

1931 = 63, 64 y 69 que están agotados

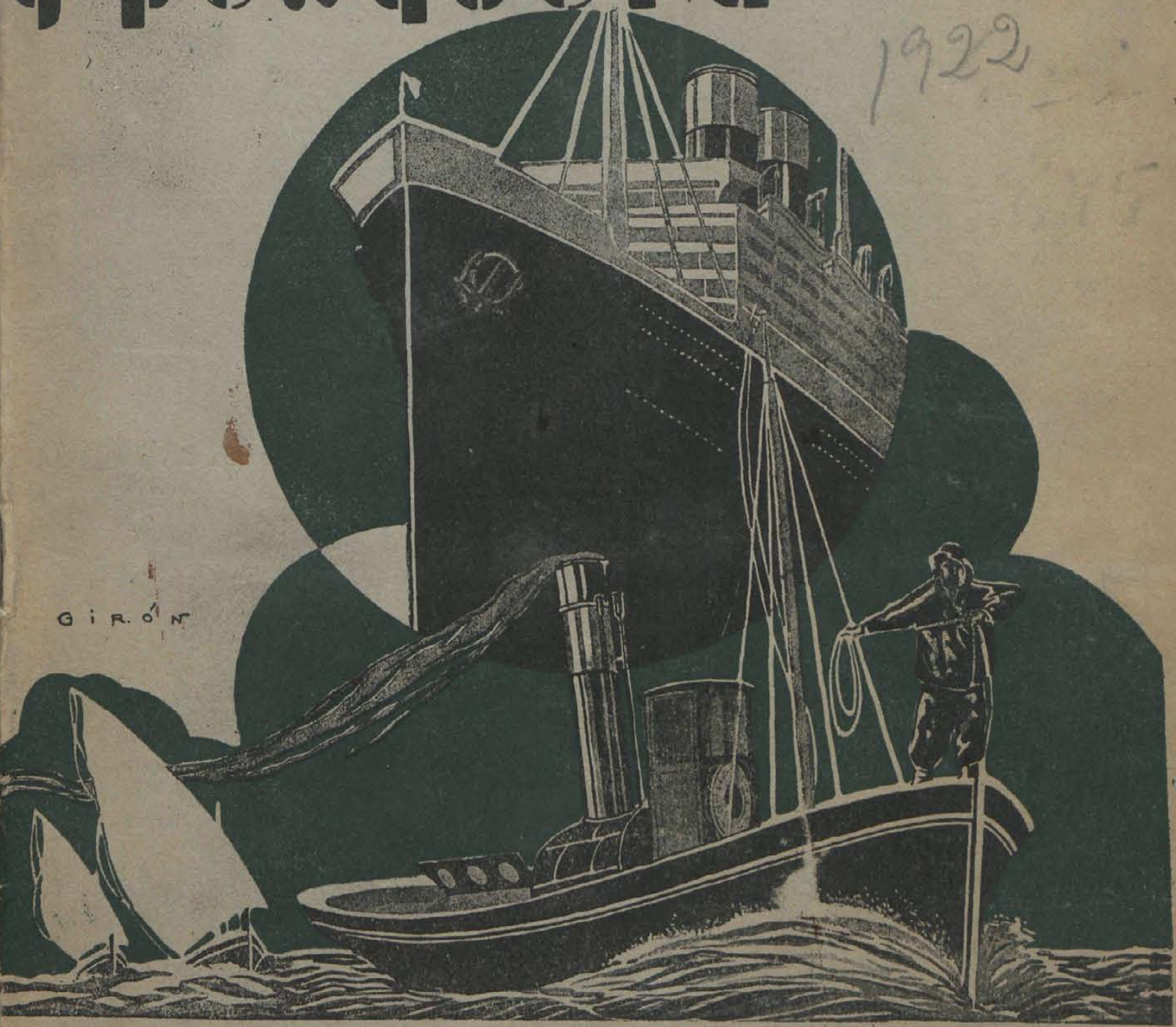
1922

Año VI * Número 65
30 de Marzo de 1931

Boletín de Marítima y pesquera

D
1922

Girón



SUMARIO

UNA DE LAS APLICACIONES MÁS INTERESANTES DEL CRÉDITO POPULAR PESQUERO.—LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL.—SOBRE NECESIDAD DE PATRONES DE PESCA.—ALMERÍA, PUERTO NACIONAL PESQUERO.—ESTADÍSTICA DE FÁBRICAS DE CONSERVAS.—ESCUELAS DE PESCA, APLICADAS A LA BENEFICENCIA DE LA GENTE DEL MAR.—LOS PUEBLOS PESQUEROS Y LOS RESIDUOS DE PESCADO.—INFORMACIÓN OFICIAL PESQUERA.—SECCIÓN HUMORÍSTICA.—ESTADO RELATIVO A LAS EMBARCACIONES DE PESCA.—CASA DEL MARINO.—CONGRESO DE LOS PÓSITOS MARÍTIMOS.—LAS ESCUELAS DE ORIENTACIÓN MARÍTIMA.—LA CRISIS DE TRABAJO.—PÁGINAS DEL EXTRANJERO.—ESTADÍSTICA DE ARTES DE PESCA EN 1930; DE LOS ESTABLECIMIENTOS, PARQUES, ETCÉTERA, QUE EXISTEN EN TODA LA COSTA; DE LA PESCA CAPTURADA EN ENERO DE 1931; DEL PERSONAL DEDICADO A LA PESCA; DE LAS ALMADRABAS QUE EXISTEN EN 1930, Y DE TALLERES DE CONSTRUCCIÓN

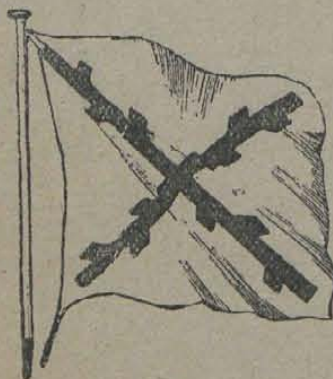
Compañía Euskalduna

de Construcción y Reparación de Buques

BILBAO

* Dirección postal: *

Apartado 13. — Bilbao



Dirección telegráfica:

«Euskalduna».-Bilbao

CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES DE VAPOR Y MOTOR,
REMOLCADORES, DRAGAS, GANGUILES, GRUAS, CHUPONES, ALJI-
BES, GABARRAS, EMBARCACIONES DE RECREO Y DEMAS ELEMEN-
TOS FLOTANTES

CONSTRUCCION Y REPARACION DE MAQUINAS Y CALDERAS, MA-
QUINILLAS Y MOLINETES DE VAPOR Y ELECTRICOS

FABRICACION DE HELICES, ANCLAS, ESCOBENES, GATERAS, CHI-
MENEAS, VENTILADORES, ETC., Y TODA CLASE DE TUBERIA

GRANDES DIQUES SECOS PARA TODA CLASE DE REPARACIONES,
LIMPIEZA Y PINTURA DE FONDOS

TALLERES DE CALDERERIA, FORJA, ESTAMPADO, AJUSTE, FUNDI-
CION DE HIERRO, ACEROS MOLDEADOS, ACEROS ESPECIALES,
BRONCES Y TORNILLERIA PARA TODA CLASE DE CONSTRUCCIO-
NES METALICAS Y MECANICAS

SE HACEN ESTUDIOS Y PROYECTOS

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 Málaga. Admitiendo carga y pasajeros

Paseo de Colón, núm. 19
BARCELONA

Telegramas y telefonemas:
“RAMOS”

Corcho Hijos

Construcción y Reparación de Buques, Máquinas y Calderas de vapor
SOLDADURA ELÉCTRICA Y AUTÓGENA

DIQUE SECO 432' × 57' × 23'7"

Instalación de aire comprimido

Fundiciones de hierro y metales

Telegramas CORCHO

SANTANDER

Compañía Trasatlántica

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

Servicios regulares

Servicio tipo Gran Hotel. - T. S. H. Radiotelefonía, Orquesta, Capilla, &

DIRECTO: España - New-York

7 Expediciones al año

RAPIDO: Norte de España a Cuba y Méjico

14 Expediciones al año

EXPRESS: Mediterráneo a la Argentina

12 Expediciones al año

LINEA: Mediterráneo, Cuba y New-York

14 Expediciones al año

» Mediter.^o, a Puerto Rico, Venezuela y Colombia

14 Expediciones al año

» Mediterráneo a Fernando Póo

12 Expediciones al año

Para informes, a las Agencias de la Compañía en los principales puertos de España. En Barcelona oficinas de la Compañía: Plaza de Medina-celi, número 8

AYUNTAMIENTOS, DIPUTACIONES,
JUNTAS DE OBRAS DE PUERTO, JEFA-
TURAS DE OBRAS PÚBLICAS, CON-
TRATISTAS DE OBRAS, ENTIDADES
O PARTICULARES

que preciséis con frecuencia realizar gestiones
y presentar documentos en ministerios u otras
dependencias, la AGENCIA AIVAP,

Avenida de Pi y Margall, 18 (7.º 32).-MADRID

se encarga de hacer toda esa labor, con rapi-
dez y eficacia, por una módica mensualidad

Compañía Naviera Fierros

(S. A.)

O V I E D O

VAPORES:

Juan Manuel Urquijo.... 3.200 toneladas.

Alfonso Fierro..... 2.350 —

Publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo (Sociedad de las Naciones)

Todos los grandes problemas sociales planteados en el mundo se hallan tratados de un modo científico y objetivo en las publicaciones editadas en español por la Oficina Internacional del Trabajo (Sociedad de las Naciones).

Hasta ahora han aparecido las siguientes:

La organización científica del trabajo. Por Paul Devinat. — 7 pesetas.

Las relaciones industriales en los Estados Unidos. Por H. B. Butler. — 5 pesetas.

La evolución de las condiciones del trabajo en la Rusia de los Soviets. — 5 pesetas.

El movimiento sindical en la Rusia de los Soviets. — 7 pesetas.

Los Consejos de empresa en Alemania. — 5 pesetas.

Los salarios y la jornada de trabajo en las minas de carbón. — 10 pesetas.

La jornada de ocho horas y sus resultados. Por Edgard Milhaud. Prólogo de Albert Thomas. — 4 pesetas.

El seguro contra el paro. — 5 pesetas.

La libertad sindical. — 5 pesetas.

El trabajo forzoso. — 8 pesetas.

Legislación social de América Latina. Por Moisés Poblete Troncoso. — Dos tomos: el primero, 15 pesetas, y el segundo, 25.

La organización internacional del trabajo. Por A. Fabra Rivas. — 5 pesetas.

La organización internacional del trabajo y el progreso social. Por A. Fabra Ribas. — 1,50 pesetas.

La organización internacional del trabajo y los seguros sociales. — 1 peseta (agotado).

Conclusiones generales de la encuesta sobre la producción. — 1 peseta.

La Semana Social de Barcelona. — Conferencias de Albert Thomas, Maurette, Fauquet, Tixier y S. Aznar. — 0,60 pesetas.

Durante el año 1931 se publicará un mínimo de cuatro obras y un máximo de seis, de palpitante interés social. Y así en los años sucesivos.

Las organizaciones patronales y obreras, los Comités paritarios, los Centros técnicos y los particulares que se interesen en las cuestiones sociales deben adquirir para sus bibliotecas las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo, que son, al mismo tiempo, obras de información, de estudio y de consulta.

Adquiera usted las obras publicadas antes de que se agote la edición. Luego, con un gasto de 35 a 40 pesetas al año, podrá usted completar su biblioteca con las publicaciones que vayan apareciendo, y estará siempre al día en todo lo que se refiere al problema social.

Dirigid los pedidos al administrador de ESPAÑA MARITIMA, Barbieri, 24, quintuplicado.

Sociedad Anónima «Balenciaga»

Z U M A Y A

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

Astilleros de Cádiz ECHEVARRIETA Y LARRINAGA

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

Apartado 39

CADIZ

ESPAÑA MARÍTIMA Y PESQUERA

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

Dirección y Administración:
Barbieri, 24 quintuplicado, pral.

TELÉFONO 33373
Apartado de Correos núm. 3.022
MARZO DE 1931

Toda la correspondencia
al Apartado de Correos

Una de las aplicaciones más interesantes del crédito popular pesquero

DESDE hace años viene operándose en nuestro litoral la transformación de las antiguas embarcaciones de pesca a vela en mixtas de este medio de locomoción y motor. Los beneficios que con ello se derivan para la pesca son de gran importancia, no siendo menores los que reporta a los tripulantes de sus embarcaciones.

Nuestra meseta continental, en donde viven y se desarrollan las especies sedentarias, viene empobreciéndose año tras año, sin duda alguna debido a la acción constante de las innumerables embarcaciones que en ella se dedican, legal o ilegalmente, a la pesca de arrastre. Todo lo que sea dotar a aquéllas de medios que les permitan alejarse de la costa y, por lo tanto, que hagan viable el cumplimiento de reglamentaciones que impidan pescar en la zona en donde viven las especies indígenas, ha de redundar en fomento de nuestra riqueza pesquera. Por otra parte, el uso de los motores permite pescar mayor cantidad de pesca en menor tiempo y el rápido traslado de la misma a los lugares donde ha de venderse. Además, las tripulaciones no tienen que dedicarse al rudo trabajo a que antes les obligaban las maniobras de orientación de las velas y el uso de los remos.

Ahora bien, la transformación de que nos ocupamos, principalmente por las razones expuestas, tan beneficiosa para la industria y los patronos y obreros a ella dedicados, tiene que realizarse lentamente, teniendo en cuenta el escaso capital de que disponen los armadores de embarcaciones de pesca litoral. A salvar estos inconvenientes ha venido un reciente acuerdo del Instituto Social de la Marina, en virtud del cual se facilitarán a dichos armadores, por intermedio de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos, los créditos necesarios en las condiciones de extrema baratura (tres por ciento anual) en que la expresada Institución realiza todas sus operaciones de préstamo.

No hemos de ocultar nuestra satisfacción por el importante acuerdo de que nos ocupamos. La mayoría de las luchas que es preciso sostener para el progreso de las industrias, y muy marcadamente de la pesquera, de patronos tan modestos, son de un señalado carácter económico-social. Si no se ayuda a los armadores pobres a transformar sus medios de pesca, ellos y las tripulaciones de sus embarcaciones, por trabajar a la parte, son víctimas económicas de su inferioridad con respecto a los que disponen de medios que les permiten adquirir material moderno e intensivo. De ahí que éstos tengan que vencer, para la aclimatación de sus sistemas de pesca, obstáculos, algunas veces temporalmente invencibles. Sólo el crédito popular, colocando a todos en condiciones económicas suficientes, puede encontrar soluciones eficaces y justas desde el punto de vista personal, y beneficiosas desde el nacional.

La crisis económica mundial

HACE unas semanas publicaba "El Sol" unas interesantes declaraciones del secretario del "Foreign Office", Sr. Butler, admirablemente recogidas por el redactor del referido periódico D. Rodolfo Viñas.

La indiscutible autoridad del secretario del "Foreign Office", que es también alto funcionario del Ministerio del Trabajo de Inglaterra, y lo sugestivo del tema, nos induce a hacer sobre el mismo algunas breves consideraciones.

En la contestación al cuestionario que el señor Viñas ha presentado a Butler, manifiesta este último la necesidad de que los países europeos y americanos, principalmente Estados Unidos y Canadá, realicen una obra de conjunto para resolver los grandes problemas económicos que con iguales características se manifiestan en ambos continentes.

Hay una íntima relación—dice Butler—entre la situación económica europea y la que se manifiesta en los países citados, y pone como ejemplo la crisis cerealista de Canadá, en cuyo país las tres provincias productoras—Alberta, Manitoba y Saskatchewan—tienen una superficie de 757.000 millas cuadradas, o sea una extensión mayor que Francia, Alemania, Italia y España reunidas. En esta extensión de terreno viven poco más de 2.000.000 de personas, y se producen 68.125.000 *quarters* de trigo (un *quarters* = 2,17 quintales). De esta cantidad eran destinados a la exportación a Inglaterra, Francia y Alemania, centros consumidores del Canadá, unos 50.000.000 de *quarters*.

A pesar de las indicadas cifras, la crisis económica del Canadá se presenta con los caracteres más agudos, hasta el extremo de que los granjeros canadienses se hallan en la miseria, habiendo tenido que vender sus tierras la mayor parte de los pequeños propietarios y hallándose una gran parte de la cosecha de 1929, y la totalidad de la de 1930, almacenada.

El Gobierno canadiense se ha visto obligado a prohibir la inmigración, dado que la cifra de obreros parados en aquel país ha aumentado en 115.000.

Entiende Butler que la crisis del Canadá tiene como causa principal la disminución de la capacidad adquisitiva de los países europeos, como consecuencia de la crisis de trabajo existente en los mismos. Europa podría producir muchas mercancías que el Canadá necesita y que adquiriría a cambio de trigo; pero no existe el medio que permita compen-

sar las necesidades de venta del Canadá con las necesidades de compra de Europa.

Un cuadro semejante podría trazarse con relación a los Estados Unidos, de los que la Federación Americana del Trabajo ha dicho: "Dependemos del extranjero en una gran parte de nuestra actividad económica, y la suerte de los asalariados extranjeros se halla estrechamente ligada a la suerte de los nuestros."

El desacuerdo en la resolución de los problemas económicos son la principal determinante del desquiciamiento económico mundial.

Es también—siempre a juicio del Sr. Butler—otra causa fundamental la racionalización de la industria, en virtud de la cual, la mano de obra disminuye notablemente a medida que va siendo más científica la explotación de las labores de la producción.

Concede Butler una gran importancia a la resolución de estos problemas por medio de la Sociedad de Naciones y la Oficina Internacional del Trabajo, organismos que han de elaborar fórmulas que remediaren las dificultades económicas con que tropieza el mundo.

Hay, a nuestro juicio, una gran justeza en la apreciación de los hechos determinantes de la crisis económica mundial. Ciertamente, la racionalización de la industria, dando de sí una superproducción cuyo coeficiente va siendo mayor a medida que los métodos científicos son más perfectos, determinan una crisis de trabajo que trae como consecuencia una crisis de consumo.

Y es que los medios científicos que dispone la Humanidad no guardan la menor relación con la organización social de los pueblos. ¿Cómo, si no, sería posible que, mientras los obreros del Canadá viven miseramente del subsidio del paro forzoso, estuviesen los trojes de aquel país abarrotados de trigo?

Por eso, Butler tiene razón: estos problemas económicos tan vastos requieren un amplio concierto internacional que determine normas precisas para encauzarlos.

La Sociedad de Naciones puede establecer normas precisas en las relaciones comerciales de los pueblos. La Oficina Internacional del Trabajo ha de provocar una legislación obrerista en todos los países del mundo; que impida que la máquina que ahorra trabajo sea un enemigo del hombre.

Sobre necesidad de patrones de pesca

PAULATINAMENTE, desde fines del siglo pasado, la pesca que se hacía en pequeñas embarcaciones de remo o vela, ha venido transformándose, y hoy se emplea en ella buques de vapor con tonelaje considerable y cada día creciente, que se separan muchos centenares de millas de tierra, y se usan grandes y complicados aparejos, para cuyo manejo se necesita una gran maestría, y sin embargo todo continúa igual; por lo demás, sigue sin intervenir el Presupuesto del Estado en la enseñanza de los que son principal factor en la producción de centenares de millones de pesetas, y los patrones de pesca, todos, sin excepción, siguen obteniendo su título mediante un simple examen oral, referente a artes de pesca y conocimiento de costa, sin que de nadie tengan el menor auxilio de enseñanza náutica.

Los armadores de buques pesqueros no pueden prescindir de esta clase de personal como principal elemento de su negocio, y lo tratan como al verdadero jefe del mismo en la mar, y por el contrario, la acción tutelar del Estado, ejercida por medio de sus autoridades, atendiendo en primer término a la seguridad de las vidas de los tripulantes, impone como jefe de la expedición a un capitán, piloto o patrón de cabotaje, cuya competencia le asegura las debidas garantías.

Esta duplicidad de mando trae consigo, en momentos dados, dificultades bien conocidas, que sólo podrían corregirse de un modo satisfactorio reuniendo los conocimientos necesarios a ambos fines una misma persona, planteándose el siguiente dilema: o que el patrón de pesca reúna a los suyos de hoy los conocimientos necesarios a satisfacción del Estado para conducir el buque entre el pequero y la base de pesca, o que el capitán o patrón adquiera la pericia necesaria y medio de acreditarla para ser preferido por los armadores de buques de pesca para el mando de sus respectivos barcos en todo momento.

Ambas soluciones serían satisfactorias; pero la primera conduce al mejoramiento de la condición de un hombre de mar, mientras que la segunda a redoblar la rudeza de la profesión del personal náutico, que está acostumbrado a otra cosa, y que siempre pensó en un régimen de vida más destacado del trabajo obrero.

De cualquier forma concreta que se trate de re-

solver el problema, el final ha de ser esencialmente el mismo: la reunión en una misma escuela de las respectivas enseñanzas complementarias.

Podemos fijar nuestra atención en el régimen que existe en Francia y Bélgica, ya que Portugal en este aspecto pesquero no parece haberle dado hasta ahora más importancia que nosotros. Las costas de la primera de las dos expresadas naciones no alcanzan a tener la extensión de algunas de nuestras provincias marítimas, y su mercado, de siete y medio millones de habitantes, exige y compensa el sacrificio de toda clase de esfuerzos para buscar la pesca donde la haya, y por esto ha tenido que crear y forzar la formación de pescadores y de hombres de mar en general, estableciendo cuatro escuelas, que se consideran como modelos de las de su clase.

En Francia existen diversas escuelas distribuidas por la costa, y se expiden:

1.º Certificado de capacidad, que autoriza a los jefes de los buques que lo poseen para alejarse 50 millas de la costa;

2.º Nombramiento de Patrón de pesca, que autoriza a sus titulares para mandar buques que pesquen entre el Ecuador y los 72º de latitud Norte y en el sentido de la longitud, entre el meridiano de 28º al Oeste y el 26º, así como en todo el Mediterráneo al Este, y

3.º Nombramiento de Capitán de pesca; a sus titulares concede aptitud para pescar dentro y fuera de ambas zonas.

(También este título se da a los Capitanes de la Marina mercante que cumplen ciertas condiciones.)

Para navegar por las dos primeras zonas no se exige a los que mandan conocimiento de la situación astronómica completa, sin duda porque la dirección media de su costa atlántica, orientada de Norte a Sur, es propia para recalar por latitud siempre, y la disposición de su fondo se presta a dar una idea de la longitud. Tampoco se expresa de un modo explícito, que para ser admitido a examen sea necesaria una prueba anterior, de ser práctico en ningún trozo de costa que haya de ser la base de su competencia, ni esta prueba se exige en el examen mismo.

Entiendo que nuestro caso, con un exceso de pescadores de escasa cultura, pero que han vivido en la mar desde su infancia, con una gran exten-

sión de costa y una demanda no excesiva del consumo, es distinto del de Bélgica, y nuestras posibilidades económicas debemos dedicarlas a mejorar la instrucción cultural y profesional de nuestros pescadores, pero no a crear escuelas de formación de gente de mar. Tampoco podemos copiar literalmente lo que se hace en la República francesa, pues si bien Francia, en el orden de extensión de costas, número de pescadores e importancia de su concurso interior, se aproxima más que Bélgica a nuestro caso, existen algunas otras razones para que, sin perder la atención de sus programas y régimen, nos veamos obligados a iniciar la resolución del problema por distintos caminos.

En España, por precepto legal establecido en fecha que se pierde en los primeros orígenes de nuestra reglamentación pesquera, el que no sea capitán o piloto no puede ejercer el mando en la pesca más insignificante o importante sin sufrir una prueba de poseer el conocimiento del trozo de costa en la que probablemente hayan de tener lugar las recaladas de la embarcación pescadora; y esta regla, que se observa con toda exactitud y sin dificultad, como todo lo que tiene origen tradicional, representa una ventaja para el problema que estudiamos, que debemos apreciar y conservar.

La regla de seguir un paralelo determinado para llegar a un puerto de la misma latitud, no puede ser de aplicación para el pescador del Cantábrico y de otros lugares de la Península que, habiendo terminado su pesquera, después de varios días en la mar fuera de la vista de tierra, se propone volver a su puerto.

El pescador que, llegando de alta mar lejana y quiera recalar sin vacilaciones y sin peligro a una costa, si ésta se extiende en el sentido del paralelo, debe tener siempre una idea más aproximada del meridiano en que se encuentra, que la obtenida por la estima, cuyo error, al cabo de algunos días, sin comprobación astronómica, puede ser, y será probablemente, excesivamente grande. Se hace necesario, por lo tanto, que siquiera de un modo aproximado sepa la longitud del lugar por medio del cálculo de un horario, que por imperfecto que sea, la aproximación de los datos que se empleen siempre conducirá a un resultado suficientemente aproximado para que, dado lo extenso que es siempre el trozo de costa de la competencia de un patrón, pueda recalar acertadamente por las aguas de su zona.

Por lo expuesto, debe culminar el programa para patrón de pesca que haya de ir a regiones lejanas, en el conocimiento de la estima, latitud por meri-

diano de Sol y altura de Polar, y de un cálculo de horario, sea por el procedimiento clásico o por otro más moderno, pero que le proporcione el medio de conocer la longitud con cierta aproximación, situación por marcaciones, cartas, manejo de los instrumentos náuticos, incluyendo el de los aparejos, y receptores de señales horarias para comprobación de cronómetros.

La escuela no debe limitar su cometido a la enseñanza de los procedimientos clásicos o reformados, sino que debe estudiar y facilitar los medios de simplificar su ejecución, a fin de que haya la debida armonía entre aquellos procedimientos y estos medios. Así, la publicación de un pequeño Anuario que contenga la ecuación de tiempo y declinación de Sol (junto a éstos, las distancias polares) de hora en hora, a las horas astronómicas de Greenwich, comprendidas en el rato de mañana y tarde, en que es oportuno observar dicho astro en nuestras longitudes, según la estación, con inclusión solamente de cualquier dato útil a los procedimientos adoptados, y una colección de tablas, seleccionando también las que puedan tener aplicación, y que contenga una en que, sin artificio complicado, exprese las equivalencias de arcos, expresados en tiempo y sexagesimales de grados, será medio conducente a evitar posibles equivocaciones y pérdida de precioso tiempo.

* * *

El extremo más importante de todo cuanto pueda referirse a la enseñanza de náutica pesquera, es llamar a ella a los pescadores más inteligentes, pues si de más de 100.000 pescadores que existen en España se lograra hacer una perfecta selección de los 500 más inteligentes y capacitados para el estudio, no puede haber duda que la labor de la Escuela sería muy fructífera. Pero nada más difícil en la práctica y más dado a imperfección que la elección por concursos y oposiciones, y se hace necesario optar por lo que parezca menos imperfecto.

Suponiendo que el número de patrones de pesca, con conocimientos náuticos, que necesite nuestra flota pesquera del porvenir sea de 500; suponiendo también que para el reemplazo de estos 500 hombres de profesión libre se necesite crear todos los años 75 patrones, y que los cursos para obtener el título duren cuatro meses, incluso algunos días de exámenes y descanso de los profesores, el número de alumnos que simultáneamente deben encontrarse en estudio es de 25.

Como en cada Escuela de náutica de pesca habría

también otras enseñanzas referentes a pesca, como la pesca misma, trato que a bordo debe dársele al pescado, conservación del pescado fresco y algo de industrias derivadas; teniendo asimismo en cuenta que la enseñanza náutica debe ser muy intensiva e individual, el número de escuelas completas de náutica que se creasen debería ser de dos, y podrían establecerse una en el Norte y otra en el Sur; sin que esto fuera obstáculo para que en diversos lugares de la costa se estableciesen, con carácter oficial, secciones sostenidas por el Estado o por los organismos locales, que podrían expedir títulos reconocidos por el Estado si se ajustaban en sus enseñanzas y exámenes a las mismas normas establecidas por la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas para las escuelas del Gobierno.

Como medio de selección y de estimular al estudio a las clases pescadoras, podría instituirse una estampilla y un pequeño premio en metálico cada año, que se concedería, mediante una oposición que se celebrase pocos días antes de la declaración de inscriptos disponibles en la capital de cada trozo, entre los de la convocatoria que lo solicitasen, acreditando haber ejercido antes la pesca durante dos años, después de haber cumplido los catorce.

Las materias del examen habrían de ser las mismas del programa de orientación marítima y conocimientos pesqueros, si bien a estos últimos, y a los de Aritmética y Geometría, habría de corresponder la mayor importancia, y, por consiguiente, el mayor coeficiente de apreciación comparativa.

De cada 50 alumnos, el que demostrase mayor competencia obtendría el derecho a que en todos sus documentos del servicio militar y títulos referentes a pesca se le estampase la nota de *distinguido en instrucción y conocimientos pesqueros*, a matrículas gratis en la escuela, y a que se le facilitasen en la misma los libros necesarios para su estudio, así como a que se le considerase de condición preferente, en caso de que el número de alumnos de escuelas llegase a limitarse.

El ideal sería conseguir de las Diputaciones y Ayuntamientos de la costa becas de 1.000 pesetas, cantidad suficiente para viajes y dietas para estancia de cuatro meses en el lugar de residencia de la Escuela, cuyas cantidades fuesen depositadas en la Habilitación de la Comandancia de Marina de la provincia, hasta el regreso del servicio del inscripto, si había sido llamado a éste, o hasta su declaración definitiva de excedente de cupo, a partir de cuyas fechas podrían hacer uso de su derecho.

En cuanto a la preparación de los capitanes, pi-

lotos y patrones, es a ellos a quienes interesa adquirir los conocimientos de pesca necesarios para obtener de los armadores la confianza y el mando de los buques pesqueros, ya que por parte del Gobierno no existe precepto alguno que oponer a ello.

Ahora bien; como existen algunos que ejercen o han ejercido mando de buques de pesca durante algunos años, y en este tiempo han adquirido, sin duda, conocimientos y práctica pesquera, que los capacita para dirigir por sí mismos las faenas de pesca, debieran estudiarse las condiciones necesarias para expedirles algún título que les acreditase su competencia ante los directores de empresas pesqueras; lo que podría ser de utilidad, por la importancia que suele concederse en España a la intervención del Estado en todo lo que signifique certificado de capacidad.

A. B. C.

Almería, puerto nacional pesquero

La Prensa almeriense viene ocupándose con sumo interés de los inconvenientes que el Ayuntamiento de aquella capital opone para llevar a feliz término la construcción de un puerto pesquero en aquella ciudad.

Con una gran tenacidad puesta en la demanda consiguieron las fuerzas vivas de la población la consignación de un crédito por parte del Estado para la construcción del mencionado puerto pesquero. Para la concesión del crédito se alegaron razones poderosísimas, que fueron justamente atendidas. El pueblo almeriense, tan olvidado de todos, vió con agrado cómo alguna vez se acordaban de él, y creyeron ya ver construido su puerto pesquero, puesto que era natural que, siendo la medida beneficiosa para Almería, nadie habría de oponerse a ella.

Pero es lo cierto que las obras no han comenzado, a pesar del tiempo transcurrido; y al decir de la Prensa almeriense, ello se debe a los inconvenientes y trabas que el Ayuntamiento opone.

No sabemos las razones que el Ayuntamiento de Almería dará o los intereses creados que la construcción del puerto puede lesionar; lo que sí afirmamos es que los reparos que el Ayuntamiento oponga a la construcción del puerto pesquero lesionan de una manera patente los intereses de la hermosa capital andaluza, y esos son precisamente los únicos intereses que está obligado a defender,

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias Marítimas

Fábricas de Conservas

PROVINCIAS MARITIMAS	De Conservas	De Escabeche	De Salazón	OPERARIOS				ELABORADO EN LATA	
				HOMBRES		MUJERES		Kilos	Pesetas
				Total en jornales	Jornal	Total en jornales	Jornal		
San Sebastián.....	»	»	32	64.650	9	233.640	4	»	»
Bilbao.....	16	20	44	235.020	7,50	500.400	3	4.640.100	8.455.067
Santander.....	22	27	63	129.540	8	428.205	4	3.671.137	3.450.851
Gijón.....	(no se han recibido los datos)								»
Total primer trozo.....	38	47	139	429.210	»	1.162.245	»	8.311.237	11.905.918
Ferrol.....	9	30	39	200.172	5	546.816	2,50	1.540.833	2.515.850
La Coruña.....	4	7	15	40.370	5	39.385	2	388.640	247.190
Villagarcía.....	16	4	28	252.739	5	527.109	2	2.151.850	3.551.250
Pontevedra.....	7	4	5	28.075	5,50	287.300	2,50	4.825.000	6.412.000
Vigo.....	33	16	18	430.631	6	1.524.527	2,50	6.939.480	10.932.928
Total segundo trozo.....	69	61	105	951.987	»	2.925.137	»	15.845.803	23.659.218
Huelva.....	17	10	46	790.740	6	880.500	3	2.492.537	(se ignora)
Sevilla.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cádiz.....	14	2	6	39.500	8	59.500	2,50	1.640.000	1.408.000
Algeciras.....	(se ignora)		»	41.100	4,50	24.075	2,25	826.000	1.700.000
Ceuta.....	3	»	3	62.161	6	15.650	3	260.709	1.042.836
Total tercer trozo.....	34	12	55	933.501	»	979.725	»	5.219.246	4.150.836
Gran Canaria.....	1	»	2	103.080	6	98.250	3,50	80.000	150.000
Tenerife.....	4	»	1	(se ignora)	»	»	»	180.000	450.000
Total cuarto trozo.....	5	»	3	103.080	»	98.250	»	260.000	600.000
Málaga.....	7	7	7	14.122	5	29.495	2	141.050	673.100
Almería.....	1	1	4	26.000	6	26.000	2,50	48.000	84.000
Melilla.....	»	»	1	15.330	6	18.250	2,50	252.000	194.000
Total quinto trozo.....	8	8	12	55.452	»	73.745	»	441.050	951.100
Cartagena.....	»	»	9	13.371	7	5.136	3	»	»
Alicante.....	»	»	1	375	5	325	2,50	»	»
Valencia.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tarragona.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Barcelona.....	»	»	18	4.275	7	19.773	3	4.250	8.500
Total sexto trozo.....	»	»	28	18.021	»	25.234	»	4.250	8.500
Mallorca.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Menorca.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total séptimo trozo.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suma Total.....	154	128	342	2.491.251	»	5.264.336	»	30.081.586	41.275.572

NOTA.—Entiéndase por "Escabeche" la conserva en que haya vinagre bien perceptible; por "Salazón" y "En seco" lo que tal sea.
NOTAS SOBRE EXPORTACION.—San Sebastián exportó a Italia; Bilbao, a Italia, Brasil y Argentina; Santander, a Italia, Inglaterra, a todo el mundo, principalmente a Italia; Huelva, a Italia, y Melilla, a Italia y Estados Balcanes. También exportaron parte de su

Año 1930

EN SALAZON		SAL EMPLEADA		EN SECO		ESPECIES ELABORADAS
Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	
5.560.193	10.257.298	4.002.000	118.600	»	»	Anchoa, bacalao.
2.085.400	2.125.640	902.000	68.830	»	»	Anchoa, bonito, paparda, chicharro, calamares, palometa.
2.480.037	2.086.395	1.399.760	173.044	381.500	215.200	Anchoa, chicharro, bonito, palometa, verdel, aguja, sardina, bocarte.
»	»	»	»	»	»	»
10.125.630	14.469.333	6.303.760	360.474	381.500	215.200	»
4.669.027	4.360.878	3.572.310	176.452	121.433	102.000	Sardina, parrocha, verdel, bocarte, anchoa, congrio, chicharro, caballa, bonito, jurel.
1.114.000	730.080	781.450	55.045	22.100	57.300	Anchoa, sardina, bonito, besugo, castañeta, verdel, chicharro, caballa, congrio, calamar, bocarte.
1.867.400	1.956.100	1.171.200	50.119	59.800	146.540	Sardina, parrocha, bocarte, congrio, espadín, calamares, mariscos.
130.000	154.000	1.530.000	48.200	350.000	950.000	Sardina, espadín, bocarte.
548.000	859.600	2.018.000	100.080	»	»	Sardina, espadín, jurel, caballa, anchoa, pescadilla, besugo, almeja, berberecho.
8.328.427	8.060.658	9.072.960	429.896	553.333	1.255.840	»
6.159.080	(se ignora)	3.911.000	109.978	11.500	15.000	Caballa, sardina, boquerón, lacha, boga.
124.000	132.000	461.100	»	»	»	»
130.000	183.500	275.000	8.368	»	»	Atún, sardina, caballa.
80.885	121.327	100.000	11.920	»	»	Sardina, caballa, abacora, melva, bonito, xarda.
6.493.965	436.827	4.747.100	8.000	40.000	200.000	Atún, bonito, melva, abacora, caballa, boquerón, sardina.
315.000	490.000	2.677.500	138.266	51.500	215.000	»
250.000	395.000	122.500	96.162	2.069.650	1.374.190	Corvina, atún, samas, chopas, cherne, burro, bonito.
565.000	885.000	2.800.000	7.250	»	»	Atún.
47.800	62.750	48.050	103.412	2.069.650	1.374.190	»
245.000	224.000	520.000	»	»	»	Boquerón, sardina.
325.000	194.000	120.000	21.750	»	»	Sardina.
617.800	480.750	688.050	6.600	»	»	Sardina, boquerón, caballa.
174.184	200.936	142.500	30.860	»	»	»
28.750	7.850	10.300	»	»	»	Sardina, melva.
»	»	»	515	»	»	Sardina.
546.500	539.725	131.400	»	»	»	»
749.434	748.511	284.200	18.055	»	»	Sardina, boquerón, anchoa.
»	»	»	22.990	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»
26.880.256	25.081.079	23.896.070	1.085.898	3.055.983	3.060.230	»

rigurosamente, y por "Conserva" todo lo que lo sea por envase y no pertenezca a los otros grupos.
rra, Argentina, América del Norte, Holanda, Francia, Egipto y Méjico; La Coruña, a Nueva York, América del Sur Inglaterra e Italia; producción Ferrol, Villagarcía, Pontevedra, Cádiz, Málaga, etc.

Escuelas de pesca aplicadas a la beneficencia de la gente del mar

II

DESDE los diez u once años, los niños aprenden cocina y manejo del motor auxiliar.

De los once a los trece años, embarcan en los barcos anejos, por grupos de cinco a diez. Los primeros viajes en el "Ibis III" no son más que salidas para preparación y adaptación a la mar. Después el programa es más severo. El profesor de la escuela fija ("Ibis I") propone a los alumnos cuestiones sobre lo que el marino tiene ocasión de observar o hallar en la mar, y tales cuestiones sirven de base para trabajos escritos, a los cuales los muchachos se dedican en la mar una hora por día. Además hacen ejercicios de memoria, aprendiendo y recitando trozos de los reglamentos marítimos.

La navegación se enseña de un modo exclusivamente práctico. Se refiere a pocos temas: la corrección de rumbos, interpretación y empleo de las cartas, escandallo, marcaciones de farolas o puntos de tierra y el manejo del cuadernillo de bitácora. Los reglamentos de abordajes y el estudio de abalanzamiento se hacen por diagramas y por un disco de Broughton.

Mientras dura este viaje de pesca, el Capitán o el Segundo enseñan brevemente a los aprendices cuál es el procedimiento que se debe aplicar para situar el barco; y el muchacho, sobre tal base, hace sus trabajos, que luego un profesor de navegación revisa y corrige.

Algunas maniobras se tratan de igual manera, y además los profesores dan periódicamente lecciones de meteorología, termometría, mecánica, en lo que se relacionan con el oficio de pescador. En cuanto al manejo del motor, es objeto de un estudio detenido.

A los seis meses de navegación regular, el muchacho reanuda sus estudios profesionales durante un trimestre en el barco-escuela fijo. A los trece años próximamente, el alumno elige entre prolongar sus trabajos en los barcos de la escuela, la entrada en la escuela de aprendices marineros del Estado y su paso a embarcaciones de pesca belgas (si son huérfanos de pescadores), o en los veleros de la Sociedad de Amberes, de comunicaciones marítimas (si es huérfano de marino mercante); seguidamente, éstos, después de un viaje a vela, pueden ser recibidos en uno de los paquebotes de la Red

Star Line de Amberes, a manera de alumnos, yendo en cada uno de estos barcos dos alumnos del "Ibis".

Los emolumentos excepcionales que los alumnos reciben por servicios en barcos de pesca o de comercio, o los donativos en su beneficio, se inscriben a nombre del beneficiado en una sección de la caja general de ahorros.

En un intervalo de seis o siete años, el "Ibis" ha producido 35 aprendices pescadores y 18 alumnos han ingresado en la marina mercante.

Además se ha creado una casa (incorporada al "Ibis I", el escuela-estación) para los antiguos alumnos, ya embarcados, que no poseen hogar; este anejo está provisto de todo lo necesario para ser un buen alojamiento y funciona por cuenta de los que a él se acogen.

Evidentemente que esta Obra de huérfanos de pescadores, creada y sustentada sin subvención alguna, implica grandes gastos. Salida de una idea de caridad y de previsión, ha de garantizarse necesariamente con la hábil explotación de los barcos anejos al fijo; de tal modo, que sus funciones como barcos-escuelas sean compatibles con un buen rendimiento en lo económico, lo cual hará que sean escuelas también para todos los que con la industria de pesca y su progreso estén interesados.

Piedra angular de este hermoso edificio es la Sociedad cooperativa "Ibis", que tiene por objeto el estudio para mejora de la industria de pesca, tanto en captura como en conservación y venta del pescado. Fué fundada en Bruselas en 1908, y el mínimo de su fondo social se fijó en 500.000 francos.

Para la constitución de la misma se pudo contar con el apoyo de muchas personas que, indudablemente, estaban movidas, en primer término, por espíritu de caridad y sentido social, y el funcionamiento económico es verdaderamente acertadísimo.

En cuanto al régimen económico y al de vida interior en los barcos anejos al barco-depósito, son verdaderamente modelos: son producto de una observación muy acertada, y según reglas, con miras sociales muy elevadas y conocimientos marinos y náuticos completos. En el interior de los barcos, la higiene, la limpieza, los medios de salvamento, botiquín, trajes de faena, cocina, etc., son primorosos; las cámaras de pescado son aisladas, aireadas y baldeadas.

Una intervención o un representante de la Institución en el desembarco de la pesca, ingresos, gas-

tos y cuanto es de orden económico, hace que las dotaciones de los barcos estén al corriente de lo que éstos producen y tengan plena confianza en la dirección de la empresa.

En contra de lo que es ordinario en los barcos de vela del litoral, además de una parte del producto, los marineros del "Ibis", de motor, tienen un sueldo fijo (20 francos por semana; era antes de la guerra). Esa participación era del 5 por 100 para los marineros, 6 por 100 para el Segundo, 10 por 100 para el Capitán. Tantos por ciento calculados sobre el ingreso total, deducidos los gastos de máquina, con lo cual el personal es por demás cuidadoso para hacer el uso prudente del motor. El pago se hace todos los meses, y se presenta a los interesados de tal modo, que cada uno pueda verificar rápidamente el cálculo de lo que le corresponde.

En cuanto al pago de las tripulaciones de los vapores, se hace como es costumbre en ellos.

Los diarios de navegación se llevan con todo

rigor y en todos los detalles (número de horas de funcionamiento del motor, consumo de combustible y lubricante, situación del barco, datos meteorológicos, observaciones sobre salud y conducta de aprendices, y las que el viaje sugiera, etc.); y en cuanto a la máquina, se lleva diario especial por los maquinistas.

El "Ibis" se preocupa en general, aparte de su actuación inmediata, de cuanto en observaciones y experimentos puede servir para fomento de la pesca, y no solamente por lo que se refiere a la captura de ésta, sino también a la mejor colocación de la misma en el comercio y su mayor rendimiento económico; la Institución de estos barcos-escuela estudia los asuntos de concurrencia comercial, de propaganda para el desenvolvimiento del consumo del pescado en los medios agrícolas e industriales.

El resultado de la Institución fué notable, y todos los demás países marítimos le han prestado una atención preferente.

Los pueblos pesqueros y los residuos de pescado

DE todas las cantidades de pescado que los pescadores traen a tierra, un 25 a un 50 por 100 son desechos. Estos desechos son, de una parte, pescados que por su tamaño o calidad no encuentran utilización, o que son las cabezas, espinas, pellejos y carnes de pescado cocido; en una palabra, todo lo que no conviene poner en las latas de conserva.

Como la cantidad que se pesca en cada puerto es de uno o varios millones de kilos, los desechos representan un montón muy grande de basura, y para este montón grande y algunos pequeños más no hay servicio de limpieza pública.

Es antihigiénico el dejar pudrirse estos residuos en las fábricas y calles, como es antihigiénico el dejarlos pudrir en los campos y huertas. La carne en descomposición es un cultivo de toda clase de microbios. Estos microbios, portadores de enfermedades, se filtran en la tierra y desde allí se mezclan con el agua potable. El agua que se usaba en Santona ha acusado en el análisis oficial 10.000 microbios por gota.

