

ESPAÑA MARÍTIMA Y PESQUERA

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

Dirección y Administración: Alonso Cano, 33, 1.º dcha.	TELEFONO 33373 Apartado de Correos núm. 3.029 Septiembre de 1930	Toda la correspondencia al Apartado de Correos
---	--	---

Organización litoral administrativa de la pesca

La Comisión Permanente de la Junta Central de Pesca trató, en la última sesión que ha celebrado, de un asunto de gran trascendencia para conseguir la adaptación de la legislación pesquera nacional a las necesidades de dicha clase en cada región: la supresión de las Juntas locales y provinciales de pesca y creación, en su lugar, de Juntas de esa industria que abarquen aquellas porciones de litoral en que sean idénticas las condiciones pesqueras. En su virtud, se acordó también proponer que para cada ría de Galicia exista tan solo una Junta de pesca.

ESPAÑA MARÍTIMA no puede por menos de aplaudir orientación tan beneficiosa para los intereses pesqueros. La existencia de Juntas locales de pesca para litorales de pequeña extensión y de características pesqueras completamente iguales, ha dado lugar al sin número de disposiciones vigentes reguladoras del ejercicio de la industria pesquera, contradictorias unas con respecto de otras, y que hace tan difícil el poder determinar algunas veces cuál es la que debe aplicarse. De ahí, también, que se dé el caso anómalo de que un mismo arte tenga reglamentaciones muy diferentes en nuestro país; pues, según cuales sean los usados en el litoral, la Junta local propone la prohibición o una severa reglamentación para todos aquéllos que puedan perjudicarles. Así vemos que dentro de una misma ría, pasado un cabo o una marea determinada, puede usarse un arte que antes de ella está prohibido.

La creación de Juntas de pesca para extensiones de litoral que reúnan las mismas condiciones pesqueras, reportará, sin duda alguna, la gran ventaja de unificar la aplicación y regulación del uso de un arte determinado, sin tener en cuenta únicamente, como hasta aquí, los intereses individualas y locales. Esta nueva organización hará, además, posible realizar en forma científica la explotación de nuestros mares.

A pesar de las expuestas consideraciones, no hemos de olvidar, y creemos que la Junta lo ha tenido en cuenta, que el problema entraña en sí la resolución de uno muy grave de carácter económico social. Los armadores del litoral, modestos en su mayoría, al introducir en su distrito modificaciones en los artes que utilicen o el empleo de nuevos artes más intensivos, precisan, para hacer aquéllas o adquirir éstos, disponer del capital necesario, con el que no cuentan. De ahí que la unificación de la legislación pesquera, atendiendo tan sólo a las condiciones de ese carácter de la costa, tenga que realizarse paulatinamente y ayudando a esos modestos patronos por medio del crédito marítimo popular.

Ahora bien; para que éste sea verdaderamