio de correos. Nos hablan también de las luchas sin tregua ni descanso con Italia; de los *úxer* que *Don Jaume el Conqueridor* empleó para desembarcar en Mallorca; de los buques armados en corso por la Generalidad de Cataluña y tantos y tantos otros recuerdos evocados por esta Exposición tan espléndidamente instalada y que constituye una demostración palmaria de la vitalidad de este pueblo nuestro que tuvo siempre en la Marina uno de los más altos exponentes de su cultura.

Allí están aquellos bergantines-goletas, aquellos bricks, tan grandiosamente esbeltos, con los que soñábamos con ilusión febril en nuestros ya lejanos tiempos de estudiante; tan fielmente están reproducidos, que nos parece que del tambucho de la cámara o del rancho van a surgir de un momento a otro algunos compañeros nuestros de viaje, los de nuestra predilección, casi todos desaparecidos del mundo de los vivos.

Hemos vivido unos momentos de emoción intensa contemplando estas miniaturas que evocan otros tiempos mejores para nosotros; tiempos de juventud, de ilusiones, de fe y de amor a aquellos barquitos veleros, en los que surcamos tantas veces el Atlántico en viajes a América y en los que nuestra voluntad ilusionada vinculaba el éxito del porvenir, de nuestra vida en suma.

Pasaron... Y hoy, en esta gloriosa Exposición de Barcelona, los trabajadores del mar nos traen a la memoria épocas pretéritas de un pasado esplendor que ya no volverá porque el ritmo de la vida no es el mismo de entonces y porque ahora hasta las ilusiones más hondas se materializan.

---

**La producción y el abastecimiento de pescado**

# Ante un gran problema cooperativo nacional

I

*Productores e intermediarios*

El día 21 de diciembre del año 1844 la Cooperativa de consumo *Rochdale Society of Equitable Pioneers* inició las operaciones de venta, en medio de la general rechifla de los modestos habitantes de la ciudad de Rochdale, formada en su mayor parte por obreros tejedores de la región de Lancashire.

Veintiocho trabajadores, obreros cuya abnegación iba a ser admirada en la posteridad, a fuerza de enormes sacrificios, reunieron el para ellos fabuloso capital de 28 libras esterlinas y con él organizaron la primera Cooperativa de consumo de los *Pioneers*, punto de partida de la grandiosa organización cooperativa que hoy existe en el mundo.

Aquella minúscula Asociación, que inició su vida con veintiocho asociados y un capital de 750 pesetas, sesenta y cinco años después, en 1920, contaba con más de 25.000 asociados; su capital se había elevado a 12 millones de pesetas, hacía operaciones anuales por valor de 27 millones y repartía de beneficios alrededor de tres millones de pesetas.

Citamos este ejemplo, tan conocido de los que

© Biblioteca Nacional de España

se asoman a los libros de temas cooperativos, para divulgarlo entre nuestros pescadores, no menos modestos que aquellos veintiocho tejedores de Rochdale, para demostrarles de lo que es capaz la voluntad de los hombres cuando éstos se proponen realizar una obra grande y redentora en su propio beneficio.

Nuestros pescadores de ahora, como aquellos tejedores del año 1844, se encuentran tan necesitados de instituciones cooperativas, en las que han de encontrar el principio de su redención.

¿Por qué no las crean?

Cierto es que ante ellos se levantan verdaderas murallas de obstáculos: las mismas, exactamente que dificultaron al principio aquella obra; las mismas que aquí, en España, deberán salvar los pescadores habida cuenta de que ninguna obra grande ha podido desenvolverse en las humildes esferas sin tropezar con la ruda oposición de implacables adversarios.

Mas declaremos que todos los obstáculos se vencen con esta sola arma: la voluntad.

* * *

Si dificultades grandes hallaron a su paso los *Pioneers,* con su modesto ensayo de Cooperativa de consumo, aquéllas se multiplicaron al intentar la organización de las ventas al por mayor en gran escala: esto es, la creación de *Wholesaleo.*

En el año 1831 las Cooperativas de consumo intentaron establecer las ventas al por mayor, fracasando en su noble empeño.

Diecinueve años más tarde, en 1850, otro grupo de Cooperativas inglesas intentó, en vano, crear nuevos despachos al por mayor.

Cinco años después, en 1855, los *Pioneers,* que ya contaban con varios despachos, crearon el *Wholesale,* pero se vieron obligados a disolverlo en 1858, por tropezar con inconvenientes de todas clases, entre los que no eran los más pequeños los de carácter legal y la presión de los intermediarios.

Por fin, y tras una persistencia que glorifica a los precursores, entre los que es justo destacar las figuras de los eminentes Mrs. J. Southeron Escourt y Eduardo Vansittetrt Neale, se constituyó la *Cooperative Wholesale Society,* la *Cooperative Insurance Company* y la *Scottish Cooperative Wholesale Society,* que, en 1865, al constituirse, tenía 24.000 afiliados y 190.000 pesetas de capital, cifras que, en 1923, se habían transformado en la siguiente prodigiosa proporción: Asociados, 3.567.410; capital, 134.470.875 pesetas, a la par (5.378.835 £); ventas en el año: pesetas 1.655.139.150 (66.205.566 £), y beneficios repartidos 12.769.950 pesetas (510.798 £).

Descubrámonos solemnemente ante este magnífico esfuerzo de una parte de los cooperadores ingleses y sírvanos de estímulo para afrontar los problemas que nos afectan, llevando por escudo la fe en el propio esfuerzo y el optimismo frente a las adversidades.

Más de treinta años duró la cruzada de las Cooperativas inglesas, hasta conseguir imponer las realidades de su obra.

Recapacitemos: este *vía-crucis* fué el mismo para la cooperación belga; para la francesa; para la alemana. El mismo camino espinoso nos tocará subir a los cooperadores españoles. Semejante perspectiva no deberá hacernos retroceder, sino exaltar nuestras seguridades en el triunfo.

Ahora veremos cómo.

* * *

Los Pósitos de Pescadores o Marítimos tienen una finalidad inmediata que resolver: la organización cooperativa de la venta de los productos de la pesca.

En los puertos están sometidos los pescadores a la ambición de los vendedores en latas y pescaderías. Al desembarcar el pescado deja de pertenecerles. Un intermediario, el vendedor, por el solo hecho de venderlo cobra a los pescadores el 5 por 100 del valor total de la mercancía y el importe de arbitrios y demás gabelas.

Este mismo intermediario *goza* de otros lucros. Generalmente es, a su vez, comprador del pescado que vende, valiéndose de estaferros. Siendo el vendedor quien adquiere la mercancía él mismo la asigna su valor, siempre con tendencia a la baja. Deprecia el valor del pescado. Lo paga a cualquier precio. Si hay competidores, termina confabulándose con ellos. En Alicante y en cien localidades más ocurre esto. Cuando el pescador protesta de que lo despojen, el intermediario se cruza de brazos; no compra y el daño que produce es mayor. En muchos casos, incontables veces, los pescadores

© Biblioteca Nacional de España

se ven obligados a arrojar al mar el producto de la pesca, adquirido tras infinitos sinsabores.

Como vemos, el vendedor de la pesca en puerto, el acaparador de la venta, es la sanguijuela de los pescadores. En él empieza la ponzoñosa acción del intermediario. Pero no acaba aquí.

Tiene una segunda personalidad, que encubre bajo el nombre de "exportador de pescado". Se encarga de distribuir los productos de la pesca en la localidad en que habita, en los pueblos de la provincia y en los de la región o de diversas regiones. En este caso sigue siendo él mismo, sin otras intervenciones, quien asigna precio de pescado, pero a la inversa de cuando lo adquiere. Al adquirirlo cotiza a la baja; al expedirlo cotiza al alza. Pone los precios caprichosamente. Como vende en firme, a clientes fijos, la *plusvalía* está sometida a sus designios. Siempre gana. Si tropieza con clientes morosos es debido o a su falta de organización y administración o a que logró esquilmarlos.

Su actuación es nefasta: en los puertos, comprando a bajo precio, arruina a los pescadores y aun a los armadores de categoría. Puertos existen en España en los que el vendedor de *bous* y *troulers* se ha hecho millonario, lo que les permite darse el lujo de hacer préstamos, onerosos siempre, a los mismos armadores que los enriquecieron. Y en los pueblos del interior, que abastece, los precios *especiales* que impone a sus pescados y los elevados gastos del transporte y preparación son origen de que el pescado se venda caro y de que estén desabastecidos los mercadores consumidores, los mismos días que los acaparadores de los puertos decretan que el pescado se arroje al mar "por exceso".

Pero no es esto todo: una tercera personalidad caracteriza a estos potentados de la pesca... que acaparan: la concurrencia a los grandes mercados consumidores: Madrid, Barcelona, Sevilla, Zaragoza, Valencia. Su irrupción en ellos no obedece a un plan preconcebido de abastecer, sino a explotar los privilegios de adquisición; esta concurrencia equivale a un gracioso juego de la lotería; cuando concurren con oportunidad, esto es, cuando aciertan, las ganancias son fabulosas; cuando se equivocan, es decir, cuando son muchos los que quieren jugar, las pérdidas son insignificantes porque "tiran con pólvora ajena". La *pólvora* es el pescado que adquieren barato y, también, el sobreprecio que imponen a las expediciones que envían en firme y a precio hecho.

Así el abastecimiento de los grandes mercados nacionales es anárquico, irregular, absurdo y, sobre todo, inmoral porque, al desarticular las cotizaciones, la trayectoria de éstas sufre cambios bruscos que, generalmente, determinan el encarecimiento de los productos. Y así se explica que, vendiéndose muchos días del año el pescado barato en los grandes mercados centrales, se expenda caro en tiendas y ambulancias.

De este gran desorden nace la desorganización de los mercados centrales, con sus huestes de nuevos intermediarios que admiten y toleran una política de abusos insospechados, en un comercio que, normalizado, daría ópimos frutos, de los que el consumidor, que aquí es la única víctima, obtendría las más lisonjeras ventajas.

* * *

¿Cómo intentar la transformación de esta gran máquina de tan complicado engranaje?

Esto es lo que nos proponemos examinar en trabajos sucesivos.

Anticipemos que ya se inició la realización de esta suprema necesidad.

Nuestra Confederación Nacional de Pósitos, estableciéndose al por mayor en el mercado central de Madrid, intentó esta salvadora transformación "de arriba abajo". Con escasos medios, ante un enemigo poderoso, fracasó. Los Pósitos no se encontraban en condicions de exportar pescado. Los exportadores profesionales hicieron el vacío. Los intermediarios devoraron, premeditadamente, al pequeño enemigo.

Con los pies descalzos, soldados sin armas defensivas ante un enemigo aguerrido, empezamos a caminar por la senda espinosa que conduce al ideal. No nos detendremos en nuestro al parecer loco empeño. El recuerdo de los veintiocho *Pioneers*, de Rochdale, nos conforta y anima. Ellos, al darnos la pauta, nos dieron a la vez la seguridad en el triunfo. Es preciso seguir en el empeño, seguir caminando aun a pesar de las espinas del camino.

E. F. EGOCHEAGA
Vocal asesor de Ventas de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos

© Biblioteca Nacional de España

# Noticias marítimas de España

*El premio Jesús Núñez*

Una grata noticia tenemos que comunicar a nuestros lectores en relación con la enseñanza en los Pósitos infantiles.

La obra del general Núñez "Preparación para el servicio de la Armada" comenzará a imprimirse muy en breve y seguramente que en el próximo mes de octubre se pondrá a la venta. Esta obra fué premiada en un concurso abierto por el Instituto Social de la Marina.

El trabajo resulta interesantísimo en extremo, muy práctico y de notoria cultura general.

Mas no para aquí lo agradable de la noticia. La Editorial Faro—nombre simpático y por demás atrayente para la Marinería—se encarga de hacer la impresión de la obra a todo lujo, con profusión de fotografías, láminas en colores, etcétera, etc., y dando los editores una prueba elocuente de su amor a nuestras instituciones, hacen la impresión *gratuitamente* para que los ingresos *íntegros* de la edición pasen a engrosar los fondon del "Premio Jesús", instituído por el general Núñez, con el importe del premio que le concedió el Instituto, en memoria de su hijo, el valiente aviador que se arrojó desde su aparato, en Barcelona, para salvar la vida a Durán.

*La reglamentación del trabajo :: a bordo de los buques ::*

Se ha dispuesto por Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros, de acuerdo con la ponencia nombrada para el estudio y reglamentación definitiva del trabajo a bordo del material flotante de los puertos, que se abra una información pública, por un plazo de dos meses, a fin de que los elementos interesados expongan las circunstancias que deban ser tenidas en cuenta para dicho efecto.

*La Casa del Marino Italiano :-: : en Barcelona : :-:*

Acaba de ser inaugurada la Casa del Marino Italiano en Barcelona.

La instalación se ha hecho en amplio y confortable local, en el cual los tripulantes de la Marina mercante de aquel país pasarán horas confortables y se considerarán dentro de su propia patria.

Cuantos han visto la institución tienen para ella calurosos elogios, pues sus fines altamente morales la hacen extremadamente simpática.

De la realización de estas obras se desprenden grandes beneficios; por ello nosotros hemos defendido con calor la labor que con tanto entusiasmo realiza el Sr. Saralegui para que España realice una obra encaminada a crear Casas del Marino Iberoamericano en los principales puertos del mundo.

*Casas para pescadores*

El diputado provincial de Bilbao Sr. Uribasterra ha depositado en la Presidencia de la referida Diputación una moción, en la que se propugna la necesidad de dotar a los pescadores de aquella costa de viviendas sanas y económicas.