Las hortalizas, como las berzas, absorben con la humedad los jugos de la carne en descomposición, y nadie puede pretender que estas hortalizas son sanas.

La cantidad de moscas que hay en los pueblos pesqueros y en los campos es enorme; se vive allí como dentro de un inmenso estercolero.

El remedio más eficaz es una fábrica de harinas de pescado. Estas industrias se establecen bajo un reglamento de la Sanidad provincial y recogen varias veces al día los residuos en recipientes de hierro. Es curioso observar cómo desaparecen las moscas, las fiebres y otras enfermedades durante el verano, y si hubiera alguien que obligara a los pueblos a usar en gran escala cloruro de cal, estos pueblos enfermizos y con gran cantidad de tuberculosis se transformarían en fuentes de salud.

El aprovechamiento de los desechos no es solamente interesante desde el punto de vista higiénico, sino interesa además a la gente humilde y rica desde el punto de vista económico. El importe de los residuos que compra la fábrica de harina de pescado suele ser un estimulante para los encargados de las fábricas. Los holandeses, que compran en España la anchoa de Holanda, tienen en su elaboración pocos despojos: alrededor de 50 kilos por cada tonelada de pescado fresco que compran; y a pesar de esto, cada encargado se lleva 1.000 y 2.000 pesetas a Holanda al terminar la temporada.

Los encargados de las fábricas que ocupan 25

mujeres durante todo el año, cobran 2 y 3.000 pesetas por los residuos, y las fábricas de primer orden obtienen más de 12.000 pesetas al año. Para mucha gente de mediana situación, los residuos de pescado son objeto de interesantes ingresos. Las pobres madres suelen acudir muchas veces a la fábrica de harina de pescado para pedir un auxilio por causa de enfermedad o de apuros de momento, y siempre son atendidas en vista que es sencillísimo para ellas cancelar las deudas sin hacer sacrificios, entregando desechos de pescado.

Como muchos de los puertos pesqueros son pequeños, no es posible establecer en cada puerto una fábrica de harina de pescado.

El coste mínimo de una fábrica de harina de pescado es de 250.000 pesetas. A este capital hay que añadir un importante capital de explotación. Por cada tonelada de residuos que pueden ser trabajados por día, son necesarias 10.000 pesetas de instalación. Estas fábricas tienen un gasto mensual, constante, de 5.000 pesetas, sin contar otros gastos generales de administración, de venta, etc. Si en un mes de mal tiempo no se pueden producir más que cinco toneladas de harina, estos 5.000 kilos tienen un coste de elaboración de una peseta en kilo. Si el mes siguiente se elaboran 30 toneladas, el precio de coste de elaboración no es más que 20 céntimos por kilo. Si la producción supera a 60 toneladas, el precio de coste mejora notablemente, aunque los gastos aumentan. Si es posible calcular grandes beneficios en esta industria, el resultado económico depende de la cuantía y regularidad de la pesca, y nunca suele ser lo que se ha calculado. La cuantía de pesca oscila mucho durante los meses del año; pero, además, es muy diferente la clase de pescado. El año principia con la anchoa. Los holandeses producen 50 kilos de desechos por tonelada de pescado fresco, mientras que la elaboración española produce un 25 por 100 de residuos. Esta clase de pescado casi nada tiene de aceite. Como el tiempo va mejorando, mejora la clase de pescado, hasta que llegamos al mes de julio, el mes del bonito. El bonito produce de un 40 a un 50 por 100 de residuos, según clase de elaboración. Estos residuos contienen mucho aceite, y gran parte de ellos no son frescos, sino cocidos ya. Desde esta época hasta fin de año hay residuos crudos, cocidos y fritos. Es evidente que cada clase de pescado, y además si es crudo, cocido o frito, precisa una elaboración muy diferente. En Noruega, donde ha nacido el uso de pescado como alimento para ganados, hay mucha pesca sin grasa, y se elabora la harina dejando desecar los

residuos al aire o en secaderos de calefacción indirecta. Este pescado contiene un 75 por 100 de humedad, y los aparatos consumen 1,25 kilos de vapor por kilo de humedad. El consumo en carbón para calefacción y fuerza suele oscilar, en las instalaciones modernas, entre 1,5 y 2 kilos de carbón bueno por cada kilo de harina laborada.

Es de interés general establecer grandes fábricas de harina de pescado, que recojan con un servicio de camiones los residuos de muchos puertos. De esta manera quedaría resuelto de la forma más sencilla la parte higiénica y económica en la utilización de los residuos.

Pero como hay sitios a los cuales no pueden alcanzar los beneficios de una fábrica de harina de pescado, no queda allí otro remedio que seguir con los abonos.

Parce que sería de interés general reglamentar el aprovechamiento de los residuos como abono.

Sabido es que el sulfato de hierro en polvo es el mejor desinfectante para pozos negros, letrinas, etcétera. Por desgracia, no se emplea este producto en los pueblos pesqueros. Con una cantidad de ese sulfato de hierro mezclado a los residuos de pescado, estos residuos pueden desecarse, puestos en montones, sin producirse su putrefacción. Mezclados con yeso y sustancias orgánicas, estos residuos se transforman en abono dentro de dos años. Este abono es sano. Hay comerciantes que mezclan tales residuos en caliente con ácido sulfúrico y con los persulfatos que resultan de la fabricación del ácido nítrico por el nitrato de Chile. Otros prefieren enterrar estos residuos. Lo elemental es no emplear los residuos de pescado en fresco, pero siempre desinfectados con sulfato de hierro en abundancia y cuando se han transformado en un abono suelto.

Pero como lo del sulfato de hierro es algo complicado y caro para la gente sencilla, debía introducirse otro medio más al alcance de todos.

Sabido es que se echa a la anchoa sal, para que la pesca madure en este ambiente salado. La sal es un veneno para las plantas y no puede usarse en este caso; pero no hay inconveniente de emplear en su lugar sales potásicas, que representan un magnífico abono para las hortalizas. Si se salaran los residuos con sales potásicas, se obtendría la desinfección necesaria, se evitaría la putrefacción y se haría un abono magnífico para las huertas; lo cual, mezclado, al emplearlo, con una parte igual de superfosfato, daría un resultado verdaderamente positivo. Para llegar a este resultado bastaría mezclar

los residuos con un 10 por 100 de abono potásico. Para el tráfico y para la venta y el transporte por calles y carreteras de los residuos, se puede exigir esta clase de desinfección.

El fabricante de conservas vende los residuos con la potasa y no tiene perjuicio si no evita la putrefacción en su fábrica y la desinfecta. Al aldeano o al horticultor se le recomienda emplear los residuos

en su tiempo con superfosfatos, y de esta forma todo el mundo queda favorecido, sin perjuicio para nadie.

Como final no queda más que recomendar a los puertos de pesca las fábricas de harina de pescado, el cloruro de cal, el sulfato de hierro y los abonos potásicos. La salud y el bienestar valen la pena de interesarse por ello.

INFORMACION OFICIAL PESQUERA

Revocando una Real orden.

Vista la instancia que D. Ventura Pérez, presidente de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos, eleva a la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, en que expone que el precepto establecido por Real orden de 20 de diciembre último, que limita la comisión que cobran los establecimientos de venta de los Pósitos a un máximo de 5 por 100 del valor del pescado, coloca a estos establecimientos en condiciones de inferioridad con respecto a los de igual finalidad que no se relacionan con los Pósitos, y solicita en consecuencia se suprima esta limitación, se ha dispuesto, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, que sean derogadas la expresada Real orden y la de 29 de agosto del mismo año, con que se completa.

Autorizando la pesca con el arte de "Patexeira".

Como resultado de la instancia elevada por el Pósito Marítimo-Terrestre de Sada solicitando que se modifique la Real orden de 24 de enero de 1930 y de conformidad con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas y lo informado por la Junta central de Pesca, se autoriza la pesca con el arte de "Patexeira" en el trozo de Sada, desde las puntas Averenta-Torrela hacia el interior de la ría.

Reglas para la pesca con luz.

Visto el expediente instruido con motivo de las peticiones formuladas por los pescadores de varias provincias marítimas para que se autorice el aumento del número de luces y de la intensidad de las mismas que se utilizan para la pesca con luz sobre el agua y artes de cerco, teniendo en cuenta los informes de las Juntas de pesca de las provincias marítimas de Algeciras, Ceuta, Almería, Alicante, Cartagena, Valencia, Mallorca y Menorca y de la Jun-

ta central de Pesca, y de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, se ha dispuesto:

1.º La pesca con luz sobre el agua y artes de cerco se podrá ejercer en las zonas de las citadas provincias marítimas, donde actualmente esté autorizado, empleando tres luces para cada arte, con intensidad máxima de 1.000 bujías cada una, pero sin que pueda encenderse más de una luz en cada embarcación que se emplee para aglomerar la pesca.

2.º La maña del arte no será menor de diez milímetros, y su peralte no será mayor de cuarenta metros; y

3.º Los artes no podrán calarse en fondos menores de cuarenta metros.

Quedan en este sentido modificadas las disposiciones reglamentarias de esta clase de pesca en las referidas provincias marítimas.

Las embarcaciones de las Juntas de Obras de Puertos.

Como resultado del expediente instruido a instancia del ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao interpretando se manifieste de un modo concreto la interpretación que debe darse al contenido del Real decreto de 27 de mayo de 1903, en lo que se refiere al personal técnico que deben llevar las embarcaciones que para su servicio utilicen las Juntas de Obras del Puerto, se ha dispuesto que las embarcaciones de las Juntas de Obras del Puerto en general, cuando tengan movimientos propios y excedan de 400 toneladas, deberán ir mandadas por un capitán o piloto, con arreglo a las disposiciones vigentes a este respecto, y de no llegar a este tonelaje, por patrón, conforme también a lo establecido para las embarcaciones de comercio, sin que les sea de aplicación a estos efectos ninguna de las restantes disposiciones que el cuadro indicador señala en relación con el tonelaje de las mismas, a no ser en el caso en que hubiesen de trasladarse de un puerto a otro. Siempre que estas embarcaciones se hallen en

movimiento deberán ir dotadas del referido personal, ateniéndose, respecto a los demás extremos, a las prescripciones contenidas en el Reglamento del tráfico interior del puerto donde prestaren servicios, quedando de este modo debidamente aclarado el contenido del Real decreto de 27 de mayo de 1903.

En favor del personal de guardapesca.

De acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas y lo informado por el Ministerio, se ha dispuesto que el personal de guardapesca, jurados dependientes de la citada Dirección general, tengan derecho a pasaje por cuenta del Estado y percibo de dietas en comisión, con arreglo a su categoría, cuando se ausente del punto de su residencia por razones de servicio, debiendo afectar los gastos a los mismos capítulos, artículos y conceptos a que se cargan los del personal de la Armada. Se dispone también que en los próximos presupuestos se tenga en cuenta consignar la cantidad prudencial para estos abonos en la Subvención II.

Denegando una petición.

Visto el expediente instruido a instancia del vecino de Sanlúcar de Barrameda D. José García, en demanda de que se le autorice a pescar con un falucho dentro de la zona comprendida entre la línea de la costa y la paralela a ella, distante tres millas hacia el mar, y de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, se ha denegado la petición, disponiéndose, al propio tiempo, que en lo sucesivo no se permita dentro de la expresada zona la pesca con arte de "Bou" a ninguna embarcación a motor, sea cualquiera la fecha en que se haya instalado dicho motor.

Nombramiento.

Ha sido nombrado auditor del departamento de Cádiz, el auditor de departamento D. Víctor Rodríguez-Toubes y García.

Reglas para la pesca del "Bou" en Mallorca.

Como resultado del expediente instruido a instancia del presidente de la Sociedad de pescadores titulada "La Razón", en la que solicitan que la pesca mecánica llamada del "Bou" en aguas de Mallorca se halle limitada más de las seis millas de la costa, y de conformidad con lo informado por la Junta Central de Pesca y lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, se ha dispuesto:

1.º La pesca con artes de arrastre remolcados con embarcaciones por motor o máquina para su propulsión, sólo podrá efectuarse en la provincia marítima de Mallorca, a distancia de seis millas de la costa.

2.º La pesca con artes de arrastre remolcados por embarcaciones de vela seguirá practicándose a distancia mayor de tres millas de la línea de costa, siendo esta regla aplicada solamente para la pesca de arrastre con anterioridad a la fecha de la publicación de la Real orden de 3 de abril de 1928 (*Diario Oficial* número 84), sometiéndose las demás a las condiciones impuestas por la regla primera, como en la citada Real orden se dispone.

Veda de pesca.

Vista la instancia presentada por varios pescadores del Pósito de Rosas, que solicitan que en los meses de invierno se prohíba pescar a las trañas con luz, porque en ese tiempo, por estar la sardina muy baja, se hace empleo de la dinamita para levantarla, visto el informe de la Junta de Pesca del distrito y de la Junta central, y de conformidad con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, se ha accedido a lo que se solicita, disponiéndose que en el distrito de Rosas sea vedada la pesca para las trañas con luz durante los meses de enero, febrero y marzo.

El vuelo del primer planeador nacional.

Se ha efectuado el vuelo en Barcelona, ante numeroso público, del primer planeador nacional, el cual iba mandado por el Sr. García, autor del aparato. El aparato es de gran finura y sumamente dócil a los mandos, habiendo constituido un éxito esta primera prueba. En el planeador volaron, después del Sr. García, el archiduque Antonio de Habsburgo y varios socios del Aero Club.

Con el fin de hacer una propaganda de vuelos sin motor por España, se piensa construir nuevos aparatos de esta clase.

La jornada de trabajo a bordo.

Como resultado de instancia de varias entidades patronales, y de conformidad con lo propuesto por la Comisión permanente del Instituto Social de la Marina, se ha dispuesto que se amplíe en dos meses el plazo fijado por la Real orden de 7 de noviembre último, para la información abierta con el fin de estudiar la posibilidad de implantar la jornada de ocho horas en los buques pesqueros para todo el personal, sin excepción, que trabaje en los

mismos, y en todo caso, cuál sea la más conveniente y apropiada para las distintas clases pesqueras, así como la forma de implantación de la que se adopte.

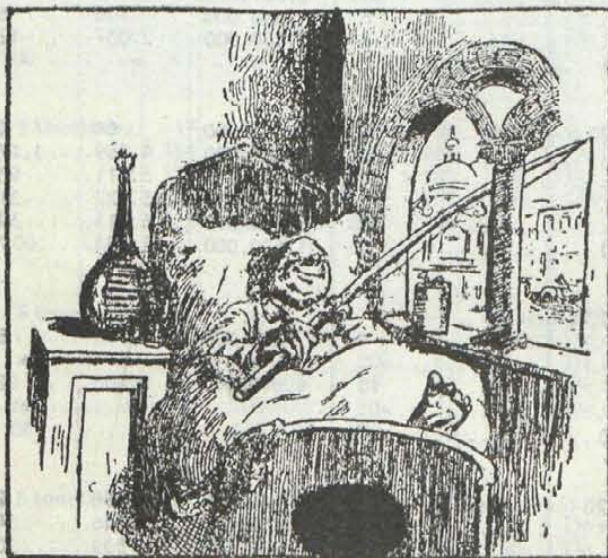
La Conferencia de Ginebra para la unificación de la legislación fluvial.

