ESPAÑA MARÍTIMA
Y PESQUERA

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

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

TELEFONO 33373
Apartado de Correos núm. 3.029
Mayo de 1930

Toda la correspondencia al Apartado de Correos

Del seguro de Riesgo marítimo de las embarcaciones

Diversas veces nos hemos ocupado en estas columnas, con el interés que nos merecen esta clase de cuestiones, de la necesidad que existe de que todas las embarcaciones pesqueras, hasta las más modestas, se aseguren contra el riesgo del mar. La situación, en extremo lamentable, en que sume a los modestos armadores la pérdida de sus embarcaciones, en las que salen a ganarse su vida en el mar tantos padres de familia, convierte en una necesidad perentoria y de destacada humanidad la extensión a éstos del seguro a que nos referimos.

Hace tiempo en Vizcaya, después en Galicia y recientemente en Levante, han conmovido a la opinión pública numerosos ahogamientos de pescadores a causa de los temporales. Al mismo tiempo que esas desgracias tan sensibles, la Prensa ha publicado la noticia de que crecido número de embarcaciones se habían perdido. Ante el dolor producido por la pérdida de tantas vidas humanas y la premura en acudir en socorro de las familias de las víctimas, han quedado en la penumbra otros perjuicios grandísimos producidos por esas catástrofes a numerosas familias de pescadores. La pérdida de las embarcaciones, de las que se habían salvado algunos o todos sus tripulantes, dejaba a éstos sin trabajo y, por tanto, sin los medios de subvenir a su subsistencia y a la de sus familias.

Si necesario es, en cumplimiento de un elemental fin humanitario, atender a las familias de las víctimas, lo cual tendrá ahora plena realización en todos los casos, hasta en aquellos en que, por tratarse de un solo hombre, no atrae la atención ni la compasión general, reflejada en suscripciones y donativos, por medio de las Mutualidades obligatorias de accidentes de mar y de trabajo que en breve van a constituirse en todo nuestro litoral, es preciso y humanitario también que los armadores modestos no se arruinen al perder sus embarcaciones y que los tripulantes de éstas puedan encontrar trabajo en las que, con la indemnización que reciban aquéllos, puedan adquirir o construir.

Conocemos y aplaudimos la labor que en este sentido viene realizando el Instituto Social de la Marina. Iniciativa suya fué la creación de la "Asociación nacional mutua de riesgo marítimo de las embarcaciones", y con pesar tenemos que decir que tan nobles esfuerzos no han conseguido el resultado que era de desear y esperar. En muy corto número, los armadores pesqueros se han inscrito en la Asociación, y este es el motivo de que el Instituto no alcance la eficacia necesaria para resolver los problemas de que nos ocupamos.

Prueba de lo que decimos es que, a pesar de la activa propaganda realizada por el Instituto du-

© Biblioteca Nacional de España

rante los años que lleva de vida la Mutualidad de riesgo marítimo, creada por él mismo, se han constituído tan sólo las Juntas locales de Santa Pola, Jávea, Denia, Algeciras e Isla Cristina, y que, del gran número de embarcaciones pesqueras modestas que existen en nuestro litoral, tan sólo se han inscrito en ellas ochenta y dos.

Según nuestras noticias, el Instituto Social de la Marina, estimando la situación del problema en la misma forma que nosotros, desea intensificar la inscripción de las embarcaciones pesqueras modestas en aquella Asociación. Para lograrlo va a crear corredores, a fin de que, como sucede en toda Compañía de seguros, propaguen los fines perseguidos por la Asociación, a fin de conseguir que ésta, integrando en su seno a gran número de aquellas embarcaciones, pueda desarrollar en forma verdaderamente eficaz su actuación protectora de la clase pescadora.

Una vez más dirigimos desde esta Revista un llamamiento a todos los pescadores españoles, a fin de que dándose cuenta de sus verdaderos intereses, se agrupen en la Asociación, que ha de librarles en los días tristes en que la tragedia se cierne sobre sus hogares, de la ruina a que les conduce la pérdida de sus útiles de trabajo.

El ministro de Marina, Sr. Carvia

Unas notas biográficas

Patrocinada por elevadas personalidades, se está preparando la confección de una obra titulada "Album nacional", para difundir el conocimiento de España a través de sus valores espirituales y económicos. Tanto por la importancia que esta obra va a revestir como por la extensión con que va a tratar los asuntos de Marina, hablaremos de ella en nuestro próximo número.

La buena amistad que nos une con el director de informaciones de la mencionada obra, el abogado doctor D. Rafael Torrecilla, nos ha permitido conocer unas líneas que dedica al Excmo. Sr. Ministro de Marina. Por la justicia que en ellas se hace al Sr. Carvia, en juicios tan ponderados y discretos, hemos rogado al Sr. Torrecilla y conseguido de su amabilidad, nos permita publicar aquellas cuartillas que nos honramos en reproducir a continuación:

"NOTAS AL VUELO

Sin duda alguna, uno de los mayores aciertos del general Berenguer al constituir el Gabinete que tan dignamente preside, fué la designación para la cartera de Marina de un soldado de tan ilustre prosapia como D. Salvador Carvia, en quien se dan un conjunto de relevantes cualidades, poseídas con tanta ponderación y equilibrio, que el caso no deja de ser, en verdad, singular y extraño.

Marino de *mar*, el mar ha sido testigo de la augusta serenidad de la vida de este insigne general a través de una brillantísima hoja de servicios, en la que unas veces se descubre el valor, otras la pericia, siempre el esfuerzo inagotable, la constancia ejemplar, el culto caballeroso al honor y al sacrificio. Desde los primeros años de la juventud, en que su bien templada alma de patriota y de marino sufrió las dolorosas emociones de la guerra de Cuba y de los Estados Unidos, en la campaña de Marruecos, navegando en la Escuadra y otros buques, como jefe de la Escuadrilla de Destructores..., la vida del ilustre general Carvia ha sido la vida intensa de mar, pródiga en ocasiones mil, para descubrir aptitudes extraordinarias en los mandos a flote.

Y este marino de mar—formidable marino de mar, si hemos de ser justos en la expresión—es, al propio tiempo, brillantísimo marino de *gabinete*. De clarísimo entendimiento y de muy sólida cultura, posee como pocos la técnica de los problemas navales, sus orientaciones modernas, la visión certera de cuanto afecta a la Marina en la hora presente...

La Escuela de Guerra Naval—obra del Sr. Carvia—revela de modo bien expresivo y elocuente el genio del pensador, la percepción fina y sutil de las exigencias de la realidad, un espíritu organizador, amplio y progresivo... En las últimas brillantísimas maniobras navales celebradas en 1929, el señor Carvia, como jefe del Estado Mayor del almirante en jefe, descolló de tal manera en la labor preparatoria y en el desarrollo de los planes de estrategia, que mereció las felicitaciones más efusivas de S. M. el Rey y de técnicos españoles y extranjeros.

¡Marino de mar y marino de gabinete! ¡Marino

© Biblioteca Nacional de España

Excmo. Sr. D. Salvador Carvia, ministro de Marina.

de cerebro y marino de acción! He aquí lo que precisa ser quien dirija los destinos de la Marina española en estos momentos en que el mundo experimenta la convulsión de las inquietudes y de las reformas!

Joven aún, el Sr. Carvia es ya un prestigio consagrado en la Marina, habiendo trascendido al extranjero la fama de su competencia como hombre técnico, de organización, que sabe caminar seguro con el ritmo progresivo de la vida moderna.

De espíritu amplio y comprensivo, el general Carvia se halla presto a cada instante a dispensar protección y apoyo a toda iniciativa provechosa. En los momentos en que escribimos estas líneas se ha dignado acoger con el entusiasmo más fervoroso el proyecto de la *Casa del Marino Iberoamericano*, institución tan beneficiosa como necesaria, y en pro de la cual viene tantos años laborando con plausible constancia ese apóstol de las Instituciones económicosociales de la Marina, que se llama D. Alfredo Saralegui, ilustrado capitán de Corbeta.

Prototipo de la caballerosidad del marino, posee el general Carvia una exquisitez de trato, una amabilidad y sencillez que verdaderamente atraen y cautivan. Su suave afabilidad le hace compatible—y esto nos recuerda el caso ejemplar del malogrado D. Eduardo Dato—con un carácter severo, enérgico, inflexible para cumplir con su deber, hacer que los demás lo cumplan y velar por los prestigios de la Armada.

Las difíciles circunstancias en que desempeña la cartera, en un Gobierno en que preside el criterio de las máximas economías para encauzar la vida económica del Estado, le impedirá el desarrollo de planes, fruto de su entendimiento privilegiado y de muy madurada reflexión. ¡Mas no importa! Como decimos anteriormente, el general Carvia está ya *consagrado*. Será *ministrable* en futuras combinaciones políticas y ministro en Gabinetes de larga permanencia en el Poder. Y de todo llegará la hora, para bien de la Marina y gloria de España.

He aquí algunas notas de la vida de este ilustre marino:

Ingresó en la Escuela Naval el año 1887, y salió a alférez de Navío en 1892.

Hizo la campaña de Cuba, la guerra de los

© Biblioteca Nacional de España

Estados Unidos, mandando el cañonero "Reina Cristina", encargado de la defensa del puerto de Mariel.

A su regreso a España, y en sus diversos empleos, navegó en la Escuadra y buques menores, asistiendo a la campaña de Marruecos al mando del cañonero "Marqués de la Victoria".

Durante los períodos de su carrera en que permaneció desembarcado, ha desempeñado importantes puestos en el Estado Mayor Central de la Armada, y tanto el almirante Ferrándiz como Miranda y Flórez, cuando ocuparon la cartera de Marina, tuvieron en él un leal y desinteresado auxiliar. Dirigió también durante algunos años la "Revista General de Marina", en la que venía colaborando desde su juventud con importantes trabajos técnicos.

Al ascender a capitán de Navío se le comisionó para organizar la Escuela de Guerra Naval, que fundó en el año 1925, y cuya dirección ha venido ejerciendo hasta hace pocos meses, sin perjuicio de sus mandos a flote. Al formarse la Escuadrilla de Destructores se le confió el mando de ella, que ejerció durante dos años, visitando durante este período todos los puertos extranjeros del Mediterráneo y del Mar Negro, en los que apenas había memoria de haberse visto la bandera de España. Ascendió a contralmirante; continuó mandando la Escuadrilla de Destructores durante las maniobras navales de 1928, siendo jefe del Estado Mayor del almirante en jefe en las del año 1929.

En 30 de enero fué nombrado ministro de Marina.

RAFAEL TORRECILLAS

Junta general de la Sociedad Española de Construcción Naval

El día 27 del corriente mes tuvo lugar la Junta general ordinaria de accionistas de esta Sociedad, correspondiente al año 1929, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Conde de Zubiría.