El proyecto de acuerdo es como sigue:

"Primero. Que la Excma. Diputación haga una gestión directa cerca de los señores ingenieros jefes de Obras públicas, a cargo de los cuales están los puertos de Vizcaya, para encontrar una fórmula que facilite la obtención de los terrenos necesarios en la dársena de Ondárroa, al objeto de construir una barriada para 200 familias de pescadores, descongestionando así las actuales viviendas insalubres.

Segundo. Que, una vez en vías de solución lo anterior, la Sección de Arquitectura haga un estudio permitiéndose el suscrito apuntar la idea del barrio de Fuenterrabía como tipo de aspecto exterior, sin que ello suponga sometimiento a él.

Tercero. Que, terminado el proyecto, se gestione de la Caja de Ahorros Vizcaína su cooperación para llevarlo a feliz término."

*Instituto Náutico del Mediterráneo*

En la sesión celebrada últimamente en el Palacio de la Generalidad por la Junta de Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo, bajo la presidencia del Sr. Maluquer y Viladot, dióse cuenta del acuerdo tomado por la Comisión permanente del Ayuntamiento de esta capital de ratificar en un todo la resolución adoptada por la anterior Corporación municipal en lo tocante a la construcción del edificio proyectado para el

© Biblioteca Nacional de España

mencionado Instituto en el frente libre de la plaza de Palacio, cuya obra subvencionará el Ayuntamiento de Barcelona con 200.000 pesetas.

*Bendición de la motonave "Ibassa"*

Antes de emprender su viaje a Terranova ha sido bendecida la motonave "Ibassa" (antes "Cristóbal Llusá").

Tiene dicha ceremonia su precedente en la que se realiza en los puertos pesqueros de Francia a la salida de los barcos que van a emprender la campaña de pesca de bacalao.

El "Ibassa" ha de cooperar en los Bancos de Terranova como buque-madre en las operaciones de pesca de bacalao que emprende una nueva Empresa de San Sebastián. Manda dicho buque el distinguido oficial de la reserva naval D. José Maffeii.

El referido buque ha salido ya, perfectamente equipado, para su destino. Por nuestra parte deseamos todo género de felicidades a sus tripulantes así como también que realicen una fructífera campaña.

*Un modo nuevo de preparar*
:: *las sardinas prensadas* ::

Acaba de ser lanzada al mercado una nueva preparación de la sardina prensada o arenque, que seguramente producirá efectos sumamente beneficiosos para el desenvolvimiento de la industria de salazones.

Consiste la nueva fórmula, sencilla por demás, en recubrir las sardinas ya prensadas y colocadas en apropiados enseres de hoja de lata, de una capa de aceite refinado que las cubre y las envuelve por completo.

Merced a este procedimiento, las sardinas podrán conservarse indefinidamente en condiciones inmejorables de presentación y comestibilidad.

Como consecuencia de este invento, que se debe al conocido industrial pesquero D. Demófilo Vitorique, podrán los comerciantes hacer acopio de este artículo sin miedo a perder, por falta de venta, la mercancía, así como también podrán los fabricantes elaborar las cantidades que deseen en las circunstancias más oportunas y sin miedo a que sufra quebranto la referida mercancía.

# Los Pósitos y el Consorcio Almadrabero

Las gestiones iniciadas por el Pósito Marítimo Pesquero de Isla Cristina, y tan brillantemente continuadas por la Federación de Pósitos de Andalucía Occidental contra el Consorcio Nacional Almadrabero, empiezan ya a cristalizar en realidades.

La Junta Central de Pesca, en la reunión de su último Pleno, tomó el acuerdo de dirigirse al señor ministro de Marina, recabando del mismo una reforma del Reglamento de almadrabas, restableciendo los mismos derechos que pescadores y tarraferos disfrutaban antes de crearse el Consorcio; pidiendo que éste concrete sus actividades a la elaboración del afín, que, por otra parte, debe llevar a las lonjas, para que sea objeto de cotización y, en último término, recabar que el expediente de concesión del Consorcio pase a fiscalía, por si existieran causas legales para considerarlo lesivo a los intereses generales.

El señor ministro de Marina, recogiendo estos acuerdos de la Junta Central de Pesca y de la opinión pública en general, ha tratado ya de esta cuestión en Consejo de ministros, acordando éste, en principio, reformar el Reglamento de Almadrabas, en proporciones que correspondan a la aspiración de los pueblos pescadores de la zona subatlántica.

Los Pósitos de Andalucía Occidental han visto con la mayor satisfacción estas resoluciones, y así lo han comunicado telegráficamente al ministro de Marina, Sr. Carvia, disponiéndose, al propio tiempo, a continuar sus gestiones, confeccionando en la actualidad una información supletoria, en la que examinarán el problema almadrabero en todos sus aspectos, y, principalmente, en el social, que es el que más directamente les interesa.

© Biblioteca Nacional de España

# PAGINAS DEL EXTRANJERO

## ALEMANIA

### *Un nuevo procedimiento de amaraje para dirigibles*

Alemania se halla estudiando el medio de encontrar un procedimiento más económico en la explotación de las líneas de dirigibles, tratándose para ello de simplificar los amarajes de los dirigibles.

Contra los medios propuestos resulta el más sencillo el amaraje dinámico y el anclado a nivel del agua.

El descenso se efectúa en este caso de igual manera que lo efectúan los hidros, es decir, a velocidad suficiente para que los gobiernos de profundidad tengan eficacia. En cuanto la barquilla que se halla en la quilla del dirigible empieza a rozar el agua un sistema de bombas rápidas permiten llenar los tanques de agua impidiendo todo bote. Ya no queda más que efectuar la sujeción por medio de áncoras e inmovilizar el globo como cualquier navío ordinario.

Esta maniobra es rapidísima y no necesita ayuda exterior.

Un dirigible construído de esta forma puede amarar en cualquier parte sin previos preparativos. Sólo necesita disponer de una extensión de agua apropiada a sus dimensiones.

La salida necesita sólo el tiempo de expulsar el agua de los depósitos.

### *Asociación Cooperativa de Pequeñas Empresas de Navegación Interior*

El origen de esta Asociación se remonta a la última década del siglo XIX y su objeto principal consiste en efectuar por cuenta de sus miembros contratos de fletamiento o de remolque ofreciendo para ello a los pequeños propietarios de un barco de transporte o de un remolcador ventajas análogas a las que disfrutan las grandes Empresas de navegación fluvial.

De un total de 10.000 pequeños propietarios más del 80 por 100 forman parte de este sistema de Cooperativas, que constituyen la gran Asociación, debiéndose a ello el que las pequeñas Empresas de transporte por agua posean en la actualidad más de la mitad de la flota fluvial alemana.

Una vasta red de Agencias permite a las Cooperativas asegurar un empleo continuo a sus miembros, estando estas Asociaciones ligadas por acuerdos mutuos, en virtud de los cuales los miembros de cada una de ellas pueden utilizar las instalaciones de todas las demás, de forma que disfrutando todas ellas de una completa autonomía aprovechan todas las ventajas de la cooperación.

## DINAMARCA

La Asamblea anual celebrada últimamente en Copenhague por la Conferencia Internacional Marítima del Báltico ha adoptado una importante resolución, en la que se deplora la política de subsidios concedidos por los distintos Estados a las Compañías navieras, considerando dichos subsidios como perjudiciales para el desenvolvimiento de las comunicaciones internacionales.

El representante de los Estados Unidos, señor Lee, ha defendido a éste respecto la política de su país, declarando que él mismo se halla dispuesto a continuar practicando el referido sistema de subsidios.

Varios oradores protestaron de las palabras pronunciadas por el representante norteamericano llegando a declarar el representante de Dinamarca, Sr. Hausen, que es preciso que hagan un gran esfuerzo los Estados europeos con el fin de establecer una concurrencia más viva y enérgica para contrarrestar la política marítima de Norteamérica.

La resolución fué votada con el voto en contra de los tres representantes norteamericanos.

© Biblioteca Nacional de España

## INGLATERRA

*Experiencia de interés.—La Sociedad Cooperativa Escolar, S. A.*

Hace próximamente cinco años que los profesores de un distrito inglés iniciaron la creación de un organismo conocido con el título que encabezan estas líneas.

La idea de los fundadores fué realizada, creando una Sociedad por acciones, siendo los accionistas en su casi totalidad profesores del referido distrito.

En sus comienzos la Sociedad, que tenía como principal misión el proveer directamente a las escuelas reservando a los compradores de los beneficios de los intermediarios, tuvo muy poco éxito, llegando a adquirir fuertes deudas.

En esta situación esta Sociedad hubo de pedir ayuda a la poderosa organización cooperativa inglesa "C. W. S.", la cual le facilitó los medios necesarios para que pudiera seguir desenvolviéndose.

En la actualidad la Asociación de referencia fabrica por su cuenta artículos escolares y sigue con gran pujanza su camino.

## ITALIA

El Instituto de Crédito Marítimo, de Italia, ha concedido crédito por valor de 400 millones de liras a las Compañías Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabando, Lloyd Triestino y Societa Venaciana de Navigacione a Vapore.

Dichos créditos serán exclusivamente destinados a la construcción de nuevos vapores.

## JAPON

*Organización de un nuevo sistema de crédito marítimo*

El proyecto presentado al Gobierno para la organización del crédito en favor de la industria marítima, por intermedio de la Banca Industrial del Japón, ha sido patrocinado por el ministro de Economía, que lo someterá a la Dieta (¿Parlamento?), la cual se ocupará de él en sesión extraordinaria.

De las negociaciones habidas entre el ministro de la Economía y el presidente del citado Banco se desprende que el Estado abonará al Banco de referencia 1,5 por 100 de interés sobre los capitales que faciliten a las Compañías navieras, conforme al acuerdo adoptado por la Comisión encargada de dar forma al proyecto, a un interés no mayor del 6 por 100 anual.

## NORTEAMERICA

*Exito de una Sociedad cooperativa de pescadores indios*

En junio de 1929 fué constituída una Asociación cooperativa integrada por 250 indios, cuyos resultados sorprendentes han llamado poderosamente la atención, haciéndose así constar en una Memoria publicada por el departamento del Interior de Wáshington.

Durante la temporada correspondiente pescaron sólo en cuarenta días más de un millón de libras de pescado de primera calidad; los productos de la pesca se embalaron y frigorificaron de tal forma que pudieron entregarse perfectamente frescos en los mercados de Chicago, Filadelfia y Nueva York.

Las ganancias de la Empresa fueron considerables, pudiendo pagar los fundadores la suma inicial que habían tomado prestada, después de repartir beneficios mayores que los que estos pescadores obtuvieron en temporadas pasadas.

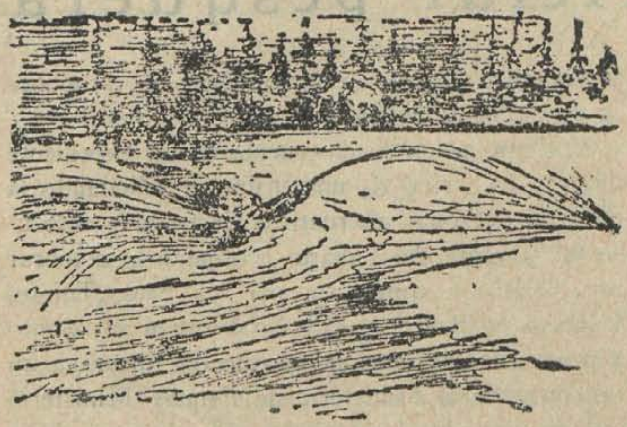
## POLONIA

Polonia piensa realizar grandes esfuerzos para el desenvolvimiento de su Marina mercante.

El ministro de Comercio de dicha nación ha declarado que el Gobierno de su país va a consagrar sumas de consideración al engrandecimiento del puerto de Gdynia y a la flota mercante polaca, que cuenta actualmente con un tonelaje bruto de 74.000 toneladas, ha de llegar, según dicho ministro, en los tres próximos años a 150.000 toneladas.

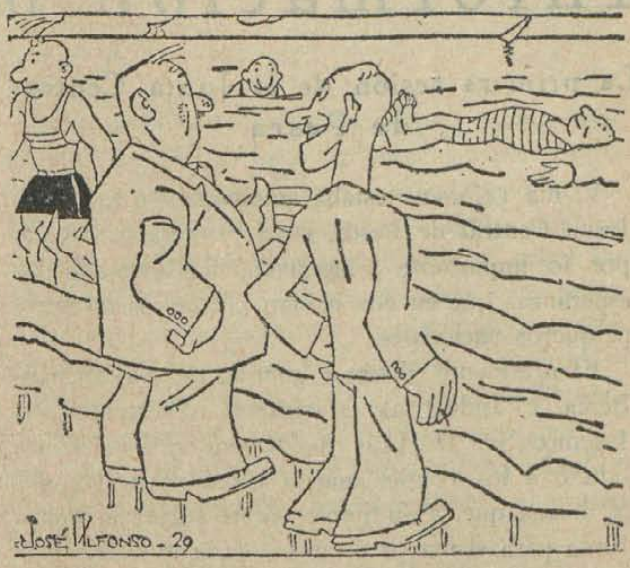
© Biblioteca Nacional de España

# PAGINA HUMORISTICA



*EL PESCADOR TESTARUDO.—Y ahora que estamos los dos en el agua veremos quién se ahoga primero.*

("Judge", de Nueva York.)




*—Es raro que ese señor gordo se sostenga en el agua no sabiendo nadar.*

*—No le extrañe; es que tiene un riñón "flotante".*

("El Liberal", de Sevilla.)

*EL VIAJANTE DE COMERCIO (que ha ido a parar a una isla desierta).—¡Qué suerte! ¡Aquí no hay quien me haga la competencia!*

(De "Péle Méle", de París.)