Ha empezado en Ginebra la Conferencia para la unificación de la legislación fluvial. Tomaron parte en esa Conferencia representantes de los países siguientes: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Checoslovaquia, Ciudad Libre de Dantzig, Finlandia, Grecia, Hungría, Holanda, Italia, Polonia, Portugal, Rumania, territorio del Sarre, Suecia, Suiza y Yugoslavia.

Los pescadores groenlandeses e irlandeses, inquietos por la presencia de pescadores españoles en sus aguas.

Con fecha 1.º de noviembre comunican de Salemsund que los pescadores de Groenlandia e Islandia, que exportaban la mejor parte de su pesca de bacalao a España, se preocupan por la presencia de varios barcos españoles en sus aguas, como el "Rey Alfonso XIII", el "Euskol-Erra" y el "Galerna", de 1.200 toneladas cada uno, de la matrícula de San Sebastián, y el "Tramontana" y el "Mistral", de 1.250. Todos estos barcos llevan una provisión de carbón que les permite permanecer en el mar de sesenta a setenta días.

SECCION HUMORISTICA



EL AFICIONADO A LA PESCA.—*¡Qué delicia vivir en Venecia! Puede uno pescar desde su cama.* (De "Lustigues Blätter", de Berlín.)



LA NAUFRAGA A SU MARIDO.—*Pero qué, ¿que también vamos a almorzar hoy pescado?* ("The Humorist".)



EL DUQUE, EN LA PLAYA

—*Quita, quita de ahí, Juan. Hoy no pienso bañarme.* ("Everybody's Weekly".)

Receta culinaria

Pescado soufflé.— Se pican en la máquina libra y media o dos libras de pargo, después de salcochado con sal y zumo de limón; se les añade una salsa bechamela y tres yemas de huevos crudos; se une todo bien y se le agregan las claras bien batidas; se coloca en un molde untado con mantequilla y se cocina en baño de maría.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Navegación, Pesca
e Industrias Marítimas

ESTADO relativo a las Embarcaciones

PROVINCIAS ⁽²⁾ (por trozos)	D E V A P O R					
	Embarcaciones (Límites, tonelaje bruto)	Número	Valor total	Tonelaje total (bruto)	Total de dota- ciones	Núm. de los que pescan de arrastre exclusiva- mente
Primer trozo.....	De menos de 20 toneladas...	389	6.891.448	6.124	6.068	»
	De 20 a 60	212	7.406.919	6.766	2.383	90
	De 60 a 100	43	5.780.000	3.592	498	43
	De 100 a 200	18	3.099.718	3.252	213	17
	De 200 a 300	8	1.725.000	2.079	120	8
	De más de 300	6	6.500.000	7.500	348	6
Segundo trozo.....	De menos de 20 toneladas...	178	4.750.425	2.606	3.391	»
	De 20 a 60	312	19.362.720	12.012	4.232	189
	De 60 a 100	21	2.521.000	1.484	283	21
	De 100 a 200	6	900.000	786	66	6
	De 200 a 300	8	1.180.000	2.087	120	8
	De más de 300	»	»	»	»	»
Tercer trozo.....	De menos de 20 toneladas...	5	155.000	84	43	5
	De 20 a 60	94	5.769.000	4.559	1.178	87
	De 60 a 100	48	4.043.625	3.711	981	26
	De 100 a 200	23	3.077.690	3.222	311	22
	De 200 a 300	26	6.125.000	6.815	394	26
	De más de 300	6	1.500.000	2.244	77	6
Cuarto trozo.....	De menos de 20 toneladas...	»	»	»	»	»
	De 20 a 60	4	300.000	200	56	4
	De 60 a 100	»	»	»	»	»
	De 100 a 200	10	1.500.000	2.000	220	10
	De 200 a 300	»	»	»	»	»
	De más de 300	»	»	»	»	»
Quinto trozo.....	De menos de 20 toneladas...	3	99.500	56	24	3
	De 20 a 60	36	1.757.400	1.346	343	36
	De 60 a 100	9	770.000	539	105	9
	De 100 a 200	8	1.210.000	1.036	76	8
	De 200 a 300	»	»	»	»	»
	De más de 300	»	»	»	»	»
Sexto trozo.....	De menos de 20 toneladas...	»	»	»	»	»
	De 20 a 60	6	475.000	288	66	6
	De 60 a 100	»	»	»	»	»
	De 100 a 200	2	255.000	257	25	2
	De 200 a 300	3	350.000	439	30	3
	De más de 300	»	»	»	»	»
Séptimo trozo.....	De menos de 20 toneladas...	»	»	»	»	»
	De 20 a 60	»	»	»	»	»
	De 60 a 100	»	»	»	»	»
	De 100 a 200	»	»	»	»	»
	De 200 a 300	»	»	»	»	»
	De más de 300	»	»	»	»	»
TOTALES.....		1.484	87.504.445	75.084	21.651	641

Año 1930

de Pesca que radican en cada uno de los trozos de costa ⁽¹⁾

D E M O T O R, O M O T O R Y V E L A						D E V E L A Y R E M O					
Embarcaciones (Límites, tonelaje bruto)	Número..	Valor total	Tone- laje total (bruto)	Total de dota- ciones	Núm. de los que pescan de arrastre exclusiva- mente	Embarcaciones (Límites, tonelaje bruto)	Número..	Valor total	Tone- laje total (bruto)	Total de dota- ciones	Núm. de los que pescan de arrastre exclusiva- mente
De menos de 5 toneladas.	575	1.716.230	1.628	3.298	»	De menos de 2 toneladas.	1.412	422.428	1.718	2.645	18
De 5 a 10	362	1.918.561	2.092	3.346	»	De 2 a 5	55	22.940	153	222	8
De 10 a 20	18	121.850	291	195	»	De 5 a 10	»	»	»	»	»
De 20 a 50	5	38.300	116	42	1	De más de 10	»	»	»	»	»
De 50 a 100	3	265.000	192	36	3						
De más de 100	3	791.754	530	36	3						
De menos de 5 toneladas.	443	1.351.993	876	2.395	»	De menos de 2 toneladas.	6.764	1.395.913	8.106	14.519	2.788
De 5 a 10	345	2.464.747	2.081	4.084	»	De 2 a 5	1.441	688.174	4.296	5.872	731
De 10 a 20	58	369.175	692	1.126	»	De 5 a 10	221	116.587	1.023	1.213	98
De 20 a 50	»	»	»	»	»	De más de 10	43	228.785	586	224	5
De 50 a 100	»	»	»	»	»						
De más de 100	»	»	»	»	»						
De menos de 5 toneladas.	17	81.695	52	118	1	De menos de 2 toneladas.	897	524.320	944	2.277	38
De 5 a 10	114	785.793	755	1.466	12	De 2 a 5	285	182.239	841	1.065	28
De 10 a 20	176	4.475.247	2.876	1.555	42	De 5 a 10	127	185.633	803	812	64
De 20 a 50	57	2.373.108	1.501	777	16	De más de 10	63	236.791	821	380	63
De 50 a 100	2	160.000	200	44	»						
De más de 100	»	»	»	»	»						
De menos de 5 toneladas.	»	»	»	»	»	De menos de 2 toneladas.	1.835	446.423	5.379	4.970	450
De 5 a 10	»	»	»	»	»	De 2 a 5	157	99.744	548	470	150
De 10 a 20	2	8.000	20	12	»	De 5 a 10	31	86.945	254	169	»
De 20 a 50	2	80.000	80	24	»	De más de 10	167	4.692.098	6.361	2.443	»
De 50 a 100	1	100.000	80	17	»						
De más de 100	5	650.000	600	110	4						
De menos de 5 toneladas.	63	272.020	183	365	»	De menos de 2 toneladas.	587	402.655	890	2.740	»
De 5 a 10	39	382.191	278	279	21	De 2 a 5	820	893.990	2.221	4.502	142
De 10 a 20	61	1.338.150	862	433	40	De 5 a 10	16	32.900	96	120	»
De 20 a 50	15	508.957	492	136	15	De más de 10	»	»	»	»	»
De 50 a 100	1	45.000	100	10	1						
De más de 100	»	»	»	»	»						
De menos de 5 toneladas.	534	1.351.475	1.531	2.346	23	De menos de 2 toneladas.	2.969	1.177.087	3.328	4.989	10
De 5 a 10	193	1.878.865	1.355	1.225	58	De 2 a 5	1.992	1.382.836	5.801	4.486	58
De 10 a 20	319	8.872.345	4.853	2.255	311	De 5 a 10	437	490.950	2.894	1.113	24
De 20 a 50	137	5.020.579	3.587	1.219	137	De más de 10	351	944.635	4.863	1.203	90
De 50 a 100	5	250.000	275	50	5						
De más de 100	»	»	»	»	»						
De menos de 5 toneladas.	387	899.189	736	951	»	De menos de 2 toneladas.	615	245.424	556	1.184	»
De 5 a 10	35	367.870	282	205	24	De 2 a 5	110	81.098	313	343	»
De 10 a 20	43	677.210	596	317	43	De 5 a 10	6	4.422	39	20	2
De 20 a 50	1	29.000	35	6	1	De más de 10	»	»	»	»	»
De 50 a 100	»	»	»	»	»						
De más de 100	»	»	»	»	»						
TOTALES.....	4.021	39.644.234	29.827	28.478	761		21.401	14.985.017	52.834	57.981	4.767

- (1) Aunque no estén inscritas en las provincias del trozo, son las que puede decirse que radican en éste.
 (2) Las provincias están colocadas por el orden representativo del valor total, en metálico de sus barcos.

Total de todas las categorías	26.906	142.133.696	157.745	108.110	6.169
(Para leer por el mismo orden de las columnas)					

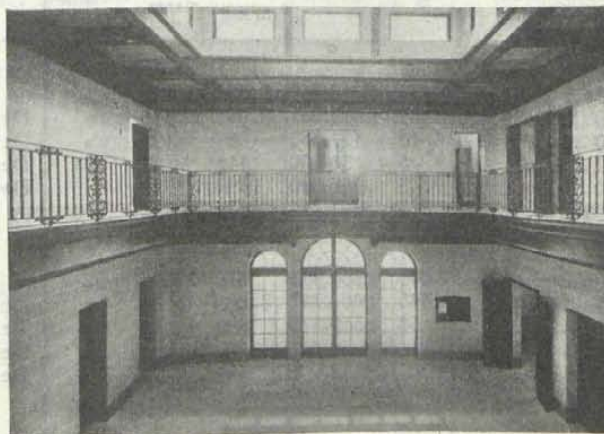
CASA DEL MARINO

En terrenos del Estado afectos a la jurisdicción de la Junta de Obras del Puerto, ha sido construída en Barcelona la primera Casa del Marino de España, con planos y disposición adecuada al objeto a que se dedica.

Su coste total, con las mejoras introducidas y complementarias, oscila por las 300.000 pesetas, de las cuales se han recibido en conceptos de donativos cerca de 120.000, figurando entre las mismas la cantidad de 25.000 que donó como subvención especial el Instituto Social de la Marina. Por préstamos se han obtenido 170.000 pesetas, de las que la mayor parte lo ha sido por el citado Instituto, con el aval de los navieros del Mediterráneo, y el resto, pendiente aún de ultimar, con la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros.

En esa Casa se instalará debidamente, en el segundo piso, el alojamiento para los que estén desembarcados, a precios muy módicos y reducidos en el normal que rijan sobre el particular, comprendido todo, o sea alojamiento y manutención.

Los locales destinados a dicho objeto son espaciosos y ventilados. Hay cuartos independientes para clases y oficiales, y mucha higiene, con profusa instalación de baños, duchas, wáter, cuarto de lavado, etc.



Vestíbulo del primer piso.

En el vestíbulo del primer piso se procede ahora a instalar la biblioteca y a amueblar como corresponde el salón de actos. Funcionan ya todas las Secretarías en dicho piso.

Las escuelas para niños y niñas están también magníficamente instaladas y completamente aisladas del total del edificio, cumpliendo así el plan eminentemente pedagógico. Tienen escalera aparte.

El departamento destinado a consultorio clínico consta de sala de curas, sala de espera y un departamento que puede destinarse a cirugía. Además de establecer todo lo referente a la sección de Socorros mutuos, que ya funcionaba con la asistencia médica y farmacéutica, se gestiona instalar todo lo referente a la asistencia y profilaxis venérea, lo mismo para los marinos nacionales que extranjeros.

Hay además en el edificio espléndido salón para café, departamento para peluquería y Bolsa de Trabajo, nervio principal del fin que se persigue, sustrayendo al desembarcado al tráfico inhumano que tanto impera en los grandes puertos.

El conjunto del edificio es realmente magnífico y cubre perfectamente todas las necesidades. Los planos son obra del arquitecto D. Antonio de Falguera.



Fachada principal.

Congreso de los Pósitos Marítimos

CONFORME con el resultado de la consulta hecha a los Pósitos sobre la inauguración de la Casa del Marino en Barcelona, por si debía celebrarse Asamblea o Congreso extraordinario en dicha capital, para contribuir al mayor esplendor de su inauguración, el Comité ejecutivo acordó convocar a un Congreso extraordinario, que tendrá lugar en Barcelona en los días 20, 21, 22 y 23 de mayo próximo, con arreglo al programa y orden del día que insertamos a continuación:

Día 20.—Inauguración de la Casa del Marino, con asistencia de las autoridades.

Día 21.—*A las diez de la mañana:* Reunión del Congreso, presidido por el Comité Ejecutivo de la Confederación, en cuyo acto se elegirá la Mesa del Congreso. Una vez constituida serán elegidas las Mesas de las Secciones, procediéndose a celebrar la sesión preparatoria. *A la una de la tarde:* Sesión inaugural, con asistencia de las autoridades. *A las cuatro de la tarde:* Reunión de Secciones.

Día 22.—*A las diez de la mañana:* Reunión de Secciones. *A las cuatro de la tarde:* Reunión de Secciones.

Día 23.—*A las diez de la mañana:* Reunión del Pleno. *A las cuatro de la tarde:* Sesión de clausura.

El día 24, a las diez de la mañana, se reunirá la Asamblea reglamentaria de la Confederación, cuya orden del día se remitirá con el tiempo que dispone el artículo correspondiente del Reglamento.

Orden del día y Cuestionario para el Congreso extraordinario de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.

1.º Nombramiento de Mesa. 2.º Nombramiento de las siguientes Comisiones: 1.º De Navegación. 2.º De Cultura. 3.º De Cooperación. 4.º Condiciones de pesca y transporte. 5.º Seguros sociales. 6.º Casa del marino y pescador. Casas baratas. 7.º Gasolina, radiotelefonía y varios. 8.º Clausura del Congreso.

CUESTIONARIO

SECCIÓN PRIMERA

1.º Cumplimiento estricto de la legislación protectora del trabajo marítimo. 2.º Intensificación de las Bolsas de trabajo, para evitar la intervención de los embarcaderos. 3.º Medios para que puedan desarrollar su gestión. 4.º ¿Conviene crear dentro de

la actual Confederación de Pósitos una sección especial para los marítimos? 5.º Estudio de los medios que pueden proporcionar el trabajo en tierra, complementario de las industrias marítimas. 6.º Medios para establecerlo y combinarlo. 7.º Seguros de paros forzados para el personal marítimo. 8.º Régimen de alimentación para los tripulantes de la Marina mercante nacional. 9.º Conveniencia de que se reglamenten los servicios de los mayordomos. 10. Varios.