En la reunión se dió cuenta de la marcha social durante el ejercicio y de los hechos principales ocurridos hasta la fecha, mencionando a ese respecto las entregas del crucero "Miguel de Cervantes", de los destructores "José Luis Díez" y "Almirante Ferrándiz", de los sumergibles "C-4" y "C-5", del buque mercante de motor "Cabo San Antonio", de 17.000 toneladas y gran velocidad, de 12 baterías de obuses de campaña y tres baterías de costa, de 19 coches eléctricos automotor y remolque y de crecido número de coches y vagones de ferrocarril.

Asimismo se hizo mención de las órdenes recibidas para la construcción de ocho destructores tipo "Churruca", modernizado, para nuestra Armada; de un buque planero para la República Oriental del Uruguay, encargado como consecuencia de un concurso internacional celebrado en dicho país, al que acudió la Sociedad en concurrencia con casas extranjeras de primer orden; de dos buques mercantes gemelos del "Cabo San Antonio", confiados por la Casa Ibarra, que llevarán los nombres de "Cabo San Agustín" y "Cabo Santo Tomé"; de un buque petrolero, de 8.000 toneladas, para la "Campsa", y de 14 locomotoras de vapor y diverso material móvil para las principales Compañías ferroviarias.

Se enteró la Junta de las recompensas concedidas a la Sociedad por sus instalaciones en las Exposiciones de Barcelona y Sevilla, que habían sido visitadas y elogiadas por SS. MM. y AA. RR., autoridades y representantes y expositores de países extranjeros, por la prueba de vitalidad y desarrollo industrial que las obras expuestas representaban.

El Consejo manifestó que, persistiendo la Sociedad en su propósito de contribuir al progreso industrial de la nación, había presentado, en unión de la Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona, proposición para la construcción y puesta en marcha de la Refinería de la "Campsa", en Barcelona; estudiaba la posibilidad de la construcción de maquinaria para la fabricación de cemento; había comenzado los trabajos correspondientes a la construcción de los autocamiones y vehículos industriales marca "Somua", y se preparaba a constituir, con otras Empresas, una nueva e importante Sociedad productora de maquinaria eléctrica de todas clases.

Aprobada por unanimidad y con gran complacencia la gestión social y el balance presentado, la Junta acordó repartir por el ejercicio un dividendo de 7 por 100, libre de impuestos, a las acciones, del que ahora resta hacer efectivo un 4 por 100, después de dedicar crecidas sumas a reservas y amortizaciones, concediendo un voto de gracias al Consejo, a la Gerencia y al personal de la Sociedad.

© Biblioteca Nacional de España

BIBLIOTECA NACIONAL

Crónica marítima

Nuestra Marina de vela en 1930

Es interesante para el estudio de la evolución de la Marina mercante española, hacer un examen de situación de los elementos que constituyen su material floreciente, a través de las estadísticas oficiales que le dan fe de vida.

Fijándonos en la flota velera, sobresale en seguida la continuidad del fenómeno de su decadencia incesante. De año en año es menor el contingente de buques de vela en todo el mundo, y circunscribiéndonos a nuestro país, resulta que hoy existe menos de la mitad del tonelaje velero que hace ocho años.

Tomando los datos de las "Listas Oficiales de la Marina Mercante Española" de los años respectivos, aparecen las siguientes cifras totales de nuestra Marina de vela en 1.° de enero de cada año, y en buques mayores de 50 toneladas de registro bruto:

1877 —	2.794	buques	con	554.533	toneladas
1914 —	236	"	"	32.970	"
1922 —	548	"	"	110.124	"
1928 —	490	"	"	73.394	"
1929 —	475	"	"	70.541	"
1930 —	466	"	"	62.881	"

Por no hacer excesivamente largo este cuadro numérico, omitimos las cifras correspondientes a los demás años, citando tan sólo las que se refieren a las tres últimas anualidades y las de aquellos años que ofrecen alguna característica especial: 1877, porque marca el apogeo de la Marina española de vela, a partir del cual se inició su proceso descendente; 1914, el primero de la gran guerra, y 1922, en el que vuelve a remontarse el tonelaje velero español, como el de los otros países, a consecuencia de la fiebre de construcciones navales de todas clases, motivada por la destrucción de tonelaje a causa de las operaciones navales de la campaña. De 1922 acá no ha cesado el decrecimiento de la Marina velera en nuestro país.

Partiendo del supuesto de la exactitud de los datos oficiales consignados, y de seguir en la misma proporción que el año último, la disminución del tonelaje velero español, o sea en unas 8.000 toneladas por año, llegaríamos a la consecuencia de que a los ocho años habría desaparecido totalmente, y no quedaría en España un solo barco de vela mayor de 50 toneladas.

Y eso que practicando con detenimiento un paciente expurgo de los datos que la "Lista Oficial de 1930" aporta relativos a la Marina de vela, resulta que aún hay que restar de esas 62.881 toneladas de buques veleros una partida por los que figuran nominalmente inscritos en la estadística y son baja en realidad por naufragio, desguace o cambio de pabellón.

Según la "Lista Oficial", esos 466 veleros españoles mayores de 50 toneladas que suman la referida cantidad de toneladas, se descomponen por su clase y destino de navegación en los tres grupos siguientes:

439 de navegación de altura.	60.270	toneladas.
16 de pesca.....	1.513	"
11 de tráfico.....	1.098	"

Como bajas registradas en la estadística que nos ocupa, relacionándola con la correspondiente al año anterior, figuran:

Por naufragio, ocho buques, todos menores de 200 toneladas, que son los llamados "Paquita", "Manuela Martí", Alberto", "Carlos Candeira", "Domingo Jiménez", Constanza", "Carmen" y "Apolonia".

Por desguace, diez veleros, cuatro de ellos menores de 200 toneladas, que se denominaron: "Costa y Borrás", "Purificación", "Villa de Rabat" e "Isla de Cortegada", y los restantes, de gran tonelaje, que son los "Joaquín Pujol", "Viuda Llusá" e "Isabel Llusá", mayores de 1.000 toneladas, y los "J. y C. Llusá", "Alberto" y "Julio Orive", mayores de 500.

Y uno vendido al extranjero, el "Bure", de 500 toneladas.

Total de bajas: 19 buques de vela, que suman 8.885 toneladas.

Estas bajas sólo están parcialmente compensadas en la "Lista Oficial" por el alta de diez veleros, sumando 1.066 toneladas, cuyos buques son el pailebot "Gran Canaria", de 471 toneladas; tres de 100 a 200, llamados "Ligero", "Merkur" y "Rafaela Orive", y seis de 50 a 100, denominados "Carmencita", "Inés", "La Niña", "Punta Umbría", "María Ballester" y "Mauritania".

© Biblioteca Nacional de España

Hay que advertir que algunas de estas altas y bajas las consigna la estadística oficial como suplemento a la misma; es decir, que no sirven para la formación de la cifra total de tonelaje velero que se cita como resumen, o sea las 62.881 toneladas, pero tampoco la alteran de manera sensible.

Mas como indicamos antes, todavía hay que practicar nuevas deducciones por bajas de buques que indebidamente constan en la "Lista Oficial", y que, según nuestros cálculos, basados en datos particulares cuidadosamente comprobados, ascienden a unos 26 buques de vela mayores de 50 toneladas, que vienen a representar un efectivo de cerca de 6.000 toneladas, y que apenas pueden compensarse parcialmente con menos de un millar de toneladas de veleros de nueva construcción.

Como en la "Lista Oficial" se ruega a todos los que tengan interés por la mayor exactitud de los datos reunidos en la estadística que comuniquen a la Dirección general de Navegación que la edita los errores o variaciones que juzguen necesario rectificar, he aquí una relación sucinta de los veleros que conforme a nuestras notas deben ser borrados de la "Lista".

Por naufragio, los "Río Benito", "Sensat", "Bernarda", "Antonia", "Cala Figuera", "Clarisa", "Joselito", "Magdalena", "María Jiménez", "Portosin", "Santiago", "Sant Jordi", "Villa de Santa Pola", "Colón", "María Luisa", "Riveira", "Juanito Bonmati", "Elías", "La Frasquita", "Juanot Colom" y "Pedro Oliver", los dos últimos perdidos este año. Entre todos ellos, únicamente puede considerarse como de gran porte el "María Luisa", de matrícula canaria, de 844 toneladas, siguiéndole en orden de tonelaje el "Río Benito", de 201 toneladas. Todos los demás son de 50 a 200 toneladas.

Por desguace, los "Viva", de 1.744 toneladas; "Vallvidriera", y 800, y "Rosalina", de 669; y los "Montpeller" y "Luisa", menores de 100; total, cinco veleros, que suman 2.355 toneladas.

Y seguramente que aun quedarán emboscados entre las columnas estadísticas de la publicación oficial algunos buques de ella que ya no existen, y de cuya vida no hemos podido recoger noticia. Pero conste que no hacemos estas acotaciones en son de censura para el centro oficial editor, sino como aclaración y teniendo en cuenta las enormes dificultades que hay que vencer para dar completa exactitud a una estadística confeccionada en Madrid y relativa a materia tan desplazada de la administración central como es la Marina.

De todos modos, la consecuencia que sacará el lector que lea con detención los datos que recopilamos, ciertamente ha de ser la de que lentamente va desapareciendo de los mares la flota velera, llevándose en su decadencia la manifestación más interesante y hasta poética de la navegación.

JUAN B. ROBERT

La costa de la muerte

Con este nombre, que por sí solo dice más de lo que yo podría, denominan los navegantes a una parte del litoral del noroeste de la Península, entre la Estaca de Vares y Cabo Villano

Merece este trágico nombre a causa de los muchos naufragios que allí vienen ocurriendo, y como causas principales de tales siniestros pueden mencionarse, además de los peligros de la costa en sí, por estar poblada de bajos arrecifes, la ausencia de señales eficaces, las frecuentes cerrazones que en tiempo de invierno, especialmente, reinan en esta parte de la costa gallega y las corrientes del Oeste que predominan, originadas por los frecuentes vientos.

Con el fin de evitar tales riesgos a la navegación, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, de El Ferrol, elevó una instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento interesando el emplazamiento en Cabo Ortegal de un faro eléctrico, de sesenta millas de alcance, como mínimo, por resultar una orientación intermedia entre la Estaca de Vares y Cabo Villano, a fin de que sus rayos, al cruzarse con los de estos puntos, permitieran a los buques situaciones observadas que actualmente no pueden utilizar, siendo la estimada, única con que cuentan, muy deficiente.

Accediéndose a la instalación de este faro en Cabo Ortegal, se facilitaría también la recalada de buques en este punto, por ser esta parte de la costa limpia y libre de obstáculos, evitando que las recaladas se efectuasen exclusivamente en Finisterre, zona de la costa bastante sucia.

Es de esperar que dados los razonamientos de la instancia y el apoyo que a la misma han prestado las casas navieras nacionales "Ibarra y Compañía, S. en C." y "Compañía Trasatlántica Española", así como las Asociaciones y Federaciones de Capitanes de la Marina Mercante y Prácticos de Puertos, el Gobierno habrá de atender como se merece tan justa pretensión, si se aspira a poder navegar sin riesgos por esta costa.