*UN DRAMA EN EL MAR*

*EL HEROE POBRE (después de haber salvado al náufrago).—Dios mío, ¡si es mi sastre!*

## El «record» de profundidad

El mundo es así: hoy se bate un record de altura, mañana uno de profundidad...

Al doctor William Beebe, de Nueva York, le interesaba este último. Dejando para otros el volar, el ilustre hombre de ciencia sólo pensaba en sumergirse.

Lo difícil era dar con quien sufragase los gastos que iba a entrañar el poner en práctica una idea que se le había ocurrido al doctor Beebe, en colaboración con Otis Baron, otro sabio, para poder explorar el fondo del Océano.

Fué, por fin, la Sociedad Zoológica de Nueva York la que adelantó los fondos. Construyóse, pues, el aparato, el cual consistía en una enorme bola de acero, con tres ventanillas de cuarzo, provistas dos de ellas de poderosos focos eléctricos.

Y cuando el aparato estuvo en condiciones, William Beebe introdújose en él provisto de una máquina fotográfica, y la bola, desde las orillas de las islas Bermudas, hundióse en el mar.

© Biblioteca Nacional de España

# Información oficial pesquera

## La primera sesión de la Junta Central de Pesca

El día 14, como estaba anunciado, se reunió la Junta Central de Pesca, cuya primera actuación, por lo importante y acertada, ha afirmado las esperanzas que en ella habían puesto los intereses pesqueros nacionales.

El presidente, director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, contralmirante, Excmo. Sr. D. Luis de Ribera y Uruburum, saludó a los vocales que la constituyen. Expuso la norma que, a su juicio, debía seguir la nueva Junta para el mayor progreso de la industria pesquera; dió su opinión sobre la pesca litoral y de altura, mostrándose opuesto a los arrastres dentro de las seis millas, pero que, fuera de estas aguas, las embarcaciones de pesca puedan libremente ejercitarla, toda vez que el prohibírselo sería ponerlas en inferioridad con los extranjeros, que libremente pueden hacerlo, por tratarse de aguas libres. Preguntó a los vocales si estaban conformes con esas aspiraciones, manifestando todos su conformidad.

A continuación se pasó a estudiar los expedientes remitidos a la Junta.

Se vió, en primer lugar, una solicitud de varios pescadores de la provincia de Pontevedra pidiendo pescar con el arte denominado "rapeta"; después de exponer su opinión varios vocales, se acordó autorizar la pesca con este arte, sin copo, en las postas ordinarias y en las que se autoricen en las playas, pero nunca en piedras que velen.

Se puso después a discusión el proyecto de Reglamento para la pesca de la manjua. El presidente, dada la complicación del asunto, propuso pasara a la Comisión permanente para su estudio, acordándose así.

La instancia de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos, en petición de que no se cobre más del 5 por 100 por comisión de venta en las lonjas, rulas, etc., quedó aprobada con una enmienda del Sr. Tejero, consistente en que en ese 5 por 100 se considere incluído el seguro de cobro.

En la solicitud de la Federación de Pósitos y Cofradías de Mareantes de Vizcaya, solicitando no se autorice macizar más que con un bote, se acuerda, después de larga discusión, proponer se desestime la petición.

A continuación se dió cuenta de un expediente incoado en virtud de una instancia solicitando la creación de zonas alternativas de pesca y descanso en la costa del Sahara, acordándose nombrar una Comisión compuesta por los Sres. Tejero, Corbera y Benet, para que estudien el asunto y presenten una moción respecto del mismo, a fin de contestar al Ministerio de Estado, Ministerio que ha cursado el expediente. Por tratarse de la pesca en aguas internacionales, no podía accederse a lo solicitado.

Después, se vió la petición que hacen los Pósitos de Aguilas y Cartagena de que se suprima la pesca con el arte de "baca". Toman parte en la discusión varios vocales, acordándose que paulatinamente se prohiba la pesca con el arte de referencia dentro de las seis millas.

Se levanta la sesión hasta las cuatro y media de la tarde, a cuya hora se puso a discusión el proyecto de Reglamento de la Junta Central de Pesca, que se aprueba con varias enmiendas.

En la discusión del artículo correspondiente del Reglamento, se dió cuenta por el señor secretario de las instancias presentadas solicitando representación en la Junta.

La primera, de la Sociedad de armadores, exportadores y vendedores de pescado "La Necesaria", de Vigo, fué desestimada por unanimidad.

La segunda, de la Confederación Gremial Española pidiendo tener vocales en la Junta, con el fin de que en la misma estuvieran representados los vendedores de pescado, fué también desestimada por unanimidad.

Se accedió a la petición hecha por los fabricantes de conserva de pesca, concediendo una representación en la Junta a cada una de las Asociaciones actualmente existentes, que son: Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia, Federación de Fabricantes de Conservas del litoral Cantábrico y Asociación de Armadores de barcos de pesca y Fabricantes de Conservas de la provincia de Huelva.

Se concedió también un puesto a la representación de los conserveros en la Comisión permanente.

Como resultado de la solicitud presentada por

© Biblioteca Nacional de España

el Consorcio Nacional Almadrabero, se adoptó un acuerdo, que dice así: Se concede una representación al Consorcio Nacional Almadrabero, mientras subsista y caso de desaparecer, quedará aquélla como representante de los almadraberos.

Seguidamente el presidente levantó la sesión hasta el día siguiente, a las diez de la mañana, a cuya hora se abrió la sesión.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, se trató de las bases para la redacción de la futura ley de pesca.

Considera la Presidencia que la labor de referencia es larga y de gran trascendencia, y, por tanto, debe pasar el asunto a la Comisión permanente, para que ésta lo estudie y proponga al Pleno un anteproyecto, que se discuta en él ampliamente, a fin de redactar un proyecto de ley lo más perfecto posible. Así se acuerda.

El Sr. Tejero solicita la venia de la Presidencia para hablar del Consorcio Nacional Almadrabero, y concedida que le fué, empieza diciendo que le parecía muy justa y razonable la campaña emprendida por la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos; hizo una propuesta, que fué aprobada por unanimidad, y que por su extensión e interés, publicaremos en el próximo número.

A continuación, como consecuencia de haberse aprobado el Reglamento y con el fin de que pueda empezar a trabajar la Comisión permanente, se eligen los vocales suplentes y los de Altura y Litoral que han de actuar en la misma.

Comisión permanente:

Presidente: El director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, contralmirante, don Luis de Ribera.

Secretario: D. Alfredo Saralegui Casellas, capitán de corbeta.

Vocales en propiedad: D. Tomás Benet y Benet, por la Federación Española de Armadores de Barcos de Pesca; D. José Costa Alonso, por la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos; D. José Tejero, por los Armadores de Altura de Pleno; D. Joaquín Echarri, por los representantes de la pesca litoral en el Pleno; D. José R. Curbera, por los conserveros del Pleno.

Suplentes: Quien designe la Federación Española de Armadores de Barcos de Pesca; ídem íd. la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos; D. Isidro Suárez Moris; D. Matías Rodríguez Mellado; D. Gregorio Villaría.

Los asesores y jefes de Negociados, de cuya incumbencia sean los asuntos que han de tratarse.

## Redes, cañas y vedas en la pesca del salmón

I

El estudio de la pesca del salmón sugiere consideraciones de distintos órdenes: las unas, relativas a la pesca del salmón en su aspecto práctico, con abstracción de los principios legales que hayan de limitar su ejercicio; las otras, sobre las limitaciones a que haya de sujetarse esta pesca, para que al fijar las reglas conducentes a la propagación de la especie los sacrificios necesarios a tal fin se distribuyan entre los diferentes ribereños fluviales y marítimos en la forma más equitativa, sin olvidar el principio universalmente admitido de que el pez en aguas libres pertenece al primer ocupante.

* * *

El curso de los ríos puede dividirse en dos partes: la zona fluvial de corriente continua, de pendiente media casi siempre considerable, algunas veces muy acentuada, y la parte marítima, tan aplacerada por lo general, que las aguas del mar en su flujo y reflujo cubren y descubren, alternativamente, a la corriente fluvial en el espacio de un recorrido de algunos kilómetros.

En esta parte de la zona marítima, y precisamente en el tercio alto, es donde puede pescarse el salmón con redes; siendo más rara, en general, su captura en los dos tercios bajos, y casi siempre nula en la parte constantemente bañada por las aguas del mar. En ninguno de los tres tercios expresados es posible la pesca con caña, ni nadie la intenta, así como tampoco en el mar; y el caso muy señalado, por cierto, de que algún pescador de caña o de otro arte capture por casualidad un salmón, es tan raro y casual que no resta generalidad a la regla antes expresada.

El salmón viene de la mar y atraviesa la zona marítima sin encontrar obstáculos naturales, y sin vacilación, pasando las aguas saladas y otras menos concentradas y dejando atras, asimismo, las ya sensiblemente dulces, continúa todavía su camino en busca de aguas de las condiciones que, por su estado, apetece. En algunos ríos no está notada su obligada detención antes de entrar en la zona de obstáculos y corriente continua; en otros, parece que se detiene, sin saber, si durante una marea o varias, antes de continuar su marcha ascendente, guareciéndose en pozos o fondos

© Biblioteca Nacional de España

cóncavos donde no penetran las redes; pero las playas próximas son preferentemente escogidas por los pescadores, y cuando ya los salmones se aventuran a abandonar el pozo en que se refugiaron para seguir su camino siempre ascendente en difinitiva, pueden caer en las redes que constantemente, con un extremo en tierra y el otro describiendo un círculo, conducido por una embarcación, es recogida en la playa, como la jábega con o sin pesca, pues la pesca en la zona marítima es de azar y, por decirlo así, ciega. El salmón en esta zona es rara vez visto, y cuando por casualidad se le apercibe por un momento, no puede ser perseguido, pues inmediatamente vuelve a perderse de vista.

Salvada la zona marítima el salmón entra en la fluvial, que puede considerarse como una cadena de pozos y rabiones, eslabones tanto más acentuados y caracterizados cuanto más pendiente y menos caudaloso sea el río o paraje del río de que se trate, pero siempre esta forma se manifiesta en las decrecidas, y entonces el salmón, o grupo de ellos, queda prisionero en los pozos si el rabión siguiente no le es franqueable por la escasez de agua, o por la interrupción de una presa en malas condiciones; de aquí, que en una misma cuenca salmonera pueden existir muchas zonas de descanso obligado y peligrosísima para el salmón que se encuentra en estas condiciones en lugar no frecuentado e inaccesible a la vigilancia, y por tiempo indefinido hasta que nueva crecida le permita seguir su ascensión. Aunque esto no ocurra, es bien sabido que ya el salmón en la zona fluvial camina despacio y escalonadamente, deteniéndose voluntariamente en los pozos, bañándose o mosquitándose, como dicen; es decir, saltando para coger los mosquitos que nublan los pozos o encajándose entre dos piedras de los rabiones para refrescarse.

La pesca en la zona marítima se hace por medio de una red rectangular, salmonera o aljerife. La zona de esta pesca, si se exceptúa el río Miño, es de extensión relativamente reducida, y transitada por embarcaciones, o dominadas por carreteras o caminos. En el Nalón, por la zona marítima, como por buena parte de la fluvial, existe un tráfico importantísimo de rastreo de los recibos de carbón que contienen su fondo, realizado por numerosas embarcaciones que por todas partes se ven ocupadas en su faena o en su navegación; en el Deva, la pequeña zona marítimo-salmonera está dominada por el pueblo de Unquera; en el Nansa, por el de Pezues; en el Sella, por la carretera de Oviedo, y, en general, todas las zonas marítimo-salmoneras de alguna importancia han dado lugar a través de los siglos, a poblaciones interesadas en la pesca fluvial que, si bien tienen cierto espíritu de transigencia para ciertas trasgresiones legales que pueden referirse a la pesca de un individuo salmónido, abomina la dinamita y demás procedimientos modernos que producen daño a la especie y que sólo pueden emplearse en lugares despoblados y no frecuentados.

De todo lo dicho se desprende que la pesca marítima y la fluvial son diferentes.

Por la conformación del lecho del río y de las orillas en los trozos en que tienen lugar; por el modo de discurrir las aguas sobre este lecho, en la primera de un modo contínuo, y en la segunda dependiente de las características de la zona de desembocadura; por la actitud del pez que se estudia, que se manifiesta en la primera como fugitivo de medio que abandona, y en la segunda tranquilo; por los diferentes medios empleados en su pesca; por el empleo obligado de embarcaciones en la pesca en la zona marítima; por la concurrencia de embarcaciones en otros tráficos; por la necesidad de hacer la pesca en cuadrilla; por la guardería natural que significa la existencia de población próxima y de las comunicaciones que siempre hay paralelas o cruzando la parte marítima del río; por el acceso desde el mar; por el espíritu mismo de los pescadores y, muy especialmente, porque mientras que la zona marítima es puramente de paso sin importancia alguna biológica para la pesca, la fluvial es zona de paso, zona de depósito y zona de cría.

El salmón que sale por primera vez de la zona fluvial, al pasar por la zona marítima, suele ser del tamaño de una sardina grande, y lo hace en el mes de marzo y abril, y el tanto por ciento inapreciable que sale después de haber desovado no despierta la codicia de nadie, pues su estado de delgadez es tan extremado y la calidad de su carne es tan poco apreciada, que por todas estas razones la pesca de salida no tiene interés alguno, al menos en la zona marítima.

* * *

En el régimen actual de la legislación del salmón existen las siguientes prohibiciones temporales:

*Veda anual.*—Prohibición de pescar el salmón con redes desde 1.º de julio hasta 1.º de marzo, quedando, por lo tanto, para tiempo hábil de pes-

© Biblioteca Nacional de España

ca desde 1.º de marzo a 30 de junio. Los pescadores de caña pueden pescar desde el 15 de febrero hasta 31 de agosto.