SECCIÓN SEGUNDA

1.º Escuelas elementales. 2.º Enseñanzas profesionales marítimas. 3.º Escuelas de pesca. 4.º Auxilio para el sostenimiento de las enseñanzas por el Estado, Provincia o Municipio. 5.º Escuelas especiales en los puertos en que el Instituto Social de la Marina acuerde establecerlas, su clase y organización. 6.º Relación de los maestros con los Pósitos, Federaciones y Confederación. 7.º Varios.

SECCIÓN TERCERA

1.º Cooperativa de producción pesquera. 2.º Cooperativas de consumos. a) Su organización. b) Condiciones de venta. c) Distribución de utilidades. 3.º Cooperativa de crédito. 4.º Otras modalidades de las Cooperativas de los Pósitos. 5.º Compras en común. 6.º Escuelas de cooperación. a) Enseñanza teórica. b) Enseñanza práctica. 7.º Relación con el movimiento, cooperativa nacional e internacional. 8.º Varios.

SECCIÓN CUARTA

1.º Construcción de lonjas por los Pósitos y arriendo por los mismos de la de los Municipios u otros organismos. 2.º Juntas de Puertos. Puertos pesqueros. 3.º Puertos que gravan la venta del pescado. Impuestos por reconocimientos sanitarios. 4.º Transporte de pescado a los centros de consumo. 5.º Adquisición y fabricación de hielo para la sección de la pesca. 6.º Varios.

SECCIÓN QUINTA

1.º Seguros sociales. a) Ahogamiento. b) Paro forzoso. c) Muerte. 2.º Seguro de vejez e invalidez. 3.º Seguros de accidente de trabajo marítimo y accidentes de mar (interesar del Ministerio de Trabajo la pronta resolución del expediente de los accidentes de mar). 4.º Fomentos de los homenajes a la vejez del marino. 5.º Varios.

SECCIÓN SEXTA

1.º Barrios de casas baratas para los obreros de mar. 2.º Casa del marino y del pescador. 3.º Representación de los Pósitos en: a) El Consejo Nacional Ferroviario. b) Junta Central y locales de puerto. c) Junta Central y provinciales de abastos. d) Juntas provinciales de fomento y en todos los organismos oficiales creados o que se creen, relacionados con la industria. 4.º Varios.

SECCIÓN SÉPTIMA

1.º Gasolina, petróleos y aceites. Derecho a que los Pósitos puedan tener la venta directa, sin previsión de expender al público. 2.º Preferencia a los Pósitos para la concesión por los ministerios de Marina y Fomento de terreno en las zonas marítimas. 3.º Radiotelefonía en la pesca. 4.º Servicio de previsión del tiempo para los pescadores. 5.º Material de auxilio para las embarcaciones pesqueras de salvamento de naufragos. 6.º Varios.

* * *

El Pósito Marítimo de Barcelona ofrece a los delegados de los Pósitos que lo deseen pensión completa, al precio de cinco pesetas por día.

Para tener derecho a este beneficio tienen que estar las peticiones en poder de la Confederación antes del día 1.º de mayo; caso de que lleguen después de esa fecha, ni la Confederación ni el Pósito Marítimo responden de que puedan ser atendidas.

Si las Compañías de Ferrocarriles y Trasmediterránea conceden los beneficios que se solicitan, se dará cuenta inmediatamente a los Pósitos, marcando las fechas en que puedan solicitarlo.

Las ponencias que se presenten para los distintos temas, deberán estar en poder de la Confederación antes del 20 de abril, con el fin de que sean impresas y repartidas entre los congresistas.

La Confederación no responde de que sean impresas las ponencias que lleguen a su poder después de esa fecha.

Las Escuelas de Orientación Marítima

Teniendo en cuenta que al Instituto Social de la Marina se le han planteado diversas cuestiones con relación a las escuelas nacionalizadas de Orientación Marítima, cuya resolución es de gran dificultad para el mismo, se ha dispuesto:

1.º Que la Comisión que ha dirigido los cursos de comprobación de aptitudes para la enseñanza de Orientación Marítima, compuesta por D. Alfredo Saralegui, presidente de la Comisión permanente del Instituto Social de la Marina, y D. Agustín Nogués Sardá, inspector a las órdenes de la Dirección General de Primera Enseñanza, se constituya en Comisión permanente para informar de todos los asuntos relativos a la misma.

2.º La citada Comisión realizará el estudio de cuanto se refiera a las Escuelas de Orientación Marítima y propondrá al Ministerio de Instrucción pública las normas de la organización e inspección de esas Escuelas, así como las relativas a la Comisión permanente, para que responda al mejor servicio.

La crisis de trabajo

EN ESTADOS UNIDOS

Según la más reciente estadística del Departamento de Comercio, de 3.500.000 hombres sin trabajo que existían en 1.º de noviembre último, sólo había parados 23.238 en diez astilleros y talleres de reparaciones de buques, cifra que, por su exigüidad, se puede añadir que apenas si difiere de la que existía en 1.º de mayo del mismo año, que era de 22.608.

Estas cifras revelan la eficacia que ha tenido la ley de crédito marítimo en los Estados Unidos, como lo demuestra el hecho de que, de 121.492.528 dólares que valen los buques en construcción en la época a que se refiere esta estadística, el "Shipping Board" ha concedido para ellos un préstamo de 80.942.446 dólares, sumando ya 132 millones de dólares los préstamos efectuados para la construcción de buques terminados.

EN ALEMANIA

Según una estadística recientemente publicada, van a ser desarmados en Hamburgo unos sesenta veleros, que desplazan 280.000 toneladas. El puerto de Hamburgo se halla lleno de estas embarcaciones, parte de las cuales se piensa trasladar al puerto de Kushavon.

Como consecuencia del amarre de los referidos larcos, quedarán sin trabajo unos 12.000 marineros y más de 600 capitanes y oficiales.

PAGINAS DEL EXTRANJERO

ALEMANIA

Experimentos de pesca por medio de la electricidad.

En Münster (Westfalia), con permiso del Gobierno, se han hecho experimentos en algunas de las balsas de la provincia de la pesca, por medio de corrientes eléctricas.

A este fin se utilizó un cable de cobre, estirado sobre flotadores de madera y que desde tierra recibió una corriente alterna de 220 voltios y 20 a 40 amperios.

El resultado fué magnífico, y en vista de ello se considera de gran interés en la economía nacional el empleo de la electricidad para la pesca, siempre que ésta no resulte nociva para los peces.

FRANCIA

Presupuesto del Ministerio de la Marina mercante para 1931.

Se ha presentado al Parlamento por la suma total de créditos de 448.574.000 francos, con un aumento sobre el año último de 54.000.000, que se debe casi en su totalidad a la mayor subvención concedida a las Compañías de transportes marítimos, que en la actualidad asciende a 211.145.000 francos.

Los aumentos de los créditos propuestos a este fin, comparados con los del año próximo pasado, son los siguientes: los 100.000 francos que había para primas a la navegación quedan anulados por cesar este año los efectos de la ley del 19 de abril de 1906, que lo estableció; los 9.600.000 francos de bonificación para la aplicación de la ley de crédito marítimo se elevan en este año a 15.000.000 de francos; los 14.800.000 francos de subvención para la línea de vapores correos marítimos a Córcega se elevan a 15.000.000; los correos marítimos al Extremo Oriente, Australia, Nueva Caledonia, Africa Oriental y Mediterráneo Oriental, de 84.000.000 ascienden a 118.000.000 de francos; las líneas a las Indias Occidentales y a la América Central suben de 8 a 9.500.000 francos; las del Brasil y la línea de Nueva York cuentan con menos subvención el año que viene que el presente, pasando de 6.600.000 a 4.000.000 de francos.

El aumento de las bonificaciones para la ley de crédito marítimo es producto del progreso gradual que este plan de crédito exige, como el aumento de los subsidios es debido, por un lado, al establecimiento de servicios con menos buques mejores y mayores, y por otra, como consecuencia de la ge-

neral depresión comercial, que afecta a los ingresos en otras líneas.

* * *

El Gobierno francés ha creado un Instituto de crédito marítimo para el Protectorado de Marruecos. La "Caisse des Prest Immobilières" es la que facilita los préstamos que se hacen a los armadores, con un interés medio del 5 por 100, debiendo hacerse la amortización en el término de diez años.

Los préstamos pueden alcanzar al 50 por 100 del valor de los buques que se construyan, garantizándose con la hipoteca del barco. Si el armador que solicite el préstamo dispone de otras garantías, puede llegar a alcanzar el 70 por 100 del valor de su flota.

Con esta ley del crédito marítimo para Marruecos, el Estado francés no hace más que seguir sus orientaciones en esta materia.

La institución del crédito marítimo.

A raíz del armisticio, la Marina francesa se enriqueció con más de 1,5 millones de toneladas; pero se detuvo el proceso de renovación y se llegó a 1927, fecha en que el estado de vetustez de esta Marina, comparada con el de las Marinas inglesa y alemana, se pone en evidencia en el siguiente cuadro:

En esta situación, para mantener el puesto conquistado, Francia debería construir anualmente, por lo menos, 150.000 toneladas; pero el esfuerzo requerido era realmente superior, para anular las toneladas 800.000, a veinte años. Y ésta fué la razón principal para que se dictara la ley de 1.º de agosto de 1928, instituyendo el crédito marítimo, y la modificación de 10 de agosto de 1929, que la perfecciona, y lo que actualmente se encuentra ahora en estudio.

INGLATERRA

Buque conductor de asfalto líquido.

Acaba de ser construido por Harland and Wolf, Ltd., de Belfast, un buque conductor de asfalto líquido.

Este barco tiene 69 metros de eslora, 14 metros de manga y seis metros de calado registrando 2.300 toneladas.

El buque está proyectado para conducir el asfalto en tanques de carga separados de la estructura del barco, y con capacidad para mantenerse a una tem-

peratura alta, para el manejo del asfalto en forma líquida.

Los armadores del buque son "The Elcano Oil, C.^a Ltd.", de Londres.

* * *

Es casi seguro que sea aceptado por Inglaterra el acuerdo de la décimatercera sesión de la Conferencia Internacional de Trabajo, para que autorice a la Oficina Internacional a que consulte a los Gobiernos sobre la posibilidad de adoptar un proyecto de convenio acerca de la institución de un mínimo de capacidad profesional exigible a los oficiales de cubierta y de máquina, para poder desempeñar los cargos de jefes de guardia de a bordo en los buques mercantes.

En las leyes británicas se carece en absoluto de disposiciones sobre este punto, dándose el caso de que existe un buen número de buques que navegan sin capitanes, pilotos ni maquinistas con título.

Esto no produce ningún bien a la Marina mercante inglesa, cuya Asociación ha pedido se cree un mínimo de capacidad profesional exigible a todos los oficiales.

Esta Asociación celebró hace un año una reunión en Cardiff, con objeto de obtener una modificación de la ley de la Marina mercante, que autoriza que los buques ingleses que hacen la navegación de cabotaje y la comprendida entre los puertos de Brestal Elba puedan hacerla sin el personal competente, constituyendo esto un atentado a las condiciones de seguridad de los viajes por mar.

Por esta razón se abriga la esperanza de que por la fuerza de una legislación internacional sea remediada lo antes posible la carencia de la ley inglesa sobre tan importante punto.

NORUEGA

Estudios sobre el plancton.

El biólogo noruego M. Jacob Sømme ha entregado en la Academia de Ciencias de Oslo una Memoria acerca de la biología de ciertas especies planctónicas.

De las investigaciones que ha practicado deduce, de modo definitivo, que la *habitación* del plancton se halla en los fondos marinos, en aquellos sitios que nunca sufren alteraciones por las corrientes marinas.

POLONIA

Empleo de aviones para descubrir los bancos de pesca.

Dicen de Reykjavik que acaba de promulgarse una ley imponiendo un tributo sobre el arenque ven-

dido a los fabricantes de aceite. El producto de esta tasa se destina a sufragar los gastos que ocasione el empleo de aviones para descubrir los bancos de pesca.

Un barco para transporte de pescado congelado.

La Compañía frigorífica de Aalesund ha adquirido un vapor para destinarlo al transporte de la pesca congelada de los bancos de Finmarken, en la isla de los Osos y en Islandia, y eventualmente para la exportación a España de filetes de bacalao congelado. El aislamiento de las cámaras frigoríficas se consigue con ayuda de paredes de corcho, conservando una temperatura interior de 10 a 12 grados centígrados bajo cero.

RUSIA

Rusia reorganiza su industria pesquera.

Acaban de ser botados en los astilleros del norte de Leningrado los dos primeros barcos pesqueros, de los 28 que se están construyendo.

Estos buques desplazan 1.000 toneladas, y se destinarán a la flota de pesca marítima del Norte. El número total de los que se construirán en estos astilleros se eleva a 182.

Subvención de mil millones de rublos para pesca.

Constantemente aumenta el interés que Rusia presta a su flota. Hace poco se han construido en Alemania 30 grandes unidades por cuenta de los Soviets, y han encargado otras a los astilleros ingleses; en Leningrado hay 70 barcos en construcción en los astilleros.

Actualmente protegen la creación de nueve fábricas frigoríficas, ocho fábricas de conservas, cuatro de abonos de pescado, dos de *klippfish* y 66 fábricas para ahumado, etc. Se proponen proceder en seguida a la preparación de filetes de pescado, según los métodos americanos.

Para realizar este programa, la U. R. S. S. ha concedido una subvención de mil millones de rublos, distribuida en cinco anualidades: de 1929 a 1933.

Las emigraciones del bacalao.

El Instituto Oceanográfico de Moscou prepara una expedición dedicada al estudio de las emigraciones del bacalao y otros peces en el mar de Barentz. Se han marcado cerca de 4.000 peces,

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias MarítimasEstado relativo a artes de pesca en las provincias
marítimas en 1930.

*

PROVINCIAS	ARTES	VALOR — Pesetas	PROVINCIAS	ARTES	VALOR — Pesetas
San Sebastián	Arrastres	583	Pontevedra	Arrastre pareja ...	100
	Bolinche raba	114		Baca	4
	Traña Manjúa	84		Cerco jareta ...	122
	Ardora (cerco jareta) ..	48		Jábega	34
	Jeito	695		Bolicho (arrastre) ..	66
	Palangre	20		Trasmallo	55
	Varios	8.915		Varios	1.113
	Total	10.459		Total	1.494
Bilbao	Bou y arrastres	33	Vigo	Arrastre pareja ...	400
	Cerco	404		Cerco jareta	304
	Bolinche (cerco)	430		Jeito	2.071
	Palangre	1.418		Jábega	108
	Redes deriva	3.980		Palangre	2.250
	Bonito	2.880		M. mundo	477
	Varios	568		Varios	7.421
	Total	9.713		Total	13.031
Santander	Arrastre pareja	18	Huelva	Baca	56
	Cerco	224		Bou	33
	Bolinche (cerco)	226		Trawler	2
	Trasmallo	432		Tarrafa	39
	Palangre	3.118		Jábega	10
	Nasa	407		Traña	100
	Varios	1.236		Varios	1.699
	Total	5.661		Total	1.939
Gijón	Arrastre vapor	270	Sevilla	Bou	536
	Sardinal y bolicho	707		Trawler	50
	Currican	1.645		Cuchara	60
	Palangre	1.594		Jábega	10
	Nasa	4.126		Cazonal	8
	Trasmallo	194		Trasmallo	20
	Varios	125		Varios	35
	Total	8.661		Total	719
Ferrol	Arrastre pareja	12	Cádiz	Bou	143
	Tarrafa	46		Cerco jareta	168
	Tarrafilia	10		Cazonal	34
	Bolicho (arrastre)	41		Palangre	699
	Nasa	2.865		Sabalera	6
	M. mundo	55		Lasampaña	16
	Varios	2.249		Varios	324
	Total	5.278		Total	1.390
La Coruña	Bou y trawler	50	Algeciras	Sardinal	82
	Cerco jareta	51		Jábega	34
	Jeito	457		Palangre	473
	Jábega	10		Trasmallo	35
	Palangre	748		Cordeleira	93
	M. mundo	50		Almejera	15
	Varios	1.800		Varios	88
	Total	3.166		Total	820
Villagarcía	Cerco jareta	118	Ceuta	Traña	12
	Jeito	1.161		Bonitera	19
	Jábega	180		Chinchorro	47
	Palangre	1.341		Jábega	11
	Trasmallo	329		Sardinal	15
	M. mundo	291		Voladera	28
	Varios	»		Varios	539
	Total	3.420		Total	671
		1.901.280			242.440

PROVINCIAS	ARTES		VALOR — Pesetas	PROVINCIAS	ARTES		VALOR — Pesetas
Gran Canaria	Bou	20	20.000	Valencia	Bou	3.303	927.500
	Chinchorro	76	76.000		Trasmallo	1.749	144.900
	Trasmallo	53	14.725		Traña	23	106.000
	Corvinera	300	450.000		Caballera	14	70.000
	Langostera	90	4.500		Langostinera	1.350	49.964
	Nasa	2.250	92.500		Encesa	8	48.000
	Varios	»	»		Varios	7.210	227.294
	<i>Total</i>	2.789	657.725		<i>Total</i>	13.657	1.573.658
Tenerife	Chinchorro	50	73.100	Tarragona	Bou	1.122	374.690
	Cordel	2.000	20.000		Traña	74	296.200
	Galdera	1.000	15.000		Sardinal	346	159.000
	Traña	2	10.000		Palangre	2.765	39.087
	Trasmallo	15	9.000		Roija	22	5.500
	Caña	4.000	400		Jábega	4	3.000
	Varios	»	»		Varios	1.881	388.375
	<i>Total</i>	7.067	127.500		<i>Total</i>	6.214	1.265.852
Málaga	Bou	318	516.000	Barcelona	Bou y Vaca	648	406.500
	Sardinal	652	534.400		Sardinal	1.292	509.900
	Jábega	161	262.500		Traña	125	478.750
	Trasmallo	28	30.400		Trasmallo	1.565	212.000
	Boliche (arrastre)	21	12.600		Jábega	20	44.200
	Palangre	166	5.010		Boliche (cerco)	61	21.370
	Varios	80	16.700		Varios	6.204	293.182
	<i>Total</i>	1.426	1.377.610		<i>Total</i>	9.915	1.965.902
Almería	Bou	135	135.000	Mallorca	Bou y Vaca	200	434.250
	Sardinal	281	315.500		Aimadrabilla	434	669.560
	Jábega	84	115.800		Solta	271	117.650
	Mamparra	15	110.500		Palangre	5.717	94.339
	Palangre	86	49.085		Luz artificial	20	60.000
	Boguera	20	7.000		Jábega	61	51.500
	Varios	79	34.724		Varios	352	493.962
	<i>Total</i>	700	767.609		<i>Total</i>	7.055	1.921.261
Melilla	Baca	54	34.000	Menorca	Trasmallo	565	29.850
	Mamparra	41	246.000		Tullinera	9	16.500
	Cazonal	4	12.000		Escatera	278	11.040
	Palangre	17	7.650		Sardinera	10	10.100
	Jábega	2	4.000		Palangre	948	5.902
	Bonitolera	2	3.000		Farol	2	4.300
	Varios	»	»		Varios	1.471	14.657
	<i>Total</i>	120	306.650		<i>Total</i>	3.283	92.349
Cartagena	Baca	16	8.000	Total en toda la costa			Número de artes: 121.713
	Bou	6	4.800				Valor: 41.556.020 pesetas
	Encesa	91	530.500	Total en artes de arrastre....			Artes: 8.877
	Sardinal	447	413.400				Valor: 8.292.340 pesetas
	Jábega	54	137.650				
	Bonitolera	40	59.400				
	Varios	»	353.375				
	<i>Total</i>	654	1.507.125				
Alicante	Bou	765	334.250				
	Mamparra	84	359.400				
	Bonitolera	288	188.000				
	Sardinal	212	84.600				
	Trasmallo	499	73.950				
	Atunera	18	27.000				
	Varios	545	101.065				
	<i>Total</i>	2.411	1.168.265				

Nota.—Estos artes de arrastre comprenden los que se nombran bou, pareja, trawler y baca.

Otra.—Los artes figuran con los nombres regionales; no está comprendido en su valor el de los cables, puertas, etc.; se consignan todos los que tiene cada armador en uso, respeto y reserva. (En los de arrastre.)

MINISTERIO DE MARINA

Año 1930

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias MarítimasEstado demostrativo de los establecimientos, parques, viveros, cetáreas,
corrales y encañizadas que en esta fecha existen en toda la costa.

Provincias marítimas	Clase de industria	N.º	Producto de la industria		Gastos de personal		Gastos en el material		OBSERVACIONES
			Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	
San Sebastián	—	»	»	»	»	»	»	»	
Bilbao	Ostreros	3	»	»	2.700	»	1.060	»	
	Cetáreas	5	20.443	»	11.893	»	3.027	35	
Santander	Parques ostrícolas	4	196	80	164	40	29	85	
	Depósitos de ostras	2	9.641	30	4.330	90	2.242	20	
Gijón	—		(No se han recibido los datos.)						
Total del 1.º trozo	—	14	30.281	10	19.088	30	6.359	40	
Ferrol	Ostreros	9	»	»	»	»	»	»	Abandonados.
	Viveros de langosta	5	112.470	»	3.400	»	3.473	»	Hay dos viveros abandonados.
	Cetáreas	3	»	»	»	»	»	»	Abandonadas.
La Coruña	Parques ostras y mariscos	6	40.787	65	4.722	50	4.687	»	Hay un parque que no se explota.
	Depósitos de langosta	4	39.650	»	2.650	»	850	»	Hay un depósito que no se explota.
Villagarcía	Criaderos de almejas	23	77.819	85	13.855	75	5.740	60	
Pontevedra	Vivero a meja y mejillón	1	1.000	»	200	»	800	»	Lo que se recoge es producto de siembra.
	Parque ostrícola	1	3.000	»	900	»	500	»	
Vigo	Parques ostrícolas	3	200	»	100	»	»	»	Sólo un parque está en explotación.
	Cetáreas	3	18.900	»	3.350	»	650	»	
Total del 2.º trozo	—	58	293.827	50	29.178	25	16.700	60	
Huelva	—	»	»	»	»	»	»	»	
Sevilla	—	»	»	»	»	»	»	»	
Cádiz	Corrales de lisa y almeja	6	15.415	50	»	»	3.600	»	El gasto del personal es a la parte.
Algeciras	—	»	»	»	»	»	»	»	
Ceuta	—	»	»	»	»	»	»	»	
Total del 3.º trozo	—	6	15.415	50	»	»	3.600	»	
Gran Canaria	—	»	»	»	»	»	»	»	
Tenerife	—	»	»	»	»	»	»	»	
Total del 4.º trozo	—	»	»	»	»	»	»	»	
Málaga	—	»	»	»	»	»	»	»	
Almería	—	»	»	»	»	»	»	»	
Melilla	—	»	»	»	»	»	»	»	
Total del 5.º trozo	—	»	»	»	»	»	»	»	
Cartagena	Encañizadas	5	83.646	»	28.163	»	19.250	»	
Alicante	Vivero mejillón y langosta	1	»	»	»	»	4.500	»	Abandonado en la actualidad.
Valencia	Viveros de mejillones	16	75.625	»	23.040	»	20.000	»	Existe un depósito de ostras que se traen de Francia y Portugal.
Taragona	Viveros de mejillones	11	63.120	»	25.065	»	25.000	»	
	Parque piscicultura	1	23.000	»	9.660	»	11.900	»	Producto y gastos son los de la Sociedad concesionaria, pues los pesqueros se hacen a la parte.
Barcelona	Viveros de mejillones	5	1.001.269	»	389.526	»	241.733	»	Un vivero se halla en construcción.
Total del 6.º trozo	—	39	1.246.660	»	475.454	»	322.383	»	
Mallorca	Vivero de langosta	1	500	»	900	»	200	»	
	Cetáreas langosta	2	17.900	»	2.600	»	12.000	»	
Menorca	Vivero de mariscos	1	3.500	»	1.100	»	850	»	
	Criadero de mariscos	1	5.000	»	»	»	2.300	»	No se fija gasto de personal por ser constituido por el de la Unión de Pescadores.
Total del 7.º trozo	—	5	26.900	»	4.600	»	15.350	»	
Suma total	—	122	1.613.084	10	528.320	55	364.393	»	

NOTA.—El «Producto de la industria», según circular remitida a los comandantes de Marina, es en bruto, o sean los ingresos totales.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias Marítimas

Estadística de la pesca capturada en los diferentes trozos que comprende toda la costa, según datos remitidos por los respectivos distritos marítimos, durante el mes de enero de 1931.

ESPECIES	Primer trozo: San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón		Segundo trozo: Ferrol, La Coruña, Vilagarcía, Pontevedra, Vigo		Tercer trozo: Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Ceuta		Cuarto trozo: Gran Canaria, Tenerife		Quinto trozo: Málaga, Almería, Melilla		Sexto trozo: Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona		Séptimo trozo: Mallorca y Menorca (3)		TOTALES	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
Sardina.....	531.880	338.800	1.391.020	974.650	1.176.920	790.540	4.180	2.080	636.410	358.430	467.820	428.140	4.390	4.180	4.212.620	2.896.820
Paparda.....	2.131.120	908.620	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.131.120	908.620
Anchoa o boquerón.....	71.540	41.630	117.120	86.570	32.100	16.850	810	420	96.290	80.580	49.080	39.840	»	»	366.940	265.890
Caballa y verdel.....	46.220	30.890	208.400	104.360	96.470	44.010	66.020	33.280	4.820	2.400	37.660	40.910	»	»	459.590	255.850
Bastina (raya, cazón, etc.).....	114.290	46.770	103.070	36.150	178.410	100.760	180	340	87.330	38.490	131.190	108.630	33.970	22.050	648.440	353.190
Jurel, chicharro.....	238.140	159.540	384.020	163.400	101.250	47.040	510	700	216.680	93.030	31.180	17.200	»	»	971.780	480.910
Boga.....	»	»	290	130	5.950	2.400	1.230	760	44.970	14.360	26.230	24.550	»	»	78.670	42.200
Melva.....	»	»	»	»	»	»	»	»	110	190	»	»	»	»	110	190
Atún.....	»	»	»	»	»	»	54.340	26.140	580	1.170	4.030	11.990	»	»	58.950	39.300
Atunarro y cacharreta.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bonito.....	»	»	»	»	»	6.000	180	180	24.220	24.960	12.290	30.560	»	»	»	»
Beugo.....	225.300	502.250	156.970	214.530	164.360	149.480	2.560	2.030	35.440	29.340	32.570	56.250	1.030	2.060	618.230	955.940
Merluza.....	368.940	1.326.300	121.670	385.380	74.740	212.450	207.500	259.380	132.340	206.890	44.890	163.230	4.870	16.710	954.950	2.570.340
Pescadilla.....	664.840	1.068.020	1.214.990	1.457.700	858.190	1.266.520	120	240	66.550	105.350	90.610	226.030	»	»	2.895.300	4.123.860
Congrio.....	20.880	43.100	64.430	141.230	12.330	15.180	10	20	1.810	1.810	15.720	41.000	»	»	115.180	242.340
Pez espada.....	»	»	2.150	570	1.500	1.130	»	»	»	»	1.230	1.860	»	»	4.880	3.560
Gallo.....	110.600	144.520	115.560	155.500	8.420	8.420	»	»	650	480	1.150	1.080	»	»	236.380	310.000
Lenguado y rodaballo.....	9.820	28.050	8.510	39.930	22.950	79.120	»	»	1.410	4.480	17.500	139.070	1.690	3.240	61.880	293.890
Acedía.....	»	»	»	»	34.960	42.590	»	»	160	440	»	»	»	»	35.120	43.030
Róbalo (lúbina).....	50	200	2.170	5.970	130	220	»	»	120	330	10.310	35.010	»	»	12.780	41.730
Mero.....	2.100	6.780	5.610	10.790	2.250	3.500	»	»	2.770	5.300	140	330	»	»	12.870	26.700
Mujil (mujol).....	40	50	7.170	8.620	50	50	»	»	»	»	22.620	30.560	»	»	29.880	39.280
Salmonete.....	52.300	146.100	6.300	14.830	61.950	125.190	720	630	27.970	50.660	84.060	306.300	17.980	61.260	251.280	704.970
Pajel y breca.....	150	340	100.750	112.830	21.960	42.880	2.180	1.900	5.800	4.880	9.740	22.350	»	»	140.580	185.180
Aguja.....	»	»	820	490	210	210	80	80	520	400	7.110	7.030	»	»	8.740	8.210
Abadejo y faneca.....	1.390	2.710	218.250	183.840	220	220	»	»	270	370	49.040	36.770	»	»	269.170	223.910
Varios (peces).....	1.244.790	1.021.540	1.836.680	1.054.780	726.710	444.890	273.560	447.160	137.730	72.930	439.050	539.140	266.010	306.080	4.924.530	3.886.520
Longosta.....	280	3.290	»	»	140	700	»	»	10	80	200	1.940	»	»	630	6.010
Langostino.....	550	2.020	4.790	8.090	11.050	105.740	»	»	»	»	7.830	82.740	»	»	24.220	198.590
Gamba y cigala.....	2.620	9.800	30	120	161.190	116.930	»	»	139.590	116.470	12.230	46.060	»	»	315.660	289.380
Bogavante.....	»	»	320	490	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	320	490
Centolla.....	470	810	39.200	52.990	»	»	»	»	50	30	»	»	»	»	39.720	53.830
Percebe.....	1.450	1.550	84.890	110.540	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	86.340	112.090
Camarón.....	450	1.020	5.160	9.800	4.200	3.360	»	»	»	»	30	330	»	»	9.840	14.510
Varios (crustáceos).....	150	220	10.870	4.440	5.000	2.500	»	»	»	»	5.370	10.700	»	»	21.390	17.860
Ostra.....	»	»	310	610	5.010	520	»	»	(2)	480	»	»	»	»	5.800	1.500
Almeja.....	12.800	27.610	231.120	168.430	58.680	30.930	»	»	373.280	61.100	9.380	5.960	»	»	685.260	294.030
Vieira.....	»	»	(1)	2.480	4.290	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.480	4.290
Mejillón.....	9.400	3.310	78.580	21.440	144.980	81.950	»	»	»	»	36.220	35.650	»	»	269.180	142.350
Navaja.....	40	40	10.080	7.530	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10.120	7.570
Calamar.....	15.180	43.420	4.440	12.230	22.630	45.610	»	»	1.900	4.650	2.120	9.830	7.370	17.840	53.640	135.580
Choco y jibia, sepia.....	»	»	86.630	77.590	35.820	29.960	»	»	9.080	7.770	37.630	63.770	»	»	169.160	179.090
Varios (moluscos).....	100	150	726.440	47.360	26.620	7.970	»	»	5.650	2.020	92.250	157.640	4.560	4.930	855.620	220.070
	5.877.880	5.909.450	7.351.290	5.678.200	4.061.500	3.825.820	614.180	775.340	2.054.990	1.289.760	1.788.480	2.722.450	341.870	438.350	22.090.190	20.639.370

(1) Los datos obtenidos en Pontevedra relativos a Vieira no fueron incluidos por no venir la equivalencia en peso. — (2) Se le llama vulgarmente «Ostión». — (3) En el séptimo trozo faltan este mes los datos de Menorca, por no haberse recibido.

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias MarítimasEstado demostrativo del personal dedicado
a la pesca e industrias afines

PROVINCIAS	EMPLEADOS EN VAPORES Y MOTORES				EMPLEADOS EN BARCOS DE VELA Y REMO		TOTAL DE EMPLEADOS EMBARCADOS	EMPLEADOS EN TIERRA, CETÁREAS, MARISQUERO, PANQUES JÁBEGAS, COMPOSTURA DE REDES, VENTAS, ETC.			
	Patrones	Mecánicos	Fogones	Marineros	Patrones	Marineros		Hombres	Mujeres	Niños	En total
San Sebastián..	345	281	552	3.379	266	719	5.542	565	892	69	1.526
Bilbao.....	458	251	220	3.963	103	227	5.222	22	225	»	247
Santander.....	332	217	130	2.398	276	532	3.885	»	»	»	»
Gijón.....	441	338	199	3.224	448	893	5.543	421	1.465	111	1.997
Ferrol.....	129	74	36	646	401	621	1.907	25	491	65	581
La Coruña.....	320	325	156	3.157	697	3.704	8.359	683	550	60	1.293
Villagarcía.....	195	177	24	2.423	1.739	6.497	11.055	757	3.048	1.145	4.950
Pontevedra.....	81	58	179	1.807	102	3.139	5.366	515	1.133	352	2.000
Vigo.....	332	313	165	3.953	1.969	3.191	9.923	124	1.040	440	1.664
Huelva.....	175	101	182	1.665	253	515	2.891	290	»	94	384
Sevilla.....	50	65	67	366	203	673	1.429	»	»	»	»
Cádiz.....	150	199	90	2.258	193	2.027	4.917	739	248	228	1.215
Algeciras.....	47	48	34	419	304	799	1.651	128	134	30	292
Ceuta.....	66	27	28	381	47	165	714	130	35	22	187
Gran Canaria...	24	22	60	333	285	2.925	3.649	»	»	»	»
Tenerife.....	»	»	»	»	1.218	5.342	6.560	110	84	56	250
Málaga.....	69	29	110	1.029	722	4.238	6.197	»	»	»	»
Almería.....	81	78	6	301	485	1.925	2.876	2.937	555	205	3.697
Melilla.....	97	85	21	473	44	245	965	128	93	56	277
Cartagena.....	124	121	»	528	628	2.254	3.655	196	37	56	289
Alicante.....	153	147	12	964	357	1.188	2.821	225	441	121	787
Valencia.....	221	205	18	1.469	414	869	2.196	250	531	34	815
Tarragona.....	242	229	»	867	710	1.841	3.889	293	440	20	753
Barcelona.....	407	407	2	2.225	809	1.863	5.713	607	303	15	925
Mallorca.....	446	377	»	532	662	748	2.765	93	136	4	253
Menorca.....	68	56	»	106	91	141	462	18	»	»	18
TOTAL.....	5.053	4.230	2.291	38.866	13.431	47.281	111.152	9.316	11.881	3.183	24.380

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias MarítimasEstado demostrativo de las Almadrabas que existen,
y pesca en ellas, en el año 1930

Provincias	Lugares	Valor del arte y accesorios	Embarcaciones empleadas		Personal empleado		Total de salarios	Pescados cogidos		Peso en kilos	Valor en venta en fresco
			N.º	Valor	A flote	En tierra		Especies	Número		
Huelva ...	1 Huelva..	1.665.993	83	818.500	663	15	845.135	Atún.....	29.501	3.245.110	3.407.367
	1 Ayamonte....							Cacharreta y atunero	1.685	50.550	53.078
	1 Isla Cristina...							Bonito.....	2.451	3.677	2.942
								Espadarte.....	28	1.120	560
								Melva.....	97	97	59
Sevilla....	1 Sanlúcar de B...	398.552	45	398.400	229	5	251.190	Varios.....	»	126.942	58.501
								Atún.....	12.151	1.336.610	1.403.440
								Cacharreta y atunero	344	10.320	10.836
								Melva.....	550	550	330
								Bonito.....	148	222	178
Cádiz ...	4 Conil...	1.948.742	99	793.585	897	22	1.232.315	Varios.....	»	2.108	1.054
								Atún.....	58.897	6.478.670	6.742.623
								Melva.....	81.974	81.974	49.183
								Cacharreta y atunero	1.109	33.270	34.930
								Espadarte.....	48	1.920	960
Algeciras.	1 Tarifa ..	280.933	12	41.500	122	3	102.400	Bonito.....	172	259	207
								Varios.....	»	11.257	6.253
								Atún.....	2.606	286.660	300.993
								Melva.....	23.005	23.005	13.803
								Cacharreta y atunero	80	2.400	2.520
Totales.	9	4.294.220	239	2.051.985	1.911	45	2.431.040	Espadarte..	54	2.160	1.080
								Varios.....	»	1.540	770
											11.700.421

MINISTERIO DE MARINA

Año 1930

Dirección General de Navegación,
Pesca e Industrias MarítimasTalleres de construcción de barcos de
pesca

PROVINCIAS MARITIMAS	Núm. de talleres	BARCOS construidos en el año	Toneladas	VALOR Pesetas	De vapor	De explosión	De vela y remo	Personal empleado	JORNALES Pesetas
San Sebastián.....	8	49	1.680	1.996.955	37	5	7	512	666.900
Bilbao.....	9	49	826	609.850	24	24	1	74	173.500
Santander.....	9	66	184	74.505	2	24	40	28	41.009
Gijón.....	(no se han recibido los datos)				»	»	»	»	»
<i>Total del primer trozo.....</i>	26	164	2.690	2.681.310	63	53	48	614	881.409
Ferrol.....	9	36	146	27.722	»	11	25	13	19.505
La Coruña.....	8	59	122	107.350	»	12	47	30	35.886
Vilagarcía.....	13	202	466	215.475	3	7	192	171	60.255
Pontevedra.....	11	42	594	166.345	7	3	32	66	65.400
Vigo.....	21	152	5.806	5.734.631	69	23	60	5.079	2.314.205
<i>Total del segundo trozo.....</i>	62	491	7.134	6.251.523	79	56	356	5.359	2.495.251
Huelva.....	11	31	85	50.005	»	3	28	28	18.955
Sevilla.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cádiz.....	8	21	353	84.725	»	9	12	23	40.600
Algeciras.....	7	31	50	21.535	»	»	31	30	11.125
Ceuta.....	1	16	32	12.000	»	2	14	25	5.000
<i>Total del tercer trozo.....</i>	27	99	520	168.265	»	14	85	106	75.680
Gran Canaria.....	se construye en la playa	71	186	108.475	»	»	71	23	42.805
Tenerife.....	»	44	no son de confianza los datos recibidos	72.118	»	3	41	»	44.535
<i>Total del cuarto trozo.....</i>	»	115	186	180.593	»	3	112	23	87.340
Málaga.....	33	43	123	88.120	»	6	37	76	54.785
Almería.....	16	54	240	358.800	»	18	36	51	36.100
Melilla.....	4	11	55	37.625	»	4	7	9	9.165
<i>Total del quinto trozo.....</i>	53	108	418	484.545	»	28	80	136	100.050
Cartagena.....	14	59	176	54.075	»	9	50	25	26.203
Alicante.....	16	56	628	721.637	»	28	28	131	140.006
Valencia.....	32	20	122	196.425	»	5	15	41	27.582
Tarragona.....	7	30	200	183.000	»	10	20	37	52.000
Barcelona.....	22	112	128	207.695	»	39	73	58	107.676
<i>Total del sexto trozo.....</i>	91	277	1.254	1.362.832	»	91	186	292	353.467
Mallorca.....	12	14	62	128.445	»	8	6	40	17.882
Menorca.....	2	4	2	1.550	»	»	4	3	975
<i>Total del séptimo trozo.....</i>	14	18	64	129.995	»	8	10	43	18.857
SUMA TOTAL.....	273	1.272	12.266	11.259.063	142	253	877	6.573	4.012.054

Un rasgo de altruismo digno de ser imitado

La Unión de Armadores de Buques Pesqueros de Gijón ha concedido a 20 pescadores sexagenarios otras tantas pensiones de una peseta diaria, en cumplimiento de la primera parte de un acuerdo tomado en Junta general por dicha Asociación.

El acto de hacer entrega de las pensiones fué presidido por el comandante de Marina de Gijón, Sr. Fernando Valero, y al mismo asistieron representantes de las autoridades locales, de la Unión de Armadores y de la Prensa local, que ha comentado con gran simpatía el acto.

Tiene en proyecto la Unión de Armadores, la construcción de un edificio destinado a escuela de los hijos de los pescadores, así como también la creación de un Montepío, exclusivamente para pescadores, de asistencia médico-farmacéutica, y el establecimiento del seguro de enfermedad.

Tanto por el acto llevado a cabo por la entidad de referencia, como por los que se propone realizar, merece todos nuestros plácemes, ofreciendo el caso como ejemplo digno de ser imitado.



IBARRA y C.^{ÑA}, S. en C.

SEVILLA

Líneas regulares de cabotaje

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

SERVICIO REGULAR ORDINARIO SEMANAL desde Pasajes con escalas intermedias hasta Marsella y regreso.

SERVICIO REGULAR RÁPIDO desde Pasajes a Barcelona y regreso. Estos buques admiten también mercancías con conocimiento directo para Rangoon, Colombo, Port-Saïd-Bombay, Karachee, Madras y Calcuta; con trasbordo en Marsella, a "for fait", sumamente reducido y en combinación con la importante Compañía inglesa "BIBY LINE".

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

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

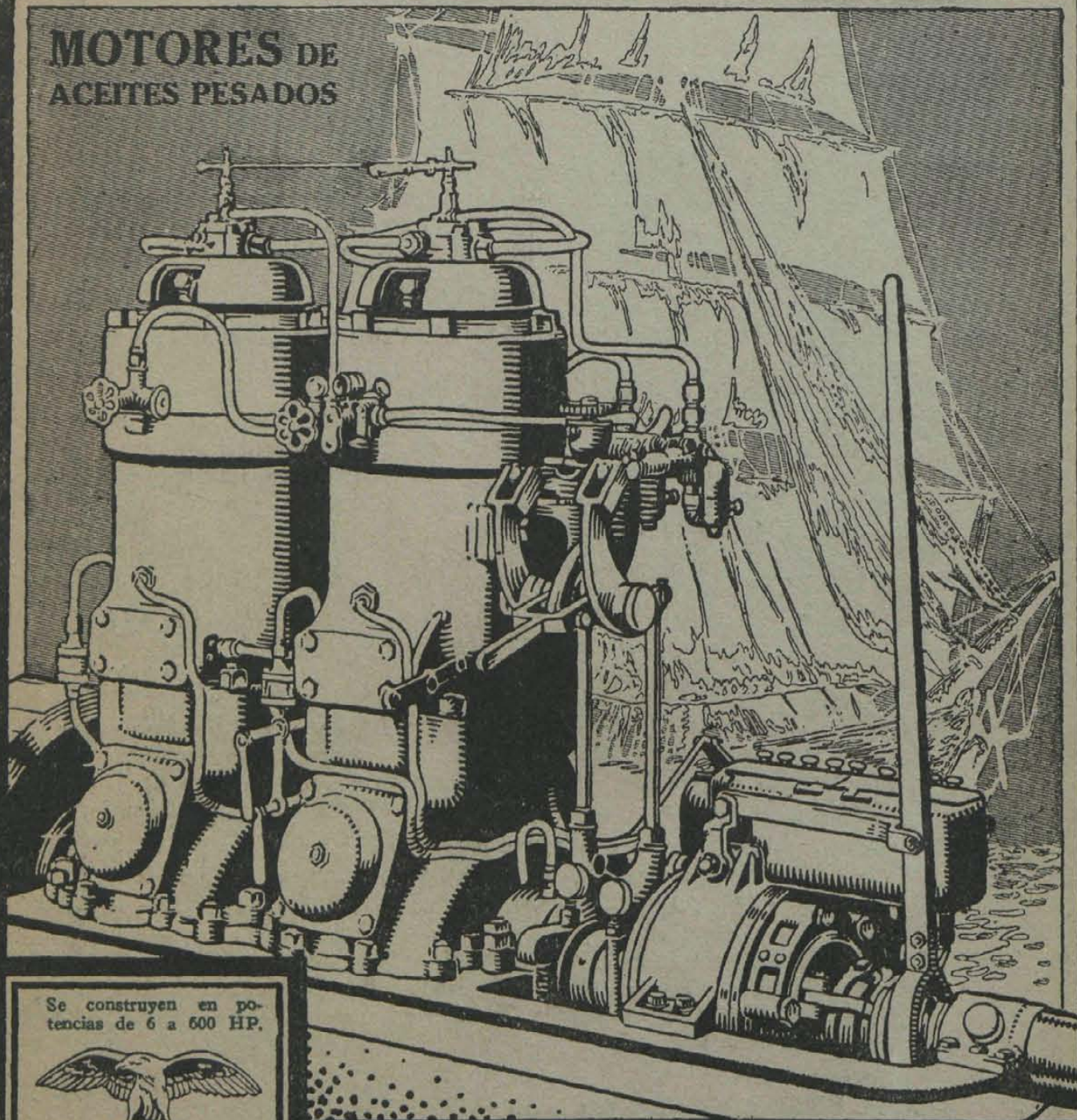
Estos vapores, que mensualmente hacen también escala en Filadelfia, tienen señaladas sus salidas fijas de cada puerto, correspondiendo a New-York los días 15 y 30 de cada mes.

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

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

BOLINDER'S

MOTORES DE
ACEITES PESADOS



Se construyen en po-
tencias de 6 a 600 HP.



Centenares de instalacio-
nes funcionan en toda
España

HANS T. MÖLLER S/A

CORTES, 435 - BARCELONA - APARTADO, 142

Imp. Zoila Ascasibar. Martín de los Heros, 65.—MADRID.