ANTONIO BELTRAN

© Biblioteca Nacional de España

Una Institución modelo

La Casa del Marino, de Barcelona

El día 29 de noviembre de 1929 fué colocada la primera piedra de la Casa del Marino, de Barcelona, a cuyo solemne acto concurrieron las autoridades locales, representando a la Junta de obras del Puerto, Comandancia de Marina, Patronato de la Construcción, Junta de gobierno del Pósito Marítimo y el arquitecto y director de las obras, señor Falguera.

Es interesantísimo para cuantos nos preocupamos de las cosas sociales, y principalmente para los directivos de los Pósitos Marítimos de España, conocer el origen de esta magna idea, que, a punto de convertirse en salvadora realidad, constituye un nuevo baluarte para nuestras clases marineras, tan necesitadas de estos valiosos elementos de defensa.

La idea de la Casa del Marino, en Barcelona, fué gallardamente lanzada por el infatigable presidente de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos, nuestro camarada Ventura Morales, en "Navegación", órgano quincenal del Pósito Marítimo de Barcelona, en el mes de diciembre de 1924.

Como casi siempre sucede, cuando se trata de llevar a cabo una idea grande, ésta del amigo Morales tropezó con innumerables dificultades: la apatía de las mismas clases interesadas, el recelo de los armadores, la oposición de los que, en vez del fin social, querían descubrir otros propósitos.

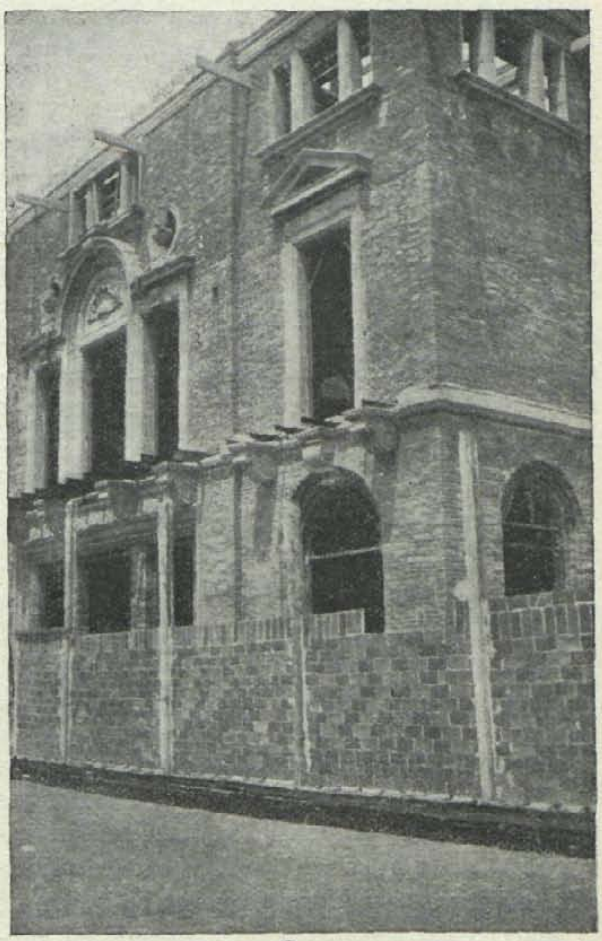
Mas la férrea voluntad del iniciador supo salvar todos los obtáculos, llevando al convencimiento a amigos y enemigos y tropezando al fin con los elementos cooperadores, que iban, en unión suya, a dar cima a tan magna empresa.

Aceptado en principio el proyecto iniciáronse las gestiones para llevarlo a cabo, organizándose un Patronato para la Construcción de la Casa del Marino, institución que quedó integrada por los representantes de los elementos armadores, que iban a prestar su apoyo material y moral a la obra; por los elementos técnicos, capacitados para hacer una cosa práctica, y por representantes directivos del Pósito Marítimo barcelonés.

Ya entró en funciones la Junta del Patronato para la Construcción. Sus primeros pasos encamínalos hacia la obtención del terreno necesario, sito en lugar estratégico, para instalar en él la Casa del Marino. Y a estos requerimientos del Patronato, contesta la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, haciéndole una concesión de 700 metros cuadrados.

Dispuestos los planos para la edificación de la Casa del Marino, con terreno suficiente y adecuado sobre el que construirla, encamina sus gestiones la Junta del Patronato para adquirir el dinero necesario, habida cuenta de que las obras totales de la Casa están presupuestadas en 270.000 pesetas.

He aquí los resultados inmediatos: El Instituto Social de la Marina hace un préstamo de 100.000 pesetas al Pósito de Barcelona; este mismo organismo oficial, encariñado con el proyecto, concede además un donativo de 25.000 pesetas, y las clases armadoras, representadas en la Junta del Patronato, cooperan con donativos, que alcanzan en la actualidad a la suma de 87.000 pesetas.



Vista parcial de la Casa del Marino de Barcelona. Estado actual de las obras.

© Biblioteca Nacional de España

Están, pues, cubiertas 217.000 pesetas de las 270.000 que se necesitan; la cantidad que falta por cubrir se obtendrá por nuevas subvenciones y por las aportaciones personales de los componentes del Pósito Marítimo de Barcelona, que ven con el mayor entusiasmo convertida en realidad la hermosa idea lanzada por Morales en diciembre de 1924.

Veamos ahora lo que será la Casa del Marino. En el plan de instalaciones figuran las siguientes: escuelas para niños de ambos sexos, biblioteca, secretarías de las secciones, café y restaurante, departamento de camas, bolsa del trabajo, salón de actos, fiestas y conferencias; cooperativa de consumo y otras más, que se irán instalando a medida que funcione el nuevo edificio.

Con verdadera emoción escribo las presentes líneas, que quiero sirvan, no sólo para testimoniar un sincero homenaje de felicitación a D. Ventura Morales, iniciador y propulsor de la obra, y a cuantos a ella cooperan, sino para divulgarla al objeto de excitar a los directivos de los Pósitos Marítimos de toda España a que sigan este brillante ejemplo y vean cómo la voluntad, el tesón y el entusiasmo de un hombre han hecho posible la realización de una obra magna como la que describimos.

Y quiero, además, que este artículo, hecho al correr de la pluma, lleve a mis amigos de Isla Cristina, que también proyectan la construcción de una Casa del Pescador, las seguridades de que también su proyecto podrá ser realidad muy en breve si saben poner a contribución sus entusiasmos y unir a su causa la valiosa cooperación de significados e ilustres filántropos, tan deseosos como ellos de que los pescadores de La Higuerita tengan una casa social propia que los cobije a todos y sirva como punto de partida para la obra de liberación y de cultura a que tan legítimo derecho tienen.

E. F. EGOMEAGA

Nota de la Redacción

Por no haberse recibido de todos los Pósitos de Pescadores, Marítimos y Marítimos-terrestres que funcionan en el litoral, los datos que les habíamos interesado sobre sus Escuelas de orientación marítima, nos vemos precisados a aplazar el número extraordinario que tenemos en proyecto hasta el próximo mes.

IV Exposición de trabajos manuales de gente de mar

El Comité directivo de la Exposición de Barcelona, conocedora de la importancia e interés que ha despertado esta manifestación de arte popular de la gente de mar, que organiza el Centro excursionista César A. Torres, ha construído un departamento en una de las naves del Palacio Alfonso XIII, que permitirá presentar con toda propiedad la exposición de buques en miniatura, compuesta de unos trescientos ejemplares.

Todos cuantos amen las cosas del mar tendrán ocasión de admirar la variada colección de pequeñas naves, fiel reproducción de los buques de escuela catalana y de diversas escuelas, desde el primitivo Wikig hasta el tipo de embarcación de vela más moderno. No falta tampoco entre los tipos expuestos el minúsculo buque del tipo llamado "ex voto", de concepción ingenua y sumamente gracioso, así como la sencilla barca de pesca, colorida y con todo el sabor de nuestra mar latina.

Figurará asimismo en esta Exposición una atrayente colección de *ex votos*, detalle típico, que marca una característica especial de las antiguas costumbres marineras, conforme puede verse en varias ermitas de la costa.

Entre la gente de mar que han hecho importantes aportaciones para esta curiosa exhibición, figuran los celebrados constructores José Vieta, de Blanes; Joaquín Rovira y Guerau Benlliure, de Cabañal; Ignacio Socios, Juan Mateu, Felipe Riera, de Masnou, y muchos otros muy renombrados, que han seguido el movimiento de las tres Exposiciones anteriormente celebradas.

Además de las antedichas aportaciones de la gente de mar, figurarán las de los más importantes coleccionistas de buques en miniatura, entre los que se cuentan los señores Raúl Roviralta, Emerenciano Roig y Raventós, Olegario Junyent, José Sala, etcétera.

Igualmente contribuirán al esplendor de esta manifestación con sus notables aportaciones la Escuela Oficial de Náutica, la Cámara de Comercio y Navegación y la Compañía Transmediterránea.

Por todo lo manifestado, cabe prever que el acto inaugural de esta Exposición, fijado para el día 18 del actual, revestirá el carácter de un verdadero acontecimiento.

© Biblioteca Nacional de España

Del lado allá del Estrecho

Los pescadores y su industria en la ciudad de Melilla

Entre los distintos asuntos que aparecen en primer término como de mayor importancia para la vida melillense, encontramos el que se refiere a la industria pesquera.

Viven de esta industria crecidísimo número de familias. No hay otra más en Melilla. El resto de la vida lo constituye el comercio. Los pescadores salen a diario en sus lanchas y vaporcitos para regresar a la ciudad con las cantidades de pescado que han de abastecer el mercado y luego enviar a distintos puntos de España.

Tiene ya de suyo no pocos impuestos en Melilla, ocasionados por ese ascenso general que ha realizado la elevación del presupuesto ordinario. Antes el pescado en Melilla era algo que estaba al alcance de las clases pudientes, media y necesitada. La pesca fina alcanzaba algún que otro día precio superior, y únicamente se acentuaba ese aumento en las épocas de continuados levantes, que impedían salir a los pescadores a sus faenas habituales.

Aumentaron los impuestos; se encareció la vida melillense en todos sus órdenes y trajo, forzosamente, el aumento también de los jornales de los hombres que salen al mar y los alquileres de locales en la pescadería, que, dicho sea de paso, merece mayor atención, dados los servicios que en ella se han de prestar.

Ciertamente que se abrigó la costa de la parte de Alhucemas, antes vedada por el peligro que ofreciera acercarse a ella, por la posibilidad de caer en poder de los entonces enemigos. Este aumento de sitio para pescar podría parecer que fuera razón que influyera en la abundancia del pescado, que ayudara a abaratarlo. Pero hemos de tener en cuenta que esa costa está siendo explotada por otros pescadores residentes en Villa Sanjurjo y algunos que hasta allí llegan desde España.

Es decir, que la base fundamental del encarecimiento del pescado en Melilla hemos de encontrarle en ese aumento continuado de impuestos de orden municipal, a más de los que se han estudiado para implantarlos por lo que se refiere a las aguas del Protectorado, donde, a lo que parece, intervienen los derechos del Majzen.