*Veda semanal.*—(Recientemente establecida.).—Prohibición de pescar durante el tiempo hábil que deja la veda anterior, desde las seis de la mañana del viernes hasta la misma hora del lunes de cada semana.

*Veda semanal.* —(Recientemente establecida.) durante el tiempo hábil que dejan las dos anteriores vedas.

El paso del salmón tiene lugar durante los seis primeros meses del año. (Los portugueses hacen muy buena pesca de salmón durante el mes de enero en el río Miño, mientras que nuestros nacionales se ven obligados a aguardar la veda nacional.) En los demás ríos no parece que pueda ser tan abundante la pesca en este mes, pero ya se ve mucho salmón. En junio se pesca poco salmón en la primera quincena, y casi ninguno en la segunda, y si en este tiempo acuden todavía las cuadrillas es por conservar su derecho y su turno.

En consecuencia de la prohibición de pescar de noche, la jornada legal de pesca queda reducida a unas quince horas, y el número de jornadas hábiles para el marítimo, en virtud de la veda semanal, a sesenta y ocho; por lo tanto, el número de horas del año en que puede pescar el marítimo es de 1.020 (si las avenidas no lo impide, que lo impide casi siempre), o sea menos de la cuarta parte de las 4.324 horas que dura el paso.

ALFONSO BOLIN

## Parques ostrícolas

### III

El conocimiento del régimen térmico del agua en los parques ostrícolas es tan indispensable que además de la influencia que tiene en el desove y desarrollo de la *simiente* permite predecir con la anticipación de un mes la fecha en que se verificará el desove y la en que las larvas se fijan en mayor número y la intensidad relativa de fijación, según las circunstancias locales. Esto, como se comprende, es de importancia extrema, para evitar pérdidas de semilla y de larvas, pudiéndose, con éxito, tomar las precauciones necesarias para facilitar la fijación y el desarrollo de los gérmenes. No es ni difícil ni costoso esta observación: el coste de un sencillo termómetro es insignificante, y el trabajo de la observación, sencillo: puede realizarlo cualquier capataz u obrero al que se instruya sobre el modo de hacer estas observaciones, enseñanza que requiere muy pocos minutos, y la operación también es de cortísimo tiempo.

### IV

Los huevos, y más tarde las larvas, son organismos de dimensiones muy pequeñas y de resistencia casi nula a la acción de las corrientes de alguna intensidad; aunque cuando la velocidad de la corriente es algo fuerte son arrastrados y diseminados, pudiendo llegar a perderse casi por completo generaciones enteras, con gran perjuicio y daños económicos en los parques. Evitarlo es una de las precauciones indispensables, procurando, con disposiciones adecuadas, amortiguar y reducir la velocidad cuando ésta excede de los límites en que la larva puede moverse fácilmente, hasta su fijación o asiento.

Hay que tener en cuenta, además, la intensidad de la *corriente de marea* (independiente de las corrientes litorales que existen). Hay cierta relación entre la velocidad y la carrera de marea, y esto también es de importancia capital por la facilidad de fijación de las larvas. El momento de mejores condiciones para el asiento de las larvas, es cuando la velocidad de la corriente de marae se aproxima a cero meros p. 1". Se ha observado, en algunos bancos ostreros, que cuando la marea llegaba a los dos pies sobre la bajamar y la corriente era de diez cm. por segundo, las larvas no podían fijarse en los colectores. Como las condiciones locales de los bancos ostreros y de los parques difieren siempre algo, así como los trozos de costa en que se hallan, también varían las velocidades de la corriente de marea. En algunas costas las ostras sólo se hallan fijas inferiormente al nivel de la bajamar, y esto permite reconocer algunos lugares donde puede echarse la semilla y desarrollarse las ostras en generaciones sucesivas.

Las larvas, durante gran parte de su vida en este estado, permanecen en contacto o casi inmediatas al fondo, hasta que llega el momento de fijarse. Donde la agitación de las aguas es pequeña (aguas tranquilas), se observan las larvas en todas las capas, desde el fondo a la superficie, moviéndose continua y fácilmente.

© Biblioteca Nacional de España

V

La salinidad media de los océanos es de treinta y cinco por mil. En las zonas donde existen bancos ostreros se ha observado que estos seres viven bien y se desarollan perfectamente en aguas de salinidad que difiere bastante de la media.

En alguna costa oscilaba la salinidad entre 14 y 29 por mil. Ha resultado de muchos estudios y experimentos, que reunían excelentes condiciones para favorecer el desove ciertos senos y desembocaduras de ríos, y asimismo que las larvas permanecían próximas a los fondos de desove, mientras las corrientes de marea y las fluviales de desagüe no eran intensas.

Dedúcese también que, dada la profundidad media en que, según se ha dicho, se desarrollan mejor las larvas y se fijan (dentro siempre de condiciones determinadas de temperatura), así como la en que se verifica la fecundación, requiere la acción directa de la luz, y cuando ésta, por la profundidad a que llegue no tiene la intensidad necesaria, su débil acción contribuye mucho al empobrecimiento de los bancos ostreros.

A. A. R.

## Algunas experiencias sobre Ostricultura

La ostra es del género de los moluscos bivalvos, y las valvas están unidas a modo de charnela. Próxima a ésta, y en su parte media, tiene el animal la boca desprovista de todo aparato para masticar. Los órganos de la digestión consisten en un estómago, un hígado muy voluminoso en relación al cuerpo y un intestino que forma varias sinuosidades y termina en un ano situado en los lados del animal.

Respira valiéndose de dos pares de branquias. Son hemafroditas incompletos, esto es, necesitan del concurso de otro individuo, pero tienen una glándula llamada glándula hemafrodita o genital que forma los huevos que fecunda otro individuo. Estos huevos, después de fecundados, permanecen algún tiempo en la glándula genital, y después por el oviducto, conducto que comunica la expresada glándula con la cámara o repliegue branquial, salen a ésta y se quedan pegados a la branquia del propio animal. Pasado algún tiempo se desprenden, y arrastrados por las corrientes que penetran en la cámara branquial, merced, también, a una porción de tentáculos fibrosos que le sirven para nadar, se fijan a los cuerpos sumergidos donde las jóvenes ostras se desarrollan por sí solas, perdiendo los tentáculos que utilizó para trasladarse y formándose en su lugar las valvas que la han de proteger contra la voracidad de los otros seres marinos. Aunque posee un órgano para el movimiento, que es un cuerpo carnoso grueso, de color ceniciento, el cual es preciso cortar cuando queremos comer el molusco, es tan imperfecto que el animal suele morir en el mismo lugar donde se fijó al desprenderse de la ostra madre.

El hombre que investiga constantemente para la creación de nuevas riquezas no ha dejado atrás lo que con la producción ostrícola se relaciona, entre otras causas por tratarse de uno de los más ricos manjares de la fauna marina.

El alimento de la ostra consiste principalmente en materias orgánicas que se hallan en suspensión en las aguas; de ahí que prefieran para estacionarse principalmente las desembocaduras de los ríos, y es en ellas donde más rápidamente se desarrollan.

La respiración la verifican, como hemos dicho, por medio de las branquias en el interior del mar, y debido a que al extraer de él a la ostra conserva ésta cierta porción de agua entre sus valvas, es por lo que logra vivir fuera del mar bastante tiempo y por lo que se puede transportar de un lugar a otro para su más completo desarrollo.

La fecundidad de la ostra es tan grande que se cree que cada individuo da lugar a la formación de dos millones de huevos; pero es también muy grande el tanto por cierto de los que no prosperan, y a ello se debe el que los ostricultores pongan todo su empeño en encontrar los materiales que bajo las mejores combinaciones de forma que constituyan colectores en los cuales se malogre el menor número posible de ellos.

Al la cabeza de estos trabajos camina actualmente M. Herbert F. Pruytherch, experimentando tipos de muy diversos colectores naturales y artificiales. El último ideado por él ha dado resultados bastante satisfactorios y ha sido ensayado por dos importantes Compañías ostrícolas; consiste en cajones parecidos a colmenas o cajas para huevos, construídas con cartón, de paredes plegables y de fácil transporte.

Lo que se procura con estos colectores es evitar el que una aglomeración grande de huevos en ellos dé lugar a las pérdidas que se originan por la compresión de unos individuos contra otros, impidiendo además su desarrollo, a cuyo efecto se recubre el cartón de materiales fácilmente des-

© Biblioteca Nacional de España

prendibles que sirvan a la vez, para con el aumento de peso darle fijeza en el fondo del mar y que no sean arrastrados por la corriente ni las olas.

Los primeros ensayos fueron hechos el año 1923, con cajas ordinarias de huevos divididas en varios departamentos; dichas cajas se introdujeron en un baño de parafina caliente y se recubrieron de una capa de arena gruesa. Introducidas en el seno del agua durante el verano sólo se obtuvo una densidad de dos o tres crías por pulgada cuadrada. La experiencia, no obstante, demostró que con estos colectores poco costosos se podían recoger en cada uno millares de crías, y que a los dos o tres meses, o se quebraban ellos mismos o podía romperse con suma facilidad dejando en libertad y aisladas unas de otras a las jóvenes ostras.

No se renovaron estas experiencias hasta el año 1927, y en ese año y en el siguiente se hicieron los ensayos con la misma clase de cajas, también de cartón, pero esta vez recubiertas con una capa de alquitrán o de asfalto, por haberse observado que tanto en los buques como en las redes de pesca, embadurnadas con dichas substancias, se encuentran con frecuencia adheridas multitud de crías. Estas pruebas se repitieron el año 1928, pero los resultados conseguidos dejaron mucho que desear, tal vez porque en dichos años fueron de escasa reproducción.

M. Pruytherch, tenaz en su empeño de producir colectores poco costosos, de gran superficie y de materiales fácilmente quebradizos para conseguir el desprendimiento fácil de las crías de ostras, idea descubrir la misma clase de cajas que las veces anteriores, con una mezcla de cal viva, arena y cemento, con la cantidad de agua suficiente para obtener un baño consistente en una mezcla espesa.

Dos Compañías americanas hicieron ensayos con un millar de dichos colectores cada una. La Bluepoints C.ª, en Great South Bay, y la Connecticut Oyster Farms C.ª, en Melford Harbor.

Los colectores estaban compuestos de veintidós cajas de cartón de 38 centímetros de longitud, 38 milímetros de ancho y un milímetro de grueso. Cada elemento, después de juntados sus tabiques, comprendía 100 casillas rodeadas por una hilera de 44 espacios parcialmente cerrados, constituyendo el conjunto una superficie de 65 centímetros cuadrados.

Se les recubrió de una capa por inmersión breve en un recipiente, conteniendo una mezcla que varió de la proporción dos partes de cal, dos de cemento y una de arena fina, a la proporción una parte de cemento Portland, una de cal y dos a cuatro de arena de grano ordinario. Se procuró que el espesor de la capa fuese de 0,8 mm., como más conveniente, y que la mezcla, después de la desecación, resultase con una dureza y densidad suficiente para dar rigidez a los elementos de cartón que permitiera manipularlos. Para los colectores colocados en Great South Bay, a una profundidad de dos metros cuarenta centímetros, y en aguas tranquilas, consideraron suficiente una capa compuesta de partes iguales de cal, cemento y arena. Para los que fueron colocados por la Connecticut, en sitios sometidos al juego de la marea y de las olas, se hizo un baño más denso, poniendo más cemento en la mezcla.

La capa más uniforme la obtuvieron por doble inmersión en un baño más acuoso, de manera de sobreponer dos capas muy delgadas, siendo aplicada la segunda cuando la primera estaba ya adherida, pero todavía húmeda.

El valor real de estas cajas depende de la obtención de una capa delgada de espesor análogo al de las conchas, que se deshaga al desarrollarse las ostras jóvenes o permita retirarlas con facilidad para colocarlas luego en los fondos de cría.

En Great South Bay, el fondo del lugar donde se arrojaron los colectores fué previamente de conchas de ostras. Estas conchas tenían por misión mantener a cierta distancia del suelo la parte inferior del colector, lo que permitía circulara el agua a través de los alvéolos. En algunos casos en que por caer sobre el fondo se depositaron sedimentos en el interior, se notó una disminución considerable en los individuos sobrevivientes y sus desarrollos en la mitad inferior del colector. Los individuos de parte inferior median sólo tres milímetros, mientras que las crías situadas en los bordes superiores tenían una medida media de doce milímetros.

También ocurrió lo mismo sobre los fondos recubiertos de conchas hasta media pulgada de la superficie inferior.

* * *

En un próximo número daremos cuenta de los excelentes resultados obtenidos con esos colectores, obteniéndose de 15 a 30 crías por pulgada cuadrada.

NOTA.—Con el presente trabajo, en el que no hago más que dar cuenta sucinta de experiencias realizadas, me propongo tan sólo vulgarizar las cuestiones ostrícolas entre nuestros pescadores.

X.

© Biblioteca Nacional de España

## El Canal de Suez

Se ha dirigido una circular a los directores locales de Navegación dando cuenta de que el Consejo de administración del canal de Suez ha acordado que, a partir del 1 de septiembre próximo, los derechos de tránsito serán disminuídos en 0,25 francos, reduciéndose, por tanto, de 6,90 francos a 6,65. Los barcos en lastre no pagarán más que la mitad de la tarifa normal, es decir, 3,325 francos por tonelada.