Ha de tenerse en cuenta también que los exportadores del pescado se ven en la absoluta necesidad de fijar las horas de regreso de las embarcaciones si quieren enviar a España parte de lo traído a tierra, pues no viniendo en las horas precisas, no puede conseguirse trasladarlo a bordo del vapor correo, que sale de Melilla a las seis de la tarde.

Más de una vez estos elementos pescadores han pretendido de la municipalidad que se rebajaran algunos impuestos y que se diera el mayor número de facilidades para el desarrollo de esta industria pesquera, que, bien ayudada y mejor ordenada, constituiría una importante riqueza para Melilla, puesto que bien se alcanza que, si en las circunstancias que se desenvuelve es suficiente para mantecer a cerca de dos mil familias, mucho mayor habría de ser el rendimiento, y por tanto, mucho mayores los beneficios para la ciudad en general.

Debe ser criterio, al darse los primeros pasos en la obra conjunta de la zona, y por ende de las plazas de soberanía, estudiar ese mayor número de facilidades que se traduzca en aliento y amparo de los intereses de quienes tienen la decisión de venir a ponerlos en condiciones productoras.

Ofrece este problema de la industria pesquera en Melilla interesantes aspectos de los que ya en otras ocasiones se ha hablado y hasta ahora mismo se está hablando desde un periódico también de Málaga.

Y como entre sus dificultades y sus ventajas hay motivos interesantes, serán asunto de otros trabajos sucesivos, en los que se trate de la desigualdad en el envío, de las cargas que soporta, de la riqueza misma que pudiera obtenerse, o que por el contrario puede alejarse de Melilla, y de otros aspectos no menos interesantes que afectan en parte a Málaga, como ocurre en la mayoría de los problemas de orden civil en la vida melillense, puesto que es la ciudad con la que mantiene más directa relación y con la que, a medida que se vaya encauzando la vida propia de Melilla, irá siendo obligado intensificar esa relación entre las dos ciudades hermanas.

EUGENIO LOPEZ

© Biblioteca Nacional de España

Cómo se fomenta una industria

El «Tren del pescado» en Francia

Organizado por los Ferrocarriles del Estado de Francia, y bajo el Patronato del Ministerio de la Marina Mercante, recorre un gran sector del territorio de la vecina República el denominado *Tren del pescado.*

El objeto del viaje de este *tren pescadero,* que salió de París (San Lázaro) el día 9 de mayo, para regresar al punto de partida el 12 de junio, después de recorrer y exhibirse en veintiuna poblaciones importante, lo explica en la siguientes breves e interesantes líneas el ministro de la Marina Mercante, de Francia, M. Luis Rollin:

"¡El *Tren del pescado*! He aquí un excelente agente de propaganda al servicio de una excelente causa: el aumento en Francia del consumo del pescado, alimento de un gran valor nutritivo y, al propio tiempo, el desenvolvimiento de una industria nacional que asegura la existencia y que, precisamente por realizar un trabajo penoso para subsistir, nos obliga a todos a estimularle y a contribuir a su fomento."

El *Tren del pescado* está formado por cinco unidades, que corresponden a la composición siguiente: Primer vagón: colección de peces del Museo de Historia Natural de La Rochelle. Segundo vagón: colección de mariscos del mismo Museo y biblioteca. Tercer vagón: exposición del Comité de Propaganda para desarrollar el consumo de abadejo (bacalao) en fresco; exposición de los salazoneros de arenques. Cuarto vagón: exposición del Grupo de Industrias Frigoríficas. Quinto vagón: cocina para hacer exhibiciones de la condimentación en las diversas especialidades del pescado.

Veamos ahora las entidades que aportaron gratuitamente su concurso material para la realización de este estimable ensayo de propaganda:

Los Ferrocarriles del Estado han puesto el servicio a la disposición de los organizadores.

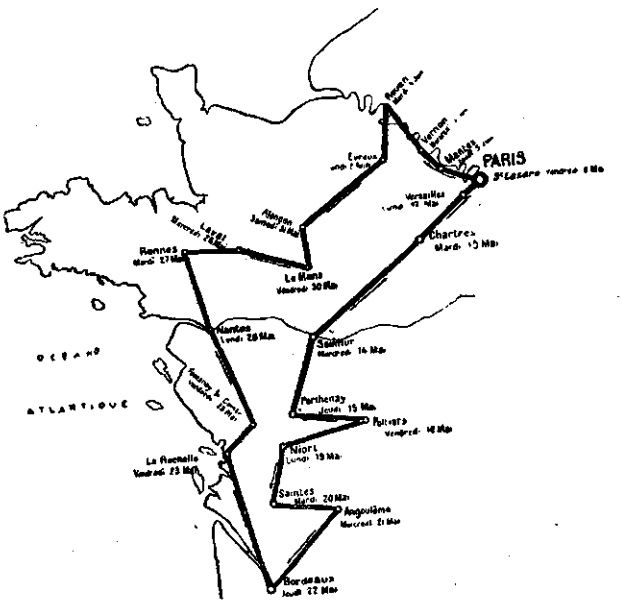
La Entidad "Cordón Bleu" se ha encargado de la preparación de variadísimos platos de pescado, por profesores especializados en estas preparaciones, que se están realizando en aparatos de cocina de gas, facilitados por el establecimiento de Ch. Pelletier, de París.

El equipo de gas comprimido para el alimento de la cocina *volante* ha sido cedido por la Sociedad para el desenvolvimiento de la Industria del Gas, en Francia, y los tubos para contener el gas comprimido los facilitó gratuitamente el Automóvil-Club, de Francia.

La ventilación ha sido regulada por el ingeniero C. Coupard, y la distribución del agua caliente está asegurada por un aparato "Ochod", tipo B.

Los utensilios de cocina fueron donados por la Casa Dehillerin.

La vajilla (se lava, esteriliza y seca automáticamente), por el "Motolaveur, S. A. C. A. M.".



Itinerario que recorre el *Tren del pescado*

Las frituras del pescado se hacen con aceite especial, marca "Lesieur".

El vagón isotérmico pertenece a la Sociedad de Vagones Frigoríficos de la Red del Estado, equipado con aparatos de la Sociedad General de Material Frigorífico y preparado por diversas empresas frigoríficas.

Los peces expuestos en este vagón proceden de diversas casas armadoras de La Rocuelle.

Preside la organización del *Tren del pescado* un comisariado general, integrado por un comisario general, que representa al Ministerio de la Marina Mercante; un delegado de los Caminos de Hierro, del Estado; otro de la Asociación francesa del Frío, y otro delegado del "Cordón Bleu".

El *Tren del pescado* se exhibe al público, por lo menos, un día en cada estación de las señaladas en el itinerario (que a continuación reproducimos). Las visitas, gratuitas, pueden hacerse des-

© Biblioteca Nacional de España

de las diez de la mañana hasta las cinco y media de la tarde.

La degustación del pescado pueden hacerla los visitantes de 11 a 1 y de 15,30 a las 17 horas.

Para que nos demos una idea de cómo organizan nuestros vecinos los franceses esta clase de exposiciones, que tienen una misión principalmente mercantil, con miras a la mayor producción y consumo de los productos del mar, diremos que el Comité de organización del *Tren del pescado*, está formado por treinta y siete personalidades, representativas de cuantos sectores tienen relación con la producción y el consumo en Francia, y que el consorcio financiero, para asegurar el mayor éxito de esta iniciativa, fué aportado por más de treinta sindicatos y grupos de armadores, pescadores, exportadores, conserveros y representaciones de otras industrias derivadas de la pesca, así como por numerosas cámaras de comercio, ayuntamientos y otros organismos regionales; periódicos, casas de motores y de suministros, etc.; todos los cuales, y como movidos por el solo resorte del interés nacional y del suyo propio, han aportado su valiosísimo apoyo, del que es claro ejemplo esa exposición que circula a través de Francia, buscando nuevos mercados de consumo; tratando de sumar nuevas regiones de consumidores para favorecer y fomentar la industria pesquera francesa, que de día en día va adquiriendo la mayor preponderancia, gracias a la actividad y al entusiasmo que en su desarrollo ponen los directamente interesados, que son las clases armadoras y pescadoras, principalmente.

Las consecuencias tangibles de estos esfuerzos podemos contrastarlas con los datos siguientes: En 1913, de un total de 25.000 navíos de pesca, sólo 433 disponían de motor. Desde entonces, he aquí los progresos obtenidos:

1922	968
1923	1.162
1924	1.827
1925	2.387
1926	3.570
1927	4.564
1928	5.406

En la actualidad pasa de 6.000 el número de motores de que disponen las embarcaciones de pesca francesas.

La Fundación Valeriola.—Hermoso proyecto de la Casa del Pescador, en Vigo, ejecutado por el arquitecto municipal don Jenaro de la Fuente.

© Biblioteca Nacional de España

Y no se crea que la gran industria tractiva de los productos del mar, en Francia, está en manos de Compañías poderosas, no. Uno de los principales puertos de pesca de Francia, es La Rocuelle. En este puerto están dedicadas a la pesca 533 embarcaciones, con un desplazamiento aproximado de 25.801 toneladas. Pues bien, esta flota pertenece a veintitrés armadores y a ¡¡¡452 patrones propietarios!!!

Del esfuerzo que realizan estas bravas legiones de pescadores nos dará idea este hecho: en el año de 1928, las embarcaciones pesqueras de La Rocuelle capturaron pescado con un valor de 83.896.392 francos; más de 25 millones de pesetas al cambio actual. Pero estos pescadores franceses, verdaderos hombres del mar, en vez de *apegarse* a la costa como hacen nuestros pescadores, en vez de esperar a que los peces vengan a ellos, se adentran en el mar y no sólo practican la pesca de altura, sino que, además, hacen la pesca de gran altura en los mares de Islandia y Terranova.

La estadística de 1928, para una docena de puertos franceses, acusa una producción de 59.984.379 kilogramos de abadejo (bacalao), en Terranova, y 3.487.029 kilogramos, en Islandia, de la misma mercancía; producción que irá aumentando de año en año, y que por ser tan extraordinaria hace posible la irrupción en los mercados franceses de un producto alimenticio de primer orden a precios muy reducidos.

Divulgar el mayor consumo de este pescado; enseñar prácticamente a los consumidores a condimentarlo; dirigir las corrientes del consumo por estos cauces, para destinar a la exportación otros productos más apreciados fuera de Francia, tal es, en síntesis el motivo mercantil y patriótico, a un tiempo, de ese tren pescadero.

Por eso no nos extraña que en un país como Francia, que tan clara visión tiene del comercio, se apresten todos, desde las alturas del Estado hasta el más ínfimo pescador, a llevar a cabo una empresa de la índole de la que describimos, que tantos elementos de vida puede llevar a todas partes.

Ante estos bellos ejemplos, ¿qué otro camino les queda a los pescadores españoles, tan en crisis hoy por falta de iniciativas, que seguir la misma ruta que tan brillantemente marcan los pescadores franceses?