## Fogoneros habilitados

Se ha resuelto la instancia promovida por la Federación Nacional de buques de pesca pidiendo aclaración del cometido que deben desempeñar los fogoneros habilitados a bordo de los pesqueros con máquinas de potencia inferior a 40 c. v. y navegación superior a veinticuatro horas de duración, en el sentido de que dichos fogoneros, además de ser responsables en todo momento del funcionamiento de la máquina, ejercerán el manejo de la caldera como fogoneros en el turno de ocho horas que les corresponde.

## Una subvención

De conformidad con el expediente incoado por la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica, se ha dispuesto que se abone a la mencionada Compañía la cantidad de 2.435.250 pesetas con cargo al concepto de "Subvenciones y primas" del vigente presupuesto del Ministerio de Marina, para atender al pago de sus obligaciones de carácter financiero, correspondientes al mes de junio último.

## El fomento de la Ostricultura

Con objeto de reunir datos para el estudio emprendido por la Dirección general de Navegación y Pesca para el fomento de la Ostricultura en España, se han recabado de las Ayudantías de Marina los siguientes datos:

1.° Relación de los parques ostrícolas y de su funcionamiento, con expresión del dueño, fecha de la concesión, lugar de su emplazamiento y noticia de su rendimiento anual aproximado.

Los demás datos aparecerán en la Estadística anual reglamentaria.

2.° Relación de los criaderos naturales de ostra, modo de explotación, lugar de ellos y número aproximado de ostras que obtienen al año.

## Una Memoria

Han sido aprobadas las Memorias y balances correspondientes al año 1929 presentados por el Consejo de administración de los buques incautados por el Estado, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas. También ha sido aprobada la gestión del referido Consejo realizada durante el año anteriormente indicado.

## Un Reglamento

La gran importancia que el problema pesquero tiene para la vida económica de nuestro país, ha determinado el que los Poderes públicos se empiecen a ocupar en serio de esta importantísima cuestión.

Era preciso que un organismo adecuado asumiera la responsabilidad de encauzar la industria pesquera por derroteros seguros, evitando la anarquía que en ocasiones ha sido causa de que dicha industria no dé de sí el rendimiento que su importancia requería.

La creación de la Junta central de Pesca, organismo que entenderá en todo aquello que oficialmente afecte a la industria pesquera, constituye, a nuestro juicio, un verdadero acierto, puesto que dicho organismo, que se halla compuesto de hombres verdaderamente conocedores del problema, trazará las normas para que se llegue, en plazo no lejano, a la reorganización de tan importante sector económico.

Publicamos a continuación el Reglamento por el que ha de regirse la Junta central de Pesca.

### REGLAMENTO DE LA JUNTA CENTRAL DE PESCA

Artículo primero. La Junta central de Pesca, creada por Real orden de 14 de marzo del actual, será un órgano coadyuvante de la Administración y dependiente directamente de la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, para atender en todo cuanto oficialmente afecte a la industria pesquera y sus derivadas.

Art. 2.° La misión de esta Junta será:

*a)* Proponer a la Dirección general de Nave-

© Biblioteca Nacional de España

gación, Pesca e Industrias Marítimas los proyectos, medidas legislativas y de reglamentación, el estudio e informe de los problemas concernientes a la pesca marítima, a su cultivo y desarrollo y a cuantos asuntos se refieran al mejor desenvolvimiento del aspecto comercial y de transporte de la industria pesquera, ya de iniciativa de sus miembros, de las entidades pesqueras o derivadas, locales, regionales o nacionales, o de las entidades de carácter industrial que se relacionen con dicha industria.

*b)* Informar a todos los organismos oficiales, cuyos fines se relacionan con el fomento, industria y comercio de la pesca marítima, así como todo lo concerniente al personal empleado en el ejercicio de aquella industria.

*c)* Dictaminar en todo lo que afecte al régimen fiscal del Estado y a los arbitrios e impuestos locales, provinciales y regionales que se relacionen con la pesca.

Art. 3.° La Junta central de Pesca estará constituída en la forma siguiente:

Presidente: El director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas.

Secretario: La persona que el ministro nombre a propuesta del presidente, en la que deberá concurrir la circunstancia de poseer conocida competencia en cuestiones pesqueras.

Vocales oficiales:

*a)* El subdirector de Ferrocarriles.

*b)* El jefe de la Sección de Puertos.

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

*d)* Un representante de la Dirección general de Marruecos y Colonias.

*e)* Un representante del Instituto español de Oceanografía.

*f)* El presidente del Consejo Superior de Pesca fluvial y Caza.

*g)* Un representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación del litoral.

*h)* Los asesores jurídico y científico-industriales de Pesca.

*i)* Los jefes de los Negociados de Pesca.

Vocales corporativos:

*j)* Un representante de la Federación española de Armadores de Buques de Pesca.

*k)* Un representante de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.

*l)* Cuatro representantes de los Armadores de Altura, correspondientes a las zonas siguientes:

1.ª Litoral Cantábrico.
2.ª Idem de Galicia.
3.ª Idem Subatlántico.
4.ª Idem Mediterráneo.

*ll)* Ocho representantes de la pesca litoral, correspondientes a las zonas siguientes:

1.ª Cantábrica (de cabo Higuer a atalaya de Porcía, Ortegal).
2.ª Atlántica del NO. (Galicia).
3.ª Idem del Sur (Huelva, Sevilla, Cádiz y Ceuta).
4.ª Mediterránea del Sur (Málaga, Almería y Melilla).
5.ª Levante (Cartagena, Alicante y Valencia).
6.ª Tramontana (Castellón y Cataluña).
7.ª Islas Baleares.
8.ª Archipiélago Canario.

*m)* Un representante del Consorcio Nacional Almadrabero, mientras exista. En caso contrario, lo será de los almadraberos.

*n)* Un representante de cada una de las tres asociaciones existentes de industriales conserveros de productos de la pesca, que son: Unión de Fabricantes de Conservas de Pescado de Galicia, Federación de Fabricantes de Conservas del litoral cantábrico y Asociación de Armadores de Buques de Pesca y Fabricantes de Conservas de la provincia de Huelva.

Vocales de elección directa:

*ñ)* Dos representantes de los armadores de embarcaciones pesqueras de un tonelaje total superior a mil toneladas de arqueo.

Art. 4.° Cuando algunos de los representantes oficiales esté en posesión de dos cargos, que tengan puesto en la Junta central de Pesca, ostentará la doble representación.

Art. 5.° Para ser vocal electivo, se precisa pertenecer al sector pesquero representado, siendo nula la elección que no satisfaga a esa condición.

Art. 6.° Los vocales corporativos y de elección directa que forman la Junta central de Pesca, tendrán suplentes, que serán elegidos en la misma forma que los primeros, excepto los de vocales conserveros, que serán, en cada caso, designados por la Asociación respectiva.

### FUNCIONAMIENTO

Art. 7.° Para realizar la misión que se le asigna, la Junta tendrá dos órdenes de funciones, a saber: el Pleno y la Comisión permanente.

© Biblioteca Nacional de España

DEL PLENO

Art. 8.° El Pleno celebrará sus reuniones ordinarias semestralmente, y extraordinarias siempre que lo acuerde el ministro de Marina o su presidente, por iniciativa propia o a petición de la mayoría de los vocales.

Art. 9.° Su misión será la atribuída a esta Junta en el art. 2.° del presente reglamento.

Art. 10. Por resolución del presidente, adoptada por iniciativa propia o a propuesta del Pleno o la Comisión permanente, podrán, previamente invitados, asistir a las sesiones de aquél y tomar parte en sus deliberaciones los representantes de Corporaciones o dependencias oficiales y privadas y las personas que por sus conocimientos puedan prestar una colaboración importante para la resolución o estudio de asuntos determinados.

Art. 11. Los vocales del Pleno percibirán, por su asistencia a las sesiones, la dieta de cincuenta pesetas, y los que radiquen fuera de Madrid tendrán derecho a viaje por cuenta del Estado y a cuatro dietas en concepto de gastos de aquél.

Art. 12. Las citaciones para el Pleno se harán por primera y segunda convocatoria. Se acompañarán de una orden del dia detallada.

Para celebrar sesión en primera convocatoria será precisa la asistencia de la mitad más uno de los vocales efectivos.

En segunda convocatoria se celebrará la sesión, siempre que el número de vocales asistentes no sea inferior a diez.

Los vocales que no se hallen conformes con algunos de los acuerdos adoptados en sesión podrán presentar voto particular.

DE LA COMISIÓN PERMANENTE

Art. 13. La Comisión permanente estará constituída:

*a*) Por el presidente del Pleno.

*b*) El secretario del mismo.

*c*) El representante de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca.

*d*) El representante de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.

*e*) Uno de los vocales representantes de la pesca de altura en el Pleno, elegido por los mismos.

*f*) Uno de los vocales representantes de la pesca litoral en el Pleno, elegido por los mismos.

*g*) Un representante de los vocales de la industria conservera en el Pleno, elegido por los mismos.

*h*) Los jefes de Negociado y asesores, de cuya competencia serán los asuntos que hayan de tratarse en la sesión.

Los vocales efectivos tendrán los mismos suplentes que para el Pleno.

Art. 14. La Comisión permanente podrá ampliarse accidentalmente en la forma prevista en el artículo 10, con otros vocales del Pleno relacionados con los asuntos que hayan de tratarse.

Art. 15. La Comisión permanente realizará todos los trabajos que el director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas o el Pleno le encomiende; someterá a su consideración las iniciativas que considere necesarias, y mientras aquél no se reúna asumirá sus atribuciones, dándole después cuenta de toda su labor.

Art. 16. La Comisión permanente estudiará e informará cuantos expedientes le sean remitidos, nombrando ponentes que emitirán sus informes en el menor plazo posible.

Art. 17. La Comisión permanente celebrará todas las sesiones que sean necesarias.

Art. 18. Los vocales de la Comisión permanente percibirán iguales dietas que las señaladas para los del Pleno.

Art. 19. Las citaciones para la Comisión permanente se harán en primera y segunda convocatoria.

Para celebrar sesión en primera convocatoria será precisa la asistencia de la mitad más uno de los miembros que la constituyan.

En segunda convocatoria se celebrará la sesión, cualquiera que sea el número de los asistentes.

Los vocales que no se hallen conformes con alguno de los acuerdos adoptados en sesión, podrán presentar voto particular.

DEL PRESIDENTE

Art. 20. El director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas será el presidente nato de la Junta central de Pesca, del Pleno y de la Comisión permanente.

Autorizará con su firma cuantos documentos sean expedidos por la Secretaría.

Firmará con el secretario las actas del Pleno y de la Comisión permanente.

Percibirá por las reuniones que presida la dieta de sesenta pesetas.

En caso de enfermedad o ausencia será sustituído por el jefe más caracterizado de los Negociados de pesca.

© Biblioteca Nacional de España

DEL SECRETARIO

Art. 21. Corresponde al secretario:

1.º Citar a todas las sesiones que celebre el Pleno y la Comisión permanente.

2.º Redactar, de acuerdo con el presidente, la orden del día correspondiente.

3.º Asistir a todas las sesiones que se celebren, extendiendo las correspondientes actas.

4.º Expedir las certificaciones de los acuerdos.

5.º Tener bajo su custodia los libros de actas y cuanta documentación corresponda a la Junta central de Pesca.

Por su asistencia a las sesiones percibirá la dieta de cincuenta pesetas.

En caso de enfermedad o ausencia será sustituído por el jefe del Negociado de Pesca que el presidente designe.

DE LA ELECCIÓN DE LOS VOCALES

Art. 22. Los vocales y sus suplentes, representantes de la pesca de altura, serán elegidos por las Asociaciones legalmente constituídas que existan en la zona litoral correspondiente. Tendrán voto en cada una de dichas Asociaciones los inscriptos en ellas que posean embarcaciones de un tonelaje no inferior a veinte toneladas de registro bruto.

Cada cincuenta toneladas que voten en una asociación de las expresadas se computará como un voto.

Art. 23. Los vocales representantes de la pesca litoral serán elegidos por todas las Asociaciones de su clase que existan legalmente constituídas en la zona de costa correspondiente. A estos efectos, tendrá un voto cada Asociación que tenga cincuenta o menos asociados, y a las que tengan mayor número de éstos se les computarán tantos votos como grupos de cincuenta asociados las constituyan.

Art. 24. Los armadores dueños de embarcaciones pesqueras de un tonelaje total superior a mil toneladas, deberán, al emitir su voto, acreditar dicho extremo. Dichos armadores no serán electores de los vocales representantes de la pesca de altura.

Art. 25. La duración de las elecciones será de treinta días.

Art. 26. La duración del mandato de los vocales electivos de esta Junta será de cuatro años.

Art. 27. Las actas de las votaciones en las Asociaciones para las elecciones de los vocales corporativos y los votos de los electores para las de los vocales por elección directa, deberán remitirse a la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, la que verificará el escrutinio y consiguiente proclamación.

*Artículo adicional.*

Oportunamente se dictarán las disposiciones necesarias estableciendo las reglas a que ha de sujetarse la elección de los vocales electivos de esta Junta central.

*Artículo transitorio.*

Hasta que en el presupuesto no exista consignado crédito suficiente para que la cuantía de las dietas sea la señalada en este reglamento, las dietas serán las que permitan la cantidad de que se disponga para ellas.

## Elección de cargo

Presentada la dimisión de su cargo de vocal representante de los Prácticos de Puerto en la Junta consultiva de la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, por el que venía desempeñándolo, y aceptada dicha dimisión, se ha convocado a elección parcial para cubrir la referida vacante, fijándose el día 4 de septiembre próximo para que tenga lugar dicha elección, la que se verificará depositando el elector su voto firmado en la Dirección local de Navegación del puerto a que pertenezca.

Una vez recibidas en la Dirección general las papeletas remitidas por las autoridades locales de Marina, se verificará el acto público del escrutinio general de las elecciones.

## Personal náutico

Como resolución a lo solicitado por la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Bilbao, se ha dispuesto que se aclaren los artículos 8 y 18 del Reglamento de trabajo a bordo de los buques, en el sentido de que cuando un tripulante de máquinas sea, por enfermedad, dado de baja en su servicio, el capitán podrá sustituirlo por el tripulante de cubierta, que desee ocupar ese puesto, y de no existir ningún voluntario, designará al que haya de desempeñar la plaza vacante, hasta el primer puerto en que toque el buque y sea posible encontrar relevo al enfermo. El sustituto percibirá, en todos los casos, igual jornal que el tripulante enfermo sustituído.

© Biblioteca Nacional de España

## Algunas notas sobre la biología del fitoplancton

Admiten algunos autores (como Inel), que bajo la denominación de *plancton* deben comprenderse todos los seres grandes y pequeños que pueblan la inmensidad de los mares. Otros, sólo consideran incluídos en tal denominación los seres pequeños, unos microscópicos, otros algo mayores, perceptibles a simple vista.

No es esta ocasión de discutir las razones que unos y otros aducen: en las notas siguientes sólo nos ocuparemos de los seres más pequeños y de los grupos en que suele dividirse, zooplancton (plancton animal) y fitoplancton (plancton vegetal), de este último y en especial de las diatomeas.

Hay un hecho probado, y es que el fondo marino influye como modificador de formas y costumbres. Además, una condición necesaria es la de mantenerse en equilibrio en el seno del líquido. Facilita esto la transparencia y ligereza, la gran cantidad de agua que entra en su composición, y como consecuencia lo reducido de su peso específico. Contribuye también al hecho de la facilidad de flotación, las formas que ofrecen una superficie extensa comparada con el volumen.

Los factores que regulan la posición de equilibrio del plancton pueden reducirse a tres principales:

1.ª La diferencia de peso específico entre el ser y el agua en que vive; si esta diferencia es grande, el ser desciende rápidamente al fondo.

2.ª El rozamiento externo, debido a la forma del cuerpo: este rozamiento es tanto mayor cuanto más extensa es la superficie del cuerpo y más normal se presenta a la dirección de la vertical o sentido en que crecen los cuerpos.

3.ª La "viscosidad" o rozamiento interno del líquido. Es sabido que un cuerpo desciende con más o menos velocidad, en razón inversa a la densidad del líquido en que está sostenido.

Supone Owold que la "viscosidad" es el factor esencialísimo para interpretar la forma del plancton.

En el agua del mar la viscosidad aumenta lentamente cuando aumenta la salinidad y disminuye en mayor proporción al elevarse la temperatura.

El rozamiento interno puede tener una influencia parcial en los caracteres morfológicos del plancton, pero hay otros factores más complejos, que en opinión de algunos autores (Inel) influyen en dichas formas: es probable que haya causas internas dependientes de la constitución íntima de la materia viva y de las substancias minerales que la constituyen. Por otra parte, la forma no es constante; y ejemplo de ello lo ofrecen las diatomeas, en las que la modalidad de reproducción modifica la forma y tamaño en las generaciones marinas; por ello, han de tenerse en cuenta otras circunstancias y como muy importantes las condiciones físico-químicas del mar.

Lo mismo en las aguas europeas del Norte que en las de América sorprende el hermoso espectáculo de una aparición rápida de enormes masas de diatomeas al empezar la primavera e igualmente la súbita desaparición de esa área, después de un período corto de florecimiento. No puede extrañar la influencia probable de factores hidrográficos y estacionales en la fisiología de las diatomeas, que permiten producirse un rápido desarrollo y una multiplicación casi inconcebible, que cesa también rápidamente. Dice Sterdmann, que tan notables estudios ha hecho en los mares, que aún son imperfectamente conocidos los factores que rigen estos fenómenos.

Requiérese para este estudio un conocimiento completo de las variaciones de temperatura del agua, según las estaciones, lo mismo que de la salinidad, viscosidad, estabilidad de la circulación vertical, alcalinidad, abundancia de substancias alimenticias disueltas, intensidad de la luz solar; cada uno de estos factores, directa o indirectamente afecta a la vialidad y reproducción del fitoplancton, de tal modo, que una proporción desfavorable de aquellas circunstancias puede hacer imposible la existencia del fitoplancton.

Se ha observado en mares muy separados, que el florecimiento primaveral de las diatomeas se sincroniza con el calentamiento de las aguas en primavera. Algunos suponen que la causa física debe ser un período latente que adelanta los efectos fisiológicos. Como regla general, se admite que el florecimiento primaveral de las diatomeas sigue inmediatamente (a veces la precede) al calentamiento del agua en esa estación, y por eso no puede ser ésta la causa de dicho florecimiento. Esto es cierto, ocurre en algunas localidades. Hay especies de diatomeas que toleran variaciones de temperatura y salinidad de alguna importancia, hecho de cierta consideración en la economía pelágica de estas plantas. El hecho cierto es que la temperatura y salinidad combinadas determinan el grado de viscosidad, densidad y la circulación vertical, lo que favorece o perjudica la cantidad de materias alimenticias de las diatomeas cambiando con las estaciones.

© Biblioteca Nacional de España

Atribuye Stercmann influencia primordial a la acción de la luz solar; es cierto que sin una luz suficiente, la existencia y reproducción de las diatomeas es imposible; es el caso de las altas latitudes del norte de Europa y América. Pero no basta esta circunstancia para explicar el florecimiento de esos plancton.

Lo más probable, según se deduce de observaciones efectuadas varios años, es que un conjunto de temperaturas, salinidades y alcalinidades halladas, en las que pueden vivir las diatomeas con luz solar suficiente, su abundancia dependerá principalmente de la riqueza en materias orgánicas e inorgánicas alimenticias que contengan las aguas, además de la viscosidad y actividad circulatoria vertical.

El período de florecimiento intenso, en las latitudes septentrionales, parece dura sólo un par de semanas.

La explicación más racional sobre el aumento y desarrollo de las plantas en primavera en la zona de las crestas o próxima, es que en esa época las aportaciones de agua de los ríos son mayores (deshielos, fusión de nieves, lluvias) y conducen gran cantidad de acarreos y con ellas nitrógeno, materias nitrogenadas, sílice, ácido fosfórico y otros cuerpos, que durante el invierno figuran en cantidad mínima; esto coincide con una actividad en la corriente circulatoria vertical, sumándose todas estas circunstancias para ocasionar las condiciones más favorables para el desarrollo de las plantas.

Que la acción de la luz sólo no es suficiente, lo prueba el que si ésta fuera la causa, debiera durar el florecimiento durante el verano, cuando los días son más largos y la insolación mayor, y nada de esto ocurre; sólo en primavera se verifica ese desarrollo extraordinario.

Se considera a las diatomeas como organismos *productores* en vez de consumidores, hasta el extremo de darles el nombre de *materias primas alimenticias* en el mar; pues para su alimentación requieren ácido carbónico, compuestos nitrogenados, ácido fosfórico, sílice (que se agregan para formar los frústulos) y otras sales minerales en cantidades mínimas; también el oxígeno es necesario para su vida, aunque no como cuerpo nutritivo.

La proporción de estos elementos puede servir algo, muy poco; la mayor dosis de compuestos nitrogenados, y también algunos fosfatos sobre la normal, favorece la multiplicación, sobre todo en algunas especies.

*Influencia del nitrógeno.*—El agua del mar disuelve el nitrógeno del aire fácilmente, tanto que la capa superficial, en contacto con la atmósfera, puede decirse está saturada de nitrógeno. Hay algas verdes, unicelulares, que tienen la facultad de tomar y fijar por fotomitesis el nitrógeno disuelto en el agua. Según experimentos realizados en un volumen conocido de agua de mar, al final del 1921, ciertas algas marinas verdes, crecidas en experimento se observó habían fijado más nitrógeno que el que contenía el agua y los nitritos al principio del ensayo, y se pensó que este exceso estaba tomado directamente del que el agua disolvía del aire; no se tuvo en cuenta al excluir las bacterias fijadoras de nitrógeno. Un hecho probado es que muchos cultivos ricos de diatomeas pueden aumentarse adicionando elementos nutritivos apropiados (incluso el sulfato amónico) y que cultivos agotados (de diatomeas) pueden revivir adicionándoles nitrógeno en combinaciones adecuadas; de ello se deduce que las diatomeas requieren para su subsistencia una alimentación de nitrógeno combinado. El nitrógeno libre, disuelto por el agua, sirve para que las bacterias produzcan compuestos nitrogenados; así se ha visto ocurría en el Mar Báltico y Mar del Norte y otras localidades.

El agua del mar normal es pobre en combinaciones nitrogenadas utilizables por las plantas (amoníaco, nitratos, nitritos), y se cree que los orígenes de estos cuerpos se hallan en los materiales acarreados de las tierras y en la descomposición de otras substancias orgánicas en el agua. Las corrientes fluviales que recorren países muy cultivados, lluviosos y muy poblados, llevan al mar cantidades considerables de compuestos nitrogenados (Brandt y Suhustone han calculado que el Mar del Norte recibe al año, de este modo, 383.000 toneladas de compuestos nitrogenados). Los análisis practicados en diversos ríos dan por resultado proporciones de compuestos nitrogenados variables por litro, y sabiendo el enorme caudal que estos ríos conducen al mar, se comprende fácilmente sea elevada esta aportación de compuestos nitrogenados.

Los animales y plantas que mueren en el mar sufren a su vez una descomposición. Ciertas plantas sufren primero una desintegración que los reduce a partículas menudas, las cuales, probablemente, sufren una oxidación rápida, especialmente mientras yacen en las capas de agua iluminadas por la luz solar; así que no es extraño que estas partículas ofrezcan ya elementos nutritivos a las

© Biblioteca Nacional de España

plantas. Los zoosteros son, desde este punto de vista, un vasto almacén de substancias nutritivas.

Los restos de muertos de las comunidades animales, que descienden hacia el fondo, son también unos productores constantes de compuestos nitrogenados, en primer lugar por sus detritus y últimamente por convertirse en soluciones. Estos restos descienden constantemente en el agua; en parte, sirven para alimentar a los animales que viven en esas capas, algunos de los cuales son a su vez devorados por otras especies; otra parte es descompuesta por ciertos organismos (medusas, etemáforos, etc., y otra desciende hasta el fondo, donde se deposita totalmente desintegrada.

Estos restos al cabo del tiempo pueden constituir un depósito moderado. La cantidad de nitrógeno, bajo la forma $N_2$, es variable; de análisis efectuados en diversos sitios se han obtenido cifras detalladas.

No hay relación alguna entre las dosis, según las profundidades; las cifras insertas deben tomarse sólo como un dato *aproximado*, a pesar de la exactitud de los análisis.

No debe olvidarse que en la actividad de circulación vertical tienen influencia grande los cambios de nivel producidos por las mareas y las corrientes consiguientes, así como la existencia de las corrientes marinas.

Considera también como un factor de aportación de elementos nitrogenados las lluvias y nieves que caen directamente sobre el mar, pues bien sabido es que en estas precipitaciones atmosféricas el análisis ha demostrado la existencia de amoníaco y ácido nítrico formado por las descargas eléctricas (y sin haber éstas también se encuentran compuestos nitrogenados), que llegan, según algunos análisis, a la proporción de 0,2 miligramos de ácido nítrico y 0,5 a 0,9 miligramos de amoníaco por litro.

*La sílice.*—Aparece en cantidades mínimas en el agua del mar. Es un elemento indispensable para las diatomeas, pues constituye al frústulo la parte resistente del ser; tiene mucho más importancia que el nitrógeno.

No posee en sí el agua del mar la cantidad de sílice que necesitan las diatomeas para su desarrollo; por consiguiente, importa averiguar cuáles son los orígenes de ese elemento y cómo se encuentra transportado al agua.

Desde luego, un manantial importante se tiene en las aguas terrestres, que vierten al mar cuando han discurrido por extensas regiones donde dominan las razas feldespáticas. Estos ríos, en las épocas de crecidas, principalmente llevan una proporción importante de sílice (en forma de $SiO_2$). En estos acarreos se conducen también cantidades considerables de arcillas firmemente reducidas, tanto que se mantienen en suspenso sólo en la agitación propia del mar y es transportada a grandes distancias; las aguas turbias de los ríos, al desembocar en el mar, sufren una dilución y los elementos sólidos en suspensión se depositan en el fondo; los más finos y menudos son arrastrados a distancias considerables, y ciertas especies sufren transformaciones en su constitución.

Las diatomeas utilizaron la sílice soluble y también la de los silicatos insolubles, mantenidos en suspensión por causa de la circulación vertical.

Es posible que la acción del mar continúa sobre ciertas rocas de las costas; los cantos, granos, arenas y arcillas proporcionan otro origen del material sílico; pues según reconocen muchos geólogos, el agua del mar ataca y al fin disuelve los silicatos más refractarios, claro que en proporción pequeña. Y hay que tener presente que todos los minerales, al cabo del tiempo, se alteran por la acción, cambiando de agua el oxígeno y el ácido carbónico. Existe además la posibilidad, según sospechan Murrocy e Irving, de que los organismos pelágicos sílicos pueden obtener, al menos en parte, sílice de los frústulos y estructuros abandonados en cantidad no pequeña.

El intercambio rápido entre las capas del agua del fondo y las superiores, establece una circulación vertical, de modo que los subproductos solubles se remueven y el oxígeno y ácido carbónico se mantienen en difusión.

La cantidad de sílice necesaria para el desarrollo de las diatomeas no es siempre suficiente en todas las estaciones ni en todos los mares. El máximum parece corresponder a los meses de febrero y noviembre; según los análisis hechos en el Mar Báltico (desde 1902 a 1912) se obtuvo: en febrero, 0,97 miligramos de $SiO_2$ por litro, media de quince análisis; en abril, 0,65 miligramos, creciendo luego hasta noviembre, que en veintitrés análisis se dedujo 1,17 miligramos por litro. Resultado semejante se ha obtenido en muestras de agua recogida al sur de Eastern Panit, Light, Mass: en marzo, 2,9 miligramos de $SiO_2$ por litro; en abril, 0,3, y en octubre, 2,4 miligramos.

De todos los hechos observados resulta que las variaciones estacionales de sílice en el agua están ligadas con el de las diatomeas, habiendo una verdadera dependencia entre ambos, de tal modo que si se trazan curvas que representen gráficamente

© Biblioteca Nacional de España

estos aumentos y decrecimientos, no puede admitirse como accidental el paralelismo que presentan ambas líneas.

Otro elemento, que parece tiene influencia grande en el desarrollo temporal de las diatomeas, es el ácido fosfórico ($Ph_2 O_5$), que existe en proporción muy reducida en el agua del mar. Acerca de la relación que pueda existir entre el máximo y mínimo contenido de sílice en invierno y verano con la de ácido fosfórico, se verifican aquéllas cuando el agua está casi libre de fosfatos.

Atkim deduce que donde la iluminación es adecuada, el fitoplancton crece hasta que los fosfatos están casi agotados, hecho que comprobó en un cultivo de *Nistchias closterium*.

A. ALVAREZ REDONDO

# La T. S. H. en la pesca o la navegación

A los equipos que arman los grandes buques de vapor, de los puertos pesqueros, ha venido a añadirse un precioso auxiliar, desconocido, sin embargo, algunas veces: el radiotelegrafista.

Después de la invención, y sobre todo después del perfeccionamiento de la T. S. H., los armadores de la pesca han descontado pronto las ventajas y beneficios que debía proporcionarles la organización de un servicio de comunicación por "sin hilos".

El operador radiotelegrafista ha tenido que aceptar en seguida su parte de responsabilidades que igualan algunas veces, por su importancia, las del mismo capitán.

Antaño, los marinos que practicaban la pesca de altura salían del puerto por algunos días, con la esperanza de volver cargados de pescado capturado a la aventura; el armador sólo era informado de la cantidad pescada a la vuelta de los barcos, y había de vender entonces su pescado al precio del día, no siempre con el máximo de beneficio.

Hoy, el radiotelegrafista, cada día, casi a cada hora, desde la partida del navío, puede tener al corriente al armador de los menores incidentes de la pesca o de la navegación.

Si otra barca pesca con abundancia, el operador obtiene en seguida su posición; el capitán se dirige desde la salida del puerto hacia aquella posición; economía de tiempo y de carbón.

Si ocurre una grave avería en el material, los talleres del puerto, prevenidos por la T. S. H., preparan para la vuelta la pieza mecánica indispensable.

Las peticiones de remolque a consecuencia de averías en las máquinas, ahorran casi siempre a los armadores unos gastos muy elevados, avisando a un buque perteneciente a la misma casa armadora.

El armador puede, siguiendo la "marea", modificar el día de regreso de sus navíos, así como designar otro puerto para dejar el pescado, según las necesidades, la cotización y las facilidades de entrega. Estando al corriente, diariamente, de la pesca total de sus barcos, el armador tiene, además, casi siempre vendida la carga antes de su llegada. Todas estas órdenes son dadas por medio del radiotelegrafista.

El empleo del radiogoniómetro acaba de simplificar la tarea del capitán, tanto desde el punto de vista de la pesca como el de la navegación puramente. En tiempo brumoso, cuando es imposible situar exactamente una posición, el operador puede determinar ésta por palnimetría o indicar la dirección que debe tomarse para encontrar otra barca en parajes donde la pesca es más abundante, y esto de un modo tan exacto como por los cálculos más precisos.

El radiotelegrafista, en tiempo de "cerrazón", ha evitado así por medio del goniómetro, muchos siniestros a proximidad de las costas.

La presencia del rádiotelegrafista en los buques ha aportado también a los pescadores un potente reconfortante moral.

Privados de todo, antes, son puestos hoy al corriente de lo que pasa en su país. Pueden ser informados de los hechos que se desarrollan en su familia, tranquilizados acerca del estado de los suyos que dejaron enfermos; pueden dar noticias propias a sus parientes, todo esto por mediación del operador.

© Biblioteca Nacional de España

# 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 junio de 1930.

| PROVINCIAS | ANCHOA O BOQUERON | | ATUN Y BONITO | | BESUGO Y CONGRIO | | CABALLA O VERDEL | | LENGUADO | | MERLUZA Y PESCADILLA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas |
| San Sebastián.. | 340.700 | 188.240 | 104.260 | 239.070 | 43.560 | 61.770 | 1.640 | 1.300 | 1 960 | 14.130 | 741.320 | 1.582.580 |
| Bilbao ..... | 822.800 | 368.700 | 490 | 1.300 | 21.400 | 27.100 | 18.900 | 11.400 | » | » | 108.090 | 257.790 |
| Santander .. | 1.168.775 | 467.390 | » | » | 18.975 | 26.415 | 3.950 | 5.085 | 3.050 | 4.080 | 80.185 | 133.785 |
| Gijón..... | 889.530 | 263.740 | 147.650 | 194.330 | 64.220 | 46.600 | 24.010 | 14.070 | 780 | 1.140 | 269.020 | 274.470 |
| Ferrol..... | 163.360 | 39.350 | » | » | 4.460 | 5.140 | 17.860 | 7.550 | » | » | 33.920 | 50.880 |
| La Coruña .. | 185.710 | 78.160 | » | » | 112.630 | 148.630 | 11.690 | 105.020 | 2 250 | 8.800 | 524.360 | 1.355.920 |
| Villagarcía .. | 2.520 | 1.320 | » | » | 51.320 | 58.430 | 17.000 | 10.980 | 600 | 1.180 | 380 | 950 |
| Pontevedra . | 350 | 90 | » | » | 1.980 | 8.260 | 1.860 | 1.700 | 2.060 | 10.450 | 116.880 | 154.400 |
| Vigo..... | 5.010 | 3.750 | » | » | 62.800 | 80.120 | 4.200 | 3.700 | 4.020 | 23.330 | 1.023 030 | 1.655.230 |
| Huelva..... | 8.800 | 3.220 | 1.730.990 | (1) » | 20.640 | 18.420 | 10.620 | 7.280 | 3.250 | 8.530 | 85.770 | 86.180 |
| Sevilla..... | » | » | » | » | 54.930 | 65.670 | » | » | 1.300 | 3.120 | 169.870 | 82.170 |
| Cádiz..... | 58.300 | 32.850 | 13.660 | 44.660 | 58.800 | 33.670 | 819.430 | 145.790 | 4.260 | 13.730 | 80.500 | 234.920 |
| Algeciras ... | 2.080 | 1.960 | » | » | 26.910 | 25.880 | 32.980 | 16.240 | 4.090 | 7.490 | 56.040 | 61.250 |
| Málaga ..... | 23.910 | 17.875 | 2.940 | 3.825 | 81.080 | 8.740 | 13.690 | 7.145 | 40 | 160 | 90.185 | 125.750 |
| Almería .... | 53.470 | 33.610 | 860 | 860 | 24.180 | 15.590 | 3.830 | 2.310 | 90 | 180 | 26.150 | 76.190 |
| Melilla..... | 6.170 | 2.730 | 260 | 260 | 17.000 | 10.210 | 2 400 | 780 | 120 | 240 | 14.400 | 21.160 |
| Ceuta ..... | 33.750 | 19.350 | 1.590 | 1.590 | 10.190 | 10.190 | 18 200 | 16.030 | 2.450 | 4.900 | 12.600 | 18.800 |
| Gran Canaria | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Tenerife.... | » | » | » | » | » | » | 14.140 | 7.015 | » | » | » | » |
| Cartagena .. | 2.240 | 2.110 | 570 | 1.420 | 8.800 | 7.910 | 5.440 | 3.970 | 300 | 900 | 340 | 810 |
| Alicante.... | » | » | 9.890 | 26.550 | 190 | 250 | 9.010 | 6.770 | 100 | 500 | 22.050 | 37.920 |
| Valencia.... | 160 | 80 | » | » | 16.740 | 15.370 | 27.040 | 23.820 | 1.780 | 9.990 | 22.260 | 64 920 |
| Tarragona .. | 3.360 | 1.610 | 150 | 410 | 2.940 | 7.240 | 45.220 | 56.800 | 1.790 | 16.290 | 23.350 | 40.810 |
| Barcelona... | 25.730 | 33.900 | 60 | 150 | 5.150 | 18.140 | 191.710 | 252.180 | 9.200 | 75.050 | 32.400 | 174.730 |
| Mallorca.... | » | » | 1.920 | 4.810 | 530 | 530 | » | » | 90 | 320 | 3.930 | 13.760 |
| Menorca.... | 280 | 420 | 160 | 380 | 1.810 | 1.810 | » | » | 1.290 | 2.580 | » | » |
| | 3.797.005 | 1.560.455 | 2.015.560 | 519.705 | 719.065 | 706.615 | 1.296.730 | 707.895 | 44.870 | 207.090 | 3.537.370 | 6.508.935 |

| PROVINCIAS | SALMONETES | | SARDINAS | | BASTINA | | VARIOS | | LANGOSTA | | LANGOSTINOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas | Kilos | Pesetas |
| San Sebastián. | 7.500 | 18.290 | 92.530 | 85.550 | » | » | (2)283.140 | 181.470 | 5.800 | 49.630 | » | » |
| Bilbao..... | 560 | 1.870 | 119 050 | 140.250 | » | » | (3)183.990 | 74.050 | 1.700 | 8.580 | » | » |
| Santander... | 4.705 | 11.500 | 411.153 | 323.875 | 18 365 | 9.295 | 140.680 | 41.520 | 2.325 | 13.740 | 120 | 820 |
| Gijón..... | 8.440 | 18.990 | 505.89 | 377.810 | » | » | 628.470 | 107.840 | 5.570 | 24.830 | 7.860 | 16.070 |
| Ferrol..... | 7.710 | 2.760 | (3)363.130 | 156.500 | » | » | 67.560 | 36.750 | 7.450 | 34.660 | » | » |
| La Coruña .. | 3.650 | 10.220 | (2)512.930 | 594 750 | 12.920 | 3.710 | (4) 1.800.310 | (4) 1.549 760 | 34.260 | 96.350 | » | » |
| Villagarcía.. | 1.710 | 2.310 | (1)980.250 | 514.800 | 1.250 | 620 | (5)194.340 | (5)159.250 | 2.200 | 17.200 | » | » |
| Pontevedra.. | » | » | 405.340 | 256.560 | » | » | 279.330 | 176.440 | 30 | 110 | » | » |
| Vigo..... | 80 | 270 | 116.080 | 111.940 | » | » | 1.408.400 | 1.091.900 | » | » | » | » |
| Huelva..... | 12.610 | 34.350 | 762.080 | 808.870 | 30.560 | 24.410 | 372.420 | 324.240 | » | » | 30 | 170 |
| Sevilla..... | 5.520 | 10.260 | » | » | 17 770 | 23.040 | 191.080 | 212.240 | » | » | 32.540 | 171.210 |
| Cádiz ..... | 12.960 | 34.570 | 985.630 | 791.290 | 83.640 | 47.140 | » | » | » | » | » | » |
| Algeciras.... | 8.680 | 16 830 | 35.220 | 17.630 | 10.310 | 4.830 | 53.250 | 34.070 | » | » | » | » |
| Málaga..... | 7.010 | 12.150 | 171.515 | 88.265 | 23.720 | 14.120 | 155 280 | 28.205 | 25 | 135 | » | » |
| Almería... . | 4.410 | 10.440 | 30.710 | 12.070 | 23.200 | 21.040 | 121.190 | 57.160 | » | » | » | » |
| Melilla..... | 7.020 | 7.240 | 80.200 | 17.020 | 66.300 | 19.970 | 77.650 | 34.010 | » | » | » | » |
| Ceuta. ..... | 5.130 | 9.970 | 20.250 | 17.605 | 11.450 | 6.945 | 13.015 | 13.015 | 320 | 1.466 | 6.925 | 11.122 |
| Gran Canaria | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Tenerife .... | » | » | 25.000 | 12.500 | 370 | 750 | 49.160 | 171.485 | » | » | » | » |
| Cartagena... | 1.470 | 3.490 | 19.240 | 12.800 | 3.830 | 2.260 | 306.010 | 321.030 | » | » | 360 | 1.880 |
| Alicante..... | 4.870 | 14.210 | 152.390 | 50.560 | 21.040 | 18.900 | 68.070 | 65.290 | 30 | 110 | 610 | 6.090 |
| Valencia .... | 19.790 | 61.950 | 228 380 | 82.870 | 33.810 | 24.810 | 83.700 | 105 500 | 1.030 | 9.490 | 6.320 | 55.150 |
| Tarragona... | 3.310 | 10.850 | 340.420 | 134.280 | 10.160 | 9.270 | 52.550 | 90.480 | 540 | 3.400 | 4.600 | 49.220 |
| Barcelona... | 23.870 | 130.600 | 443.890 | 469.910 | 23.270 | 29.000 | 139.780 | 211.990 | 4.530 | 28.180 | 2.680 | 37.180 |
| Mallorca .... | 11.910 | 52.400 | 35.850 | 24 320 | 35.510 | 27.370 | 193.800 | 263.630 | 5 520 | 49 330 | » | » |
| Menorca .... | 2.440 | 7.880 | 2.830 | 5.660 | 7.300 | 4.440 | 24.010 | 46.900 | 2.830 | 17.950 | » | » |
| | 165.355 | 483.400 | 6.843.500 | 5.111.225 | 434.945 | 292.010 | 6.472.063 | 5.466.131 | 74.160 | 355.161 | 62.045 | 348.912 |

(1) Se ignora el valor del atún, por lo que no se hace constar.—(2) De gallos, sapos y chicharros, 21.580 kgs.—(3) De bogas, chicharros y bacalao, 154.300 kgs.—(4) De abadejo, 4.250 kgs. y 8.520 ptas.—(5) De juriel, 38.350 kgs. y 16.990 ptas.

© Biblioteca Nacional de España

| 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.. | 5.330 | 25.090 | 35.600 | 36.100 | » | » | » | » | » | » | 1.663.340 | 2.483.220 |
| Bilbao..... | 300 | 910 | » | » | » | » | » | » | (1) 590 | 3.510 | 1.277.870 | 895.860 |
| Santander... | » | » | 131.310 | 45.070 | » | » | » | » | » | » | 1.983.595 | 1.082.575 |
| Gijón..... | » | » | 8.500 | 25.250 | » | » | » | » | » | » | 2.559.940 | 1.365.140 |
| Ferrol..... | » | » | 6.460 | 9.330 | » | » | » | » | 11.180 | 10.590 | 683.090 | 353.510 |
| La Coruña.. | 130 | 390 | 6.910 | 15.220 | » | » | » | » | » | » | 2.707.950 | 3.965.956 |
| Villagarcía.. | » | » | 8.420 | 13.170 | » | » | » | » | (2) 41.140 | (2) 19.090 | 1.301.130 | 799.300 |
| Pontevedra.. | » | » | 480 | 480 | » | » | » | » | » | » | 808.310 | 608.490 |
| Vigo..... | » | » | 2.920 | 3.470 | » | » | » | » | 10.260 | 12.080 | 2.636.800 | 2.985.790 |
| Huelva..... | 106.510 | 79.830 | » | » | » | » | » | » | 12.870 | 13.010 | 1.157.150 | 1.408.510 |
| Sevilla..... | 8.200 | 4.170 | 940 | 750 | » | » | » | » | (3) 31.990 | (3) 35.370 | 513.240 | 608.000 |
| Cádiz..... | 20.840 | 20.840 | » | » | » | » | » | » | 99.370 | 188.300 | 2.237.390 | 1.587.760 |
| Algeciras. .. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 229.560 | 186.180 |
| Málaga..... | 9.175 | 9.605 | 19.075 | 11.325 | » | » | 4.335 | 15.235 | 1.540 | 2.654 | 603.520 | 345.189 |
| Almería..... | 20.530 | 26.770 | » | » | » | » | » | » | 50 | 90 | 308.670 | 256.310 |
| Melilla..... | 67.700 | 50.210 | » | » | » | » | » | » | » | » | 339.220 | 166.850 |
| Ceuta..... | 3.090 | 3.090 | » | » | » | » | 18.850 | 9.500 | 7.670 | 7.670 | 165.480 | 151.243 |
| Gran Canaria | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 98.578 | 81.030 |
| Tenerife.... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 88.670 | 191.760 |
| Cartagena... | 60 | 150 | 240 | 340 | » | » | 20 | 20 | 20 | 20 | 348.940 | 359.110 |
| Alicante.. .. | 2.620 | 5.810 | 5.040 | 1.140 | » | » | » | » | 10.200 | 11.510 | 306.110 | 245.610 |
| Valencia.... | 3.030 | 5.910 | 1.060 | 1.060 | » | » | » | » | 13.710 | 15.520 | 458.810 | 476.440 |
| Tarragona... | 3.630 | 9.680 | 1.180 | 3.130 | 3.300 | 3.300 | » | » | 10.640 | 18 630 | 507.140 | 455.400 |
| Barcelona.. | 1.120 | 6.980 | 270 | 1.200 | 104.230 | 106.000 | » | » | 32.020 | 95.840 | 1.039.910 | 1.671.050 |
| Mallorca ... | 1.480 | 5.560 | 380 | 520 | » | » | » | » | 10.120 | 28.470 | 301.040 | 471.020 |
| Menorca.... | 380 | 1.350 | 1.400 | 1.400 | 140 | 170 | » | » | 140 | 810 | 45.010 | 92.370 |
| | 254.125 | 256.345 | 230.185 | 168.955 | 107.670 | 109.470 | 23.205 | 24.755 | 292.610 | 463.164 | 26.370.463 | 23.290.223 |

(1) De calamares.—(2) De chocos, 2.790 kgs. y 2.100 ptas.—(3) De calamares, 2 360 kgs. y 6.640 ptas.

*El retiro obrero*

## Los trabajadores que no tienen patrono

*Cómo se resuelve una importante cuestión*

Una entidad de pescadores gallegos promovió con su gestión, hace pocos años, la Real orden en virtud de la cual los beneficios del régimen legal de retiros obreros alcanzan también a los trabajadores marítimos.

Pero los pescadores, en su inmensa mayoría pobres, trabajan de por sí, van a la parte, no tienen amo o patrón que pague por ellos la cuota del seguro y he aquí la cuestión importante y delicada que lo legislado con carácter general, en la materia no puede resolver.

A llenar esta laguna han venido acuerdos o conciertos del Instituto Social de la Marina con el de Previsión y sus Cajas colaboradoras, que colocan a los pescadores en las mejores condiciones para el ejercicio de sus derechos y de sus deberes, en punto a librarse de la mendicidad o del asilo al llegar pobres y desamparados a la ancianidad.

Donde no hay más que obreros, trabajadores todos necesitados por igual, que van a la parte de las ganancias y de los empeños, por no tener en muchas ocasiones ninguna, ¿quién ha de satisfacer las cuotas patronales?

En buena ley y justicia, ya que de otra parte no se saquen, esas cuotas tienen que salir de los fondos comunes o gananciales, cuando los haya, del llamado montón o monte mayor.

Mas hay una segunda parte: ¿a falta de patrono, de amo, quién ha de hacer la afiliación del personal bracero de los criados o servidores éstos?

Para dichos trabajadores, los más humildes, los que menos ganan, los verdaderos parias en el aspecto económico, tan sólo existen unas Asociaciones autorizadas, mediante los conciertos o acuerdos establecidos a que antes nos referimos, en orden a representarles y afiliarles en el retiro obrero obligatorio, cumpliendo con ello una de las distintas y hermosas finalidades que persiguen, remediando con esta actuación de un modo enteramente satisfactorio la falta de patrono o entidad patronal.

Estas Asociaciones son las fósiles que, previa reforma de la ley general porque se rigen, debieran hacerse, como el régimen legal de retiros obreros, obligatorios en todos los puertos marítimos de España.

TEÓFILO GONZÁLEZ CALATRAVA

© Biblioteca Nacional de España

# Segunda feria

# de Industrias del Mar

**Del 25 de Agosto**
**al 10 de Septiembre**

# 1930

## Palacio del Urumea

# San Sebastián

© Biblioteca Nacional de España

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.° 32) -:- MADRID se encarga de hacer toda esa labor, con rapidez y eficacia, por una módica mensualidad

**Compañía Naviera Fierros (S. A.)**

OVIEDO

VAPORES:

| | | |
|---|---|---|
| Juan Manuel Urquijo..... | 3 200 | toneladas. |
| Alfonso Fierro.. ..... | 2 350 | » |
| Valentín 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, trios, 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. : — : Pídanse condiciones a la Oficina Central de Madrid o a sus Agencias.

**Sociedad anónima "Balenciaga"**

**ZUMAYA**

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 CADIZ

© Biblioteca Nacional de España

# 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.°, 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 |
| *EL ABC,* por J. Plaza..... | 0,15 |
| *CATON "RASGOS".* Método de aprender a leer por medio de la escritura y el dibujo, por J. Demuro. | 0,90 |
| *¿QUIERES QUE TE CUENTE UN CUENTO?* Primer libro de lectura corriente, por J. Demuro. | 1,00 |
| *BIBLIOGRAFIAS DE NIÑOS CELEBRES.* Segundo libro de lectura, por J. Demuro..... | 1,00 |
| *ENCICLOPEDIA INFANTIL.* Libro de lectura y de iniciación al programa escolar, por Herminia Garcia ..... | 1,50 |
| *MANUSCRITO MODERNO,* por J. Demuro..... | 1,50 |
| Selección de *VERSOS ESPAÑOLES.* Libro de lectura y de iniciación al conocimiento de la poesía castellana, por J. Demuro..... | 1,75 |
| Selección de *PROSISTAS CASTELLANOS.* Libro de lectura y de iniciación al estudio del idioma, por J. Demuro..... | 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 |
| *LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA.* Libro de lectura reflexiva y de enseñanza experimental, por A. R. Charentón..... | 3,00 |
| *LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA,* por A. R. Charentón; en dos volúmenes: Primera y segunda parte, cada uno..... | 1,75 |
| *CORRESPONDENCIA ESCOLAR.* Libro de lectura y de iniciación a la redacción personal de cartas, por J. Demuro..... | 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. Devuyst, traducción de J. Demuro. | 2,00 |
| *EL ARTE EN LA ESCUELA.* (Dibujos al clarión) ..... | 2,00 |
| *METODO PEDAGOGICO DE DIBUJO* dividido en tres grados, tres carpetas, con treinta láminas cada una, por Victor Masriera, cada carpeta, 2,00 pesetas; los tres grados..... | 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 |
| *MODELOS DE TRABAJO MANUAL.* Cuaderno 1. | 2,00 |
| *EL TEJIDO Y SUS APLICACIONES.* Cuaderno 2 de Trabajo Manual..... | 3,00 |
| *FRISOS PARA LAS ESCUELAS:* | |
| Núm. 1. En el campo..... | 0,40 |
| Núm. 2. Escenas holandesas..... | 0,40 |
| Núm. 3. En la playa..... | 0,40 |
| Núm. 4. Estío ..... | 0,40 |
| *ARITMETICA Y GEOMETRIA.* Contiene todas las operaciones aritméticas y la Geometría completa, por J. Plaza..... | 0,30 |
| *PROGRAMA DE DIBUJO,* dividido en seis grados, *muy útil para oposiciones,* por Esbry..... | 1,25 |
| *SOBRES PARA PICADO Y BORDADO INFANTIL.* Tres sobres diferentes, con seis tarjetas cada uno. Cada sobre..... | 0,30 |
| *LIBRO DE VISITA DE INSPECCION.* El más completo, el más práctico, el más elegante..... | 2,00 |
| *LIBRO DE ASISTENCIA ESCOLAR.* Papel excelente, impresión inmejorable, sólida encuadernación. De cincuenta hojas..... | 3,00 |
| De cien hojas..... | 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 |
| *CARPETAS CON SEIS PLANCHAS DE PAPEL CHAROLADO,* de colores diversos, preparados como trama y urdimbre, para el Tejido. Cada carpeta. | 0,40 |
| *CAJAS DE TIRAS DE PAPEL,* satinado y en colores para el Tejido y Trenzado. Precio de la caja. | 1,00 |
| *COMO SE ENSEÑA EL DIBUJO Y LAS BELLAS ARTES EN LA ESCUELA PRIMARIA,* por Lorenzo Gascón ..... | 8,00 |
| *ORTOGRAFIA ESPAÑOLA,* por Luis Huerta..... | 5,00 |

## OBRAS SOCIALES

| | Ptas. |
|---|---|
| *LAS CORPORACIONES DEL TRABAJO EN EL ESTADO MODERNO,* por el excelentísimo señor don Eduardo Aunós, Ministro de Trabajo y Previsión ..... | 5,00 |
| *ORGANIZACION CORPORATIVA NACIONAL.* Real decreto-ley de 25 de noviembre de 1926. Texto refundido en el año 1929..... | 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 |
| *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 |
| *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 |
| *IDEARIO DE PREVISION SOCIAL,* por idem... | 2,00 |
| *ENSAYO DE UN VOCABULARIO SOCIAL,* por ídem ..... | 5,00 |
| *EL SUBSIDIO A LAS FAMILIAS NUMEROSAS.* Disposiciones legales referentes al mismo y reglas prácticas para solicitarlo, por D. José Alas, Jefe le la Sección de Familias Numerosas en el Ministerio de Trabajo y Previsión..... | 1,50 |
| Instancia para solicitar el "Subsidio a las familias numerosas"..... | 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.

© Biblioteca Nacional de España

# HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vapor «María Dalmé de R.», | toneladas | 3.900 d. w. | Vapor «Roberto R.»..... | toneladas | 1.900 d. w. |
| » «Manelina R.»..... | » | 3.450 » | » «Enriqueta R.»... | » | 1.600 » |
| » «Ricardo R.». ..... | » | 2.200 » | » «Ramón R.»..... | » | 2.200 » |
| » «María R.» . .. | » | 2.200 » | » «Manuela C. de P. | » | 650 » |

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

PASEO DE COLON, 19 — TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS

**BARCELONA** — **«RAMOS»**

# CORCHO HIJOS

**Construcción y Reparación de Buques, Máquinas y Calderas de Vapor**

SOLDADURA ELÉCTRICA Y AUTÓGENA

DIQUE SECO 432' × 57' × 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

RAPIDO: NORTE DE ESPAÑA A CUBA Y MÉJICO
14 expediciones al año

EXPRESES: MEDITERRANEO A LA ARGENTINA
12 expediciones al año

LINEA: 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


© Biblioteca Nacional de España

# 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 construidos 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

© Biblioteca Nacional de España