Homenaje a D. Benigno Rodríguez

El día 11 del actual y en el restaurante "La Huerta", se reunieron para testimoniar su afecto en fraternal ágape a D. Benigno Rodríguez Santamaría, oficial del Instituto Social de la Marina, los elementos y colaboradores del mismo, don Alfredo Saralegui y Casellas, D. Rafael Riaño e hijo, Srta. Victoria Kent, D. Juan Espejo e hijo, Fabra Ribas (D. Antonio), Viñas (D. Rodolfo), Srta. Amparo Martínez, Alvarez (D. Arturo), Caravaca (D. Domingo), Montojo, Ribera, Parrilla, Trapero, Segovia, Egoecheaga (D. Eladio), Lloret, Sánchez Pozo, Jiménez, Espejo (José María), La Rosa, Gutiérrez y Morán (D. Luis).

Ofreció el acto D. Alfredo Saralegui, alma de dicho Instituto. En elocuentes y sentidas frases hizo un resumen de la labor persistente y entusiasta de D. Benigno Rodríguez, que en breve se ausentará; de aquí que este acto implique cierta tristeza. Por sus méritos mereció la creación del cargo especial que ocupa, y sólo en apariencia nos abandona, pues su obra continúa entre nosotros, prueba inequívoca de la intensa labor que realizó en pro de los pescadores y de los problemas sociales del mar.

Seguidamente, el homenajeado expresó su gratitud por la distinción de que se le hacía objeto, que llena su alma de satisfacción y que acepta en reciprocidad al afecto que puso en la obra social del Instituto, en el que durante ocho años prestó sus servicios y del que profesa cuantos durante este tiempo han sido sus compañeros. Perentorios motivos de familia—dice—me obligan a separarme de vosotros; pero en Coruña, mi nueva residencia, o en otra que tuviera, recordaré siempre este acto de afecto que se me tributa, y continuaré laborando en lo que al alcance de mis fuerzas esté en favor del pescador y de sus problemas.

El acto finalizó ya avanzada la tarde, siendo una verdadera expresión del respeto y afecto a que se hizo acreedor de cuantos le trataron y tuvieron el honor de estar a sus órdenes.

El amor a la gente de mar lo perpetúan las obras y colaboraciones de que es autor el señor Rodríguez Santamaría, de las que hacemos un li-

© Biblioteca Nacional de España

gero resumen. "La pesca y sus artes en Laredo", "Las sardinas en la provincia de |Santander", "Diccionario ilustrado de artes de pesca del norte y nordeste de España", "El patrón de pesca", "Album pesquero de España", El contramaestre de Puerto", "Diccionario de artes de pesca en España y sus posesiones".

En colaboración: "Cartilla de pesca, Oceanografía y Meteorología práctica", "Tierra, Mar, Hombres, Cosas".

Su pluma también mereció lugar preferente en las revistas profesionales: "Industrias pesqueras y sus derivadas" y "Vasconia industrial y pesquera". Fué honrado con el nombramiento de socio de mérito de la Sociedad de Oceanografía de San Sebastián, y Liga Marina Española; Caballero de la Real Orden de Isabel la Católica, encontrándose en posesión de la cruz de primera clase del Mérito Naval y la medalla de honor del Mérito Marítimo.

El buque motor «Cabo S. Antonio»

Acaban de efectuarse las pruebas de esta motonave, que es el mayor buque a motor de que dispone nuestra Marina mercante, presentando las siguientes características:

Eslora, 152 metros; manga, 19,28; puntal, 19,28; calado, 25 pies y 6 pulgadas; desplazamiento, 17.000 toneladas; lo propulsan dos motores de tipo Diessel, con una potencia de 3.600 H. P., los cuales pueden imprimir al buque una velocidad de 16 millas. Tiene tres motores auxiliares movidos por dínamos, que producen energía suficiente para mover todos los servicios de a bordo, que son eléctricos, estando además dispuestos para trabajar en paralelo y mover compresores de aire.

Es digno de mencionar que el lugar que la mayor parte de los buques destinan a los camarotes de primera, se halla en éste destinado a los camarotes del pasaje de tercera, el cual puede también disponer de un precioso comedor y fumador y de espaciosos lugares donde este pasaje puede pasear holgadamente. El resto de la instalación es realmente espléndida, pero lo que resulta verdaderamente magnífico es la instalación de maquinaria, constituída por nueve cilindros en cada máquina.

La instalación de telefonía sin hilos es de lo más moderno, contando con aparatos de los llamados de autoalarma y con todos los elementos que pudiera exigir el más descontentadizo.

Riqueza perdida

El que recorra nuestro litoral atentamente y observe lo que en él sucede, ha podido darse cuenta exacta de cuán escasas son las instalaciones en que (aparte de las fábricas de salazón y conserva) se preste alguna atención a otras manifestaciones industriales que tengan como base el aprovechamiento de productos del mar, y esencialmente el de los residuos y desperdicios de la pesca y de las algas...

Algunos montones de algas, que esperan la carreta que los conduzca a campos míseros, donde extendidos sin orden ni concierto forman un pobre fertilizante, y muy contados aprovechamientos de algunos residuos de pescado. Algunas veces se lee en los periódicos la noticia de que una embarcación pesquera ha tenido que tirar al mar cantidades grandes de pesca, que por no ser de las especies admitidas como alimento se perdían, creyendo no vale la pena de conducir hasta el puerto una materia que ninguna utilidad había de reportarles. Esto ocurre, y es no sólo lamentable, sino vergonzoso, por el estado de ignorancia en que se ha tenido sumido a la desventurada clase de pescadores, y porque tampoco ha estudiado bien ni dado a conocer la enorme riqueza que supone poder aprovechar todo eso que hoy se desperdicia como restos o pescados inútiles.

Y es muy natural que así haya venido ocurriendo y siga viéndose por todas partes: los pescadores de todas clases, pobres o ricos, patrones o simples marineros, no alborotan ni escandalizan, no acuden en manifestaciones más o menos justificadas antes los Gobiernos y Ayuntamientos, no eran votos cotizables que asegurasen o pudieran influir en la elección de un cacique para ostentar el cargo de diputado o concejal, y en estas condiciones era muy natural que sólo merecieran el menosprecio o el desdén. A ello contribuían dos cosas: primero, la ignorancia en que siempre se les ha tenido sumidos, y luego, ese temperamento o idiosincrasia propia de la gente de mar, temperamento que se forma en la lucha con los elementos y en la contemplación de las grandiosidades del mar, y hace vean tan pequeñas y miserables tantas ruindades como existen en la tierra.

Fué preciso que el Ministerio de la Marina, para gloria suya, instituyese la Caja Central de Crédito Marítimo, hoy Instituto Social de la Marina, y que ministros, directores de Navegación y otros insignes marinos, auxiliados por algunos, muy pocos hombres de buena fe y amor a los des-

© Biblioteca Nacional de España

validos, acometiesen la empresa redentora de librar a los pescadores, primero, de la usura; luego, apartarlos de la taberna y del alcoholismo, y en seguida proceder a su educación, creando escuelas y orientando éstas en el sentido de una educación preparadora para las faenas marineras. El resultado de labor tan noble y elevada ha sido tan inesperado y de tal importancia, que para juzgarlo basta un hecho. Antes que a reivindicaciones sociales atienden a su cultura y piden *Libros*. Poco ha, publicaba el insigne periodista don Rodolfo Viñas un vibrante artículo, dando cuenta de las muchas cartas que recibía de los Pósitos pidiendo libros, ya que esas instituciones no pueden adquirirlos por falta de medios económicos, y excitaba a que por quien puede se les concediese ese pan espiritual. No hemos visto que la gran Prensa haya reproducido ese artículo ni siquiera lo haya comentado, salvo raras y honrosas excepciones. Un adelanto grande es el establecimiento de las escuelas de los Pósitos, con la enseñanza de orientación marinera, y una vez implantada y dispuestos los cursos de maestros para especialización de la enseñanza orientada, debe completarse con los conocimientos necesarios para el aprovechamiento de las algas y restos de pescado.

Suministran muchas especies de algas productos de gran importancia en la economía y la industria; el iodo, de tan intensas aplicaciones medicinales e industriales; las colas, el agar-agar, la potasa y la sosa; otras variedades comestibles, como se utilizan en el Japón y América, prueban cuántos e importantes productos pueden contenerse y qué riqueza supone, sin contar la que como abonos y fertilizantes bien preparados cabe obtener para la Agricultura.

Si se considera la pesca, basta fijarse en la importancia y valor que supone el aprovechamiento de algunos residuos, como los aceites extraídos de los hígados y carnes de varias especies. Las harinas como cebo de ganado; la preparación de cebos para la pesca, las colas y gelatinas, los huesos, las pieles de peces y mamíferos marinos; en suma, una larga lista de productos, cuya utilización, además del bienestar que diese a los pescadores, haría nacer industrias de extraordinario valor: nos evitaría la importación de sustancias que suponen muchos millones de pesetas, y que llevarían consigo el aumento de la riqueza nacional. No será posible, quizá por el momento, la instalación de fábricas con todo el material nenesario por dificultades de otros órdenes, pero sí es sencillo y económico empezar por dar las enseñanzas necesarias. Seguramente que en los centros de la Marina está ya estudiada y decidida esta implantación, aun luchando con las dificultades económicas de los que no ven en estas cuestiones más que el gasto (gasto insignificante), sin pensar en la considerable riqueza que desarrollan después.

Cierto es que esta enseñanza parece ofrecer la dificultad de concentrarla en un punto, so pena de multiplicar esas escuelas, cosa fácil dado la gran longitud del litoral; pero esos inconvenientes no existen; puede establecerse en lugar apropiado una escuela central, donde continuamente se hagan estudios y aplicaciones, y en esa escuela, análogamente a lo que hace el Instituto Social de Marina con los cursillos para los maestros, dar también cursos de estas materias y obtener un profesorado capacitado para en los puertos dar a su vez la instrucción necesaria. Por el momento, la orientación cabe reducirla a enseñar que en las algas y restos del pescado o en especies enteras de esto no hay nada desperdiciable, sino que de todo puede obtenerse utilidades y beneficios, y educarles en la preparación de esos cuerpos para transportarlos a las fábricas y centros donde sufrirían los tratamietnos adecuados.

Otros productos o primeras materias son susceptibles de poderlos preparar los mismos pescadores.

Surge en seguida la objeción de la dificultad que para cada pescador supondría el tener que buscar mercado o centro de colocación de las materias trabajadas o preparadas; esto, que pudiera ser casi insuperable para el individuo aislado, no lo es si se tiene en cuenta los beneficios de la cooperación; los Pósitos pescadores y marinos, las cofradías y gremios tienen con eso un fin que llenar; ellos pueden ocuparse de contratar y colocar los productos, y no es dudoso que el Gobierno dictase medidas protectoras para estas industrias, mucho más cuando no entrañando gastos ni sacrificios para el Tesoro, daría lugar a impulsar actividades que se traducirían en el inmediato aumento de riqueza general y pudiera dar algún beneficio a la desamparada clase pescadora.

A. A. R.

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

© Biblioteca Nacional de España

PAGINA DEL EXTRANJERO

El crédito marítimopesquero en Francia.

En la vecina República francesa se preocupan con gran interés y en breve se adoptarán medidas eficaces para modificar la organización del crédito marítimo en forma conveniente, que permita la renovación del material pesquero en uso.

En la actualidad, no se presta sobre una embarcación en construcción, con la sola hipoteca del navío, más que el 45 por 100 de su precio, y para hacer posible se preste también el 35 por 100 restante, autorizado por la Ley (en total un 80 por 100), se precisa de garantías reglamentarias que, por regla general, los armadores pesqueros no pueden ofrecer. En las nuevas medidas que van a adoptarse se trata de salvar esta dificultad, con el fin de que sea eficaz el crédito marítimo para la pesca.

La flota francesa es sumamente vieja y las empresas que disponen de material antiguo tienen que soportar gastos de entretenimiento muy elevados. Además, la desaparición de la pesca del mar litoral exige para su ejercicio de embarcaciones cada vez mayores y, por lo tanto, más costosas. Ello ha determinado a acometer la modificación del crédito marítimo, lo que al parecer va a conseguirse en breve.

De desear es que nuestra nación, donde se presentan análogos problemas, se den medios al Instituto Social de la Marina para que pueda acometer también el establecimiento del crédito pesquero, ya que hoy está limitada su actuación al crédito de carácter social.

Para acabar con las falsas Coperativas.

Durante mucho tiempo, la Unión Cooperativa británica venía solicitando la revisión de un cierto número de preceptos de la ley que regla los Estatutos de las Sociedades comerciales en general y de las Cooperativas en particular.

Cuando el partido laborista ocupó por vez primera el Poder, las aspiraciones de la Unión no pudieron ser satisfechas, por la caída prematura del Poder de los laboristas.

Era natural que ahora redoblaran sus esfuerzos los cooperadores ingleses para conseguir una reforma que tanto les interesa.

El proyecto de revisión consta de veintitrés artículos, en los que se limita el uso de la denominación "Cooperativa" a los organismos que, tanto en el espíritu como en la letra de sus Estatutos, practican las reglas democráticas que nos legaron los tejedores de Rochdale: interés limitado al capital—no superior al 6 por 100—, reparto de beneficios entre los miembros, según sus compras, etcétera.

El máximo de capital que puede aportar al social un miembro, se eleva de 200 a 400 libras, y el de depósitos de ahorro podrá ser de 50 libras en vez de 20.

Otra cláusula facilita las operaciones de fusión de los organismos cooperativos.

Por el voto de este proyecto de ley, será posible impedir que se abuse del título de "Cooperativa".

El contrato de enrolamiento de los marinos.

Hace poco tiempo se aprobó en Alemania un proyecto de ley sobre la rectificación del Convenio relativo al contrato de enrolamiento de los marinos. Algunas de las disposiciones del proyecto de referencia tienen por objeto introducir en el Código de los Marinos alemán, de 2 de junio de 1902, las modificaciones que, según la opinión del Gobierno alemán, son necesarias para que su legislación esté de acuerdo con el Convenio.

La Institución del Crédito Marítimo en Bélgica.

Mr. Lippens, ministro de Transportes, ha anunciado en el curso de la discusión del presupuesto de su departamento que el Gobierno espera someter en breve a la Cámara de Diputados y al Senado un proyecto de ley instituyendo el crédito naval marítimo, necesario para que los navieros puedan renovar su flota, especialmente en las líneas regulares.

A pesar de la situación del Tesoro belga, se cree que su estado ha de permitir al Gobierno efectuar la primera parte del programa propuesto, que consiste en otorgar préstamos a los armadores, a baja tasa de interés o con beneficio por parte del Estado, siendo estos préstamos hipotecarios con garantía del mismo buque.

© Biblioteca Nacional de España

Información oficial pesquera

La pesca de "Pequeña encesa".

Visto el expediente de patrones y marineros de Puerto de la Selva y teniendo en cuenta el informe de la Junta local de Pesca sobre la pesca de boliche de luz denominada "Pequeña encesa", se ha dispuesto lo siguiente:

Con el referido arte se podrá pescar en el distrito de La Selva en las calas siguientes: Funnells, Punta Blanca, Cap del Boll, Port de la Ball y Cova del Mal Nom.

El referido arte no será sorteado y podrá pescar libremente en las calas citadas, sin tener preferencia sobre los sardinales y demás clases de pesca.

Si pasada la hora prudencial no estuviesen calados en las calas sorteadas por los artes de encesa, no podrán encender estos artes las luces hasta las doce de la noche, como tampoco calar hasta la una.

Caso de presentarse una encesa sorteada, le dejará la cala libre inmediatamente, y caso de desobediencia, se le impondrá la multa de 25 pesetas por primera vez, 125 por la segunda y decomiso del arte por la tercera.

En la temporada de invierno podrán pescar sin la luz en las mismas condiciones que se citan anteriormente.

Reglas para la aplicación de penas por pesca ilegal.

De acuerdo con lo propuesto por la Dirección de Navegación y Pesca e Industrias marítimas, se ha dispuesto:

1.º Para la aplicación de penas por reincidencia, en las faltas cometidas en el ejercicio de la pesca con el arte del "bou", de que tratan los artículos 22, 23 y 24 del Reglamento para dicha clase de pesca, se tendrá en cuenta el número de faltas que tenga cometidas el patrón, aun cuando lo hayan sido con embarcaciones distintas.

2.º No serán de aplicación los preceptos de los indicados artículos a las embarcaciones ni a los artes si los patronos que las mandan no han incurrido en reincidencia.

3.º Para que las autoridades de Marina y los armadores puedan tener conocimiento de las circunstancias que concurran en los patrones, deberán ser anotadas en las libretas de inscripción marítima de dichos patrones las faltas que cometan en el ejercicio de la pesca, haciendo constar los Reglamentos infringidos.

Accediendo a una petición.

De acuerdo con lo solicitado por la Federación Española de Armadores de buques de pesca para que se modifique la Real orden de 4 de abril (D. O. núm. 83) en el sentido que determina el párrafo sexto del artículo 2.º de la Real orden de 14 de marzo (D. O. 62), por el cual se disponía que los vocales representantes de la pesca de altura fuesen designados por la referida Federación de Armadores de buques de pesca, se ha dispuesto, según lo informado por la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas, acceder a lo solicitado, entendiéndose, por tanto, modificada en este sentido la repetida Real orden de 4 de abril, no verificándose elección para las cuatro zonas en ella determinada, cuyos representantes serán designados tal y como se dispone en la disposición del 14 de marzo.

La representación pesquera en el Consejo de Abastos.

En varias Revistas pesqueras viene hablándose en estos días, con gran fundamento, de la necesidad y conveniencia de que la industria pesquera se halle representada en el Consejo de Abastos. Según nuestras noticias, la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas ha interesado tan importante asunto del Ministerio de Economía Nacional, el que esperamos no desatienda tan justa petición en favor de industria tan importante y tan íntimamente relacionada con el consumo nacional, como es la de que nos ocupamos.

Sobre vedas en la pesca de especies marítimas.

A reserva de las prohibiciones y limitaciones que establecen otros reglamentos, relativos al ejercicio de la pesca en cada arte, atendiendo sólo a defender las hembras de las distintas especies que constituyen la riqueza pesquera durante el tiempo de su gestación, según se deduce del examen de la legislación y de algunos datos procedentes de las Direcciones locales, las vedas temporales que rigen en el día para la pesca de las especies marítimas son las que se expresan en el siguiente cuadro;

© Biblioteca Nacional de España

CUADRO A

Crustáceos

LANGOSTAS

Provincia de La Coruña y de Villagarcía.—Desde 1.° de septiembre a 31 de marzo.

Provincia de Cádiz.—Desde 1.° de agosto a 15 de octubre.

Provincia de Melilla.—Desde 1.° de agosto a 15 de octubre, para langosta macho; y desde 1.° de agosto a 31 de mayo, para langosta hembra.

Provincia de Cartagena.—Desde 1.° de agosto a 15 de octubre, para langosta macho, y desde 1.° de agosto a 31 de mayo, para langosta hembra.

Provincia de Valencia.—Desde 1.° de octubre a 1.° de marzo.

Provincia de San Sebastián.—Bilbao, Santander, Gijón, Ferrol, Pontevedra y Vigo. Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

G) *Provincia de Barcelona, Tarragona, Mallorca, Menorca.*—Desde 1.° de octubre a 31 de enero.

Provincia de Huelva, Sevilla, Málaga, Almería, Alicante, Algeciras, Ceuta, Gran Canaria y Tenerife.—Desde 1.° de agosto a 31 de marzo.

CIGALA

Distrito de San Esteban de Pravia.—Desde 1.° de agosto a 15 de octubre.

Provincia de Melilla.—Cigala macho, desde 1.° de agosto a 15 de octubre; cigala hembra, desde 1.° de agosto a 1.° de abril.

Provincia de Cádiz.—Desde 1.° de agosto a 15 de octubre.

G) *Demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

ESQUILA

Distrito de Santoña.—Desde 1.° de marzo a 1.° de agosto.

Distrito de Laredo.—Desde 1.° de marzo a 1.° de agosto.

Distrito de Castro Urdiales.—Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

G) *Demás distritos y provincias.*—Desde 1.° de marzo a 1.° de agosto.

GAMBARAS

Distrito de Santoña.—Desde 1.° de julio a 1.° de octubre.

Distrito de Laredo.—Desde 1.° de julio a 1.° de octubre.

Distrito de Castro Urdiales.—Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

G) *Demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de julio a 1.° de octubre.

BOGAVANTE

Todas las provincias.—Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

GALATEA

G) *Todas las provincias.*—Los meses de marzo, agosto y diciembre.

NOCA — NOCLA — ROI — ESQUEIRO

G) *Todas las provincias.*—Desde 1.° de julio a 31 de octubre.

LANGOSTINOS — GAMBAS CAMARONES

G) *Todas las provincias.*—Desde 1.° de julio a 1.° de octubre.

NICA — EDULIS — RISSO

Todas las provincias.—Podrá pescarse cuando no estén embarazadas las hembras.

CENTOLLO

Distrito de San Esteban.—Desde 1.° de julio a 15 de octubre.

Trozo comprendido entre Cabo Estaca de Vares y Punta de Nois.—Desde 1.° de septiembre a 1.° de marzo.

G) *El resto del litoral.*—Desde 1.° de julio a 31 de octubre.

DEMAS CRUSTACEOS

No tienen veda en ninguna época del año.

Moluscos

OSTRAS

Provincia de San Sebastián.—Desde 1.° de mayo a 1.° de septiembre.

Distritos de Santander, Laredo, Castro Urdiales Santoña.—Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

Provincias de Pontevedra y Vigo.—Desde 1.° de mayo a 15 de agosto.

G) *Demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de mayo a 15 de septiembre.

© Biblioteca Nacional de España

MEJILLON

Distrito de Castro Urdiales.—Desde 1.° de octubre a 1.° de mayo.

Provincia de Villagarcía.—Desde 1.° de mayo a 30 de septiembre.

Provincia de Pontevedra.—Desde 1.° de mayo a 30 de septiembre.

G) *Demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de febrero a 1.° de julio.

En las vedas de ese marisco deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en los puntos 2.° y 3.° de la Real orden de 5 de julio de 1906; es decir, que no estarán comprendidos en esa veda los viveros artificiales de mejillones ni sus productos, pudiendo destinar dichos moluscos al mercado en cualquier época y con cualquiera clase de dimensiones, sin atenerse a las medidas que el Reglamento señala. Las crías de mejillones podrán ser trasladadas de unos viveros a otros (autorizados) para servir de repoblación. La época de veda será sólo para los mejillones procedentes de los bancos naturales, debiendo exigirse que los bultos de aquella clase de mariscos que procedan de los viveros artificiales lleven la etiqueta de la justificación de procedencia, y de la autoridad local respectiva el oportuno certificado de origen.

ALMEJA

Distrito de El Ferrol.—Desde 1.° de abril a 1.° de septiembre.

Distrito de Santa Marta de Ortigueira.—Desde 1.° de abril a 1.° de octubre.

Distrito de Rivadeo.—Desde 1.° de abril a 1.° de septiembre.

Privincias de Villagarcía y Pontevedra.—Desde 1.° de mayo a 15 de septiembre.

Provincias de Málaga y Almería.—No existe veda temporal alternando en la pesca las embarcaciones por turno, alternando asímismo los bancos, con arreglo a las Reales órdenes de 31 de julio de 1908, 25 de junio de 1907 y 3 de junio de 1924.

G) *Demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de mayo a 1.° de octubre.

BERBERECHOS

Distrito de Vivero.—Desde 1.° de abril a 15 de septiembre.

Distrito de Santa Marta de Ortigueira.—Desde 1.° de abril a 1.° de octubre.

Provincia de Villagarcía.—Desde 1.° de mayo a 15 de septiembre.

G) *Demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de mayo a 1.° de octubre.

LONGUEIRONES

Distrito de Santa Marta de Ortigueira.—Desde 1.° de abril a 1.° de octubre.

Distrito de Vivero.—Desde 1.° de abril a 1.° de septiembre.

G) *Los demás distritos y provincias.*—Desde 1.° de mayo a 1.° de octubre.

CARAMUJOS

Provincia de Villagarcía.—Desde 1.° de mayo a 15 de septiembre.

G) *Las demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de mayo a 1.° de octubre.

VIEIRA

Provincia de Villagarcía.—Desde 1.° de mayo a 15 de agosto.

G) *Las demás provincias y distritos.*—Desde 1.° de mayo a 1.° de octubre.

SAMPORIÑAS

Provincia de Villagarcía.—Desde 1.° de mayo a 15 de agosto.

G) *Las demás provincias.*—Desde 1.° de mayo a 15 de octubre.

LOS DEMAS MOLUSCOS

En todas las provincias.—Desde 1.° de mayo a 15 de octubre.

Con el fin de defender la cría durante su desarrollo se fija como medida mínima para la pesca y venta de las especies que a continuación se indican, las siguientes:

CUADRO B

Crustáceos

Langosta.—20 centímetros desde el ojo al arranque de las aletas terminales de la cola.

Bogavante.—20 centímetros desde el ojo al arranque de las aletas terminales de la cola.

Langostinos.—8 centímetros desde el ojo al arranque de las aletas terminales de la cola.

Cigalas.—12 centímetros desde el ojo a las aletas terminales de la cola.

Langostinos de Noruega.—10 centímetros desde el ojo al arranque de las aletas terminales de la cola.

© Biblioteca Nacional de España

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN, PESCA E INDUSTRIAS MARÍTIMAS

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

PROVINCIAS	ANCHOA O BOQUERON		ATUN Y BONITO		BESUGO Y CONGRIO		CABALLA O VERDEL		LENGUADO		MERLUZA Y PESCADILLA		SALMONETES		SARDINAS		BASTINA		VARIOS		LANGOSTA		LANGOSTINOS		GAMBAS Y CIGALAS		VARIOS		MEJILLONES		OSTRAS Y ALMEJAS		VARIOS		SUMA DE TODAS LAS ESPECIES	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián	141.560	73.500	14.150	40 470	35.750	82.820	3 540	3.510	1 920	11.960	468.440	1.607.910	4.600	45.800	303.400	206.720	»	»	251.460	274.370	580	7.850	»	»	3.680	20.150	143.060	189.660	»	»	13.130	29.630	»	»	1.385.270	2.594.350
Bilbao	722.560	416.170	»	»	29.630	54.750	1.180	870	»	»	26.260	95.860	290	1.050	83.510	59.170	»	»	26.200	26.420	»	»	»	»	60	350	»	»	»	»	»	»	7.620	3.320	897.310	657.960
Santander	755.759	400.981	»	»	19.688	43.751	395	389	2.538	5.416	23.328	65.612	664	3.173	48.283	36.438	30.268	15.252	11.679	43.993	»	»	195	1.196	»	»	3.370	2.638	»	»	»	»	»	»	896.167	618.839
Gijón	956.055	306.296	»	»	62.304	108.542	»	»	4 377	9.020	206.049	437.770	2.338	7.545	12.521	18.012	49.402	18.878	22 046	20.430	»	»	2.762	5.442	»	»	5.688	5.024	»	»	»	»	22.156	29.053	1.345.698	966.012
Ferrol	445.090	158.880	»	»	350	890	»	»	10	50	7.540	22.640	40	180	59.925	34.746	»	»	295.710	119.480	10	80	»	»	»	»	5.250	3.250	»	»	»	»	54.010	14.430	867.935	354.625
La Coruña	129.312	210.406	»	»	55.486	89.997	1.045	1.120	3.848	14.392	286.653	659.995	6.580	15.960	»	»	14 530	8.370	324.471	352.089	7.220	31.026	»	»	30	62	14.723	18.464	»	»	1.105	1.510	189.002	155.350	1.034.005	1.758.741
Villagarcía	35.020	16.280	»	»	13.430	16.330	560	520	970	1.710	4.390	7.490	400	580	152.160	91.400	13.640	6.700	112.710	103.520	1.160	7.770	»	»	»	»	16.700	24.920	42.950	14.900	201.520	125.840	401.280	84.040	996.890	502.000
Pontevedra	50.820	18.180	»	»	5.070	7.680	»	»	2.270	12.260	92.340	94.370	»	»	368.530	198.170	»	»	266.980	183.620	»	»	»	»	»	»	540	620	»	»	4.200	6.930	5.930	700	796.680	522.530
Vigo	2.934	2.532	»	»	31.065	54.813	2.590	2.400	5.244	26.730	487.932	2.195.865	»	»	162.423	137.928	»	»	1.460.362	1.516.712	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	27.066	20.827	80.590	74.745	2.260.206	4.032.552
Huelva	67.200	39.208	»	»	47.457	41.939	30.400	41.315	3.651	15.667	252.044	252.435	15.638	40 745	78 075	65.420	82.742	63.199	337.659	278.711	»	»	320	2.090	105.659	86.696	»	»	144.830	58.690	2.290	580	51.201	28.781	1.219.166	1.015.476
Sevilla	820	650	»	»	48.920	61.150	»	»	1.870	4.670	163.000	237.795	8.130	18.055	»	»	24.250	21.885	147.875	151.560	»	»	32.620	137.890	»	»	38.470	58.525	»	»	»	»	30.750	30.750	496.705	722.950
Cádiz	25.804	16.854	»	»	90.954	90.352	»	»	2.635	9.870	254.985	760.635	12.975	44.820	220.640	218.520	83.654	43.403	»	»	»	»	»	»	26.907	26.907	»	»	»	»	7.739	4.988	167.514	266.261	893.807	1.482.610
Algeciras	20.960	15.250	3.640	6.050	47.870	44.080	»	»	3.070	6.480	133.690	161.860	5.630	12.400	73.950	44.840	8.420	3.920	25.270	21.140	50	160	»	»	3.600	6.010	»	»	»	»	16.070	8.890	»	»	342.220	331.080
Málaga	76.407	79.870	3.600	4.613	14.243	10.828	800	775	1.239	5.541	99.344	172.782	7.083	15.724	133 352	110.360	44.405	22.740	20.673	13.640	311	1.715	»	»	16.680	18.031	22.064	90.363	»	»	25.590	9.758	4.091	5.321	469.882	562.061
Almería	68.930	58.020	120	170	3.660	2.820	350	190	»	»	26.690	72.810	8.930	19.560	186.140	97.640	20.440	12.920	85.180	49.680	»	»	»	»	9.620	14.200	780	830	200	120	840	210	»	»	411.880	329.170
Melilla	37.040	13.200	3.630	3.630	15.600	9.330	»	»	170	340	10.970	15.570	5.400	5.730	326.610	73.530	73 550	21.370	28.140	12.050	»	»	»	»	53.750	41.770	»	»	»	»	»	»	»	»	554.860	196.520
Ceuta	32.955	21.462	»	»	12.515	12.515	1.130	1.130	2.060	4.120	9.710	14.574	3.124	6.248	14.980	11.700	12.170	6.440	11.395	11.395	248	1.159	5.860	8.482	2.470	2.470	»	»	»	»	22.970	11.485	7.984	7.984	139.571	121.164
Gran Canaria	»	»	»	»	716	648	»	»	»	»	114.650	171.975	»	»	986	493	120	60	8.700	8.700	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	242.502	265.746
Tenerife	»	»	459	229	550	414	»	»	»	»	8	8	20	20	642	333	»	»	49.910	74.199	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	117.330	83.870	51.589	75.203
Cartagena	1.620	1.850	500	1.750	1.260	1.290	15.660	11.310	30	90	1.300	3.680	1.130	2.990	78.520	71.710	3.750	3.170	176 290	179.290	»	»	30	200	20	50	130	190	»	»	1.040	940	23.470	9.050	304.750	287.560
Alicante	42.270	22.880	2.390	9.770	720	1.000	16.630	9.380	10	60	21.350	33.980	7.090	18.770	164.510	90.300	23.610	21.370	49.800	50.300	»	»	600	5.910	7.330	14.730	320	420	»	»	»	»	11 890	13 690	348.520	292.560
Valencia	»	»	20.991	21.972	»	»	5.518	4.778	4.598	20.391	36.141	95.603	36.723	117.771	76.070	44.740	57.745	44.133	93.420	78.087	166	1.053	4.544	42.225	4.892	6.964	19.741	23.301	»	»	6 958	10.299	366.507	511.304
Tarragona	10.759	6.098	1.140	2.527	1.791	3.654	9.155	9.306	2.168	15 200	20.990	51.165	7.690	27.450	73.472	74.130	11.917	10.173	61.326	90.253	323	3.553	4.543	54.419	3.951	12.197	1.081	2.639	2.900	2.900	»	»	1.017	1.853	214.223	367.517
Barcelona	3.390	6.180	5.050	30.300	10.040	56.630	39.170	71.500	10.450	95.500	22.290	93.650	23.780	139.610	286.530	347.330	21.470	33.270	98.240	156.160	4.380	47.970	3.100	36.500	»	»	20.510	25.480	83.650	83.400	2.000	1.000	16.810	108.120	650.860	1.332.580
Mallorca	»	»	1.690	4.100	1.100	1.120	»	»	520	1.310	1.610	4.980	15.520	57.460	5.760	3.440	53.060	35.170	223.140	249.050	2.010	19.600	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8.020	19.200	312.430	395.430
Menorca	500	750	56	112	577	446	»	»	541	1.532	»	»	1.148	4.974	220	440	3.571	2.535	14.384	28.245	761	63.753	»	»	»	»	»	»	90	108	110	110	»	»	21.958	103.055
	3.627.765	1.885.497	57.416	125.693	550.746	797.789	128.123	158.493	54.189	262.309	2.770.704	7.531.014	175.023	606.615	2.911.209	2.037.509	632.714	394.975	4.203.020	4.093.094	17.219	185.689	54.574	294.354	238.649	250.587	292.427	446.324	274.620	160.118	325.670	222.698	1.207.623	946.817	17.521.591	20.399.575

© Biblioteca Nacional de España

Ostión.—80

ngeirones,
80 mm.

Lucernas, ostiones, ostrachas.—

Perrechas.—6

pirigallas,

spibas bes-

mm.

spibas lis-

, talharinas,

De pesca
mariscos llama
chas, chaves, c
nas, camoeiês,
lagas o barrete
bois, etc., que
para la pesca d
alguna para qu

MEDIDAS TOSC

s, verrigue-
m.
m.
ritas. — 16

lonas. — 3

pechinas,
0 mm.
brizigantes,
s, verrigue-
mensi, es-

Agulja. — 0,2
Besugo (Xil
Idem (Medit
Boga.—0,08
Cabalho — 0,
Cachuchla — 0,
Corbina. — 0,
Dentuza.—0
Parada. — 0,
Gallo. — 0,13
Jurel. — 0,11
Lenguado. —

© Biblioteca Nacional de España

PAGINA HUMORISTICA

—No sé si es hombre o mujer; tendré que esperar a que se vista para ver si me gusta.

("L'Esquella de la Torratxa".)

EL BANQUERO MILLONARIO (al hombre que lo ha salvado).—*Le estoy muy agradecido, y quisiera recompensarle de un modo práctico. Si tiene usted acciones de la Bunkum Petrolera, véndalas antes del jueves.*

(De *L'Esquella de la Torratxa.*)

LA SEÑORA (al bañista, que ha perdido su ropa).—*Joven, me parece que lleva usted demasiado lejos la reforma del traje masculino.*

(De *Candide*, París.)

EL BUZO.—*Me parece que me he dejado olvidado algo.*

(De *Muskete*, Viena.)

© Biblioteca Nacional de España

Para los Maestros y los Secretarios de los Pósitos Marítimos

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

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

	Ptas.
TRAZOS. Método para aprender a leer, escribir y dibujar en menos de un mes, por J. Demuro.—Cartilla 1.ª, 0,10; cartilla 2.ª, 0,15; cartilla 3.ª...	0,15
EL ABC, por J. Plaza	0,15
CATON "RASGOS". Método de aprender a leer por medio de la escritura y el dibujo, por J. Demuro.	0,90
¿QUIERES QUE TE CUENTE UN CUENTO? Primer libro de lectura corriente, por J. Demuro.	1,00
BIBLIOGRAFIAS DE NIÑOS CELEBRES. Segundo libro de lectura, por J. Demuro	1,00
ENCICLOPEDIA INFANTIL. Libro de lectura y de iniciación al programa escolar, por Herminia García	1,50
MANUSCRITO MODERNO, por J. Demuro	1,50
Selección de *VERSOS ESPAÑOLES.* Libro de lectura y de iniciación al conocimiento de la poesía castellana, por J. Demuro	1,75
Selección de *PROSISTAS CASTELLANOS.* Libro de lectura y de iniciación al estudio del idioma, por J. Demuro	1,75
LAS ARTES EN LA ESCUELA. Libro de lectura y de iniciación al estudio de las Artes útiles, de las Artes bellas y de las Artes liberales, por Luis Huerta	2,25
LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA. Libro de lectura reflexiva y de enseñanza experimental, por A. R. Charentón	3,00
LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA, por A. R. Charentón; en dos volúmenes: Primera y segunda parte, cada uno	1,75
CORRESPONDENCIA ESCOLAR. Libro de lectura y de iniciación a la redacción personal de cartas, por J. Demuro	3,00
DESARROLLO DEL BUEN SENTIDO. Libro de lectura y de indiscutible valor para cultivar la reflexión, la moral, el razonamiento y el buen sentido de las niñas y de los niños del último curso escolar, por P. Devuyst, traducción de J. Demuro.	2,00
EL ARTE EN LA ESCUELA. (Dibujos al clarión)	2,00
METODO PEDAGOGICO DE DIBUJO dividido en tres grados, tres carpetas, con treinta láminas cada una, por Víctor Masriera, cada carpeta, 2,00 pesetas; los tres grados	6,00
EL CANTO REGIONAL EN LA ESCUELA PRIMARIA. Los mejores cantos populares de España, armonizados para las voces de las niñas y niños, por el maestro Rocamora y Campoamor	3,00
MODELOS DE TRABAJO MANUAL. Cuaderno 1.	2,00
EL TEJIDO Y SUS APLICACIONES. Cuaderno 2 de Trabajo Manual	3,00
FRISOS PARA LAS ESCUELAS:	
Núm. 1. En el campo	0,40
Núm. 2. Escenas holandesas	0,40
Núm. 3. En la playa	0,40
Núm. 4. Estío	0,40
ARITMETICA Y GEOMETRIA. Contiene todas las operaciones aritméticas y la Geometría completa, por J. Plaza	0,30
PROGRAMA DE DIBUJO, dividido en seis grados, *muy útil para oposiciones*, por Esbry	1,25
SOBRES PARA PICADO Y BORDADO INFANTIL. Tres sobres diferentes, con seis tarjetas cada uno. Cada sobre	0,30
LIBRO DE VISITA DE INSPECCION. El más completo, el más práctico, el más elegante	2,00
LIBRO DE ASISTENCIA ESCOLAR. Papel excelente, impresión inmejorable, sólida encuadernación. De cincuenta hojas	3,00
De cien hojas	5,00
TORRES PEDAGOGICAS, formadas por diez cubos superpuestos interiormente, el mayor de un decímetro de arista, y el menor de un centímetro cúbico.	5,00
CARPETAS CON SEIS PLANCHAS DE PAPEL CHAROLADO, de colores diversos, preparados como trama y urdimbre, para el Tejido. Cada carpeta.	0,40
CAJAS DE TIRAS DE PAPEL, satinado y en colores para el Tejido y Trenzado. Precio de la caja.	1,00
COMO SE ENSEÑA EL DIBUJO Y LAS BELLAS ARTES EN LA ESCUELA PRIMARIA, por Lorenzo Gascón	8,00
ORTOGRAFIA ESPAÑOLA, por Luis Huerta	5,00

OBRAS SOCIALES

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

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

LA ESCUELA UNITARIA. Cómo funciona y cómo debe organizarse en los tiempos modernos, por Manuel Alonso Zapata, maestro nacional, de Madrid.

LA ENSEÑANZA DEL IDIOMA, por Carmen García Arroyo, profesora de la Escuela Normal de Maestras de Ciudad Real.

HISTORIA ANECDOTICA DEL TRABAJO, por Albert Thomas, Director de la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra; traducción de Rodolfo Llopis, profesor de la Escuela Normal de Maestros de Cuenca.

EL CALCULO MENTAL RAPIDO EN LA ESCUELA PRIMARIA, por Francisco Romero, profesor de la Escuela Normal de Maestros de Ciudad Real.

ANALISIS GRAMATICAL, por Luis Huerta.

© Biblioteca Nacional de España

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

Compañía Naviera Fierros (S. A.)

OVIEDO

VAPORES:

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

HISPANO RADIO MARITIMA

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

DOMICILIO SOCIAL: ALCALA, 16.—MADRID

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

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

INSPECCIONES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO

Hispano Radio Maritima suministra, en venta y alquiler ESTACIONES DE TELEGRAFIA SIN HILOS Y RADIOGONIOMETROS de los sistemas **Marconi, S. F. R. y Telefunken**, para buques de pasajes, carga y pesca.

ESTACIONES DE TELEFONIA SIN HILOS para buques pesqueros de pequeño tonelaje (parejas, tarrafes, trios, etc.) y de los sistemas **Marconi, S. F. R., Telefunken, y S. B. R.**

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

APARATO AUTOMATICO DE LLAMADA **Marconi «Auto-Alarm»**

SONDA ULTRASONORA **«Langevin Florisson»**

HISPANO RADIO MARITIMA tiene a su cargo las estaciones de todos los buques de pasaje españoles y de la casi totalidad de los de carga y pesca de España, y suministra a sus clientes el personal necesario para el manejo de las mismas. : — : Pídanse condiciones a la Oficina Central de Madrid o a sus Agencias.

Sociedad anónima "Balenciaga"

ZUMAYA

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

ECHEVARRIETA Y LARRINAGA

ASTILLEROS DE CÁDIZ

—:— Construcción y reparaciones de toda clase de buques —:—

Construcción de diques y Grúas flotantes — Construcciones metálicas en general

Apartado 39 CADIZ

© Biblioteca Nacional de España

Compañía Euskalduna
de Construcción y Reparación de Buques

Dirección telegráfica: «Euskalduna» **BILBAO** Teléfono 512

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

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

Número 1. 330 pies de largo por 50 pies de ancho.
Número 2. 323 pies de largo por 92 pies de ancho.
Número 3. 604 pies 7 pulgadas de largo por 60 pies 2 pulgadas de ancho por 24 pies 2 pulgadas de calado.

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

La correspondencia al Director de los Talleres y Diques

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

© Biblioteca Nacional de España

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

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

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

PASEO DE COLON, 19 — **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 Española

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

SERVICIOS REGULARES

DIRECTO: ESPAÑA-NUEVA YORK
7 expediciones al año

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

EXPRESES: MEDITERRANEO A LA ARGENTINA
12 expediciones al año

LÍNEA: MEDITERRANEO, CUBA Y NUEVA YORK
14 expediciones al año

" MEDITERRANEO A PUERTO RICO, VENEZUELA Y COLOMBIA
14 expediciones al año

" MEDITERRANEO A FERNANDO POO
12 expediciones al año

Exposiciones de Barcelona y Sevilla

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

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

© Biblioteca Nacional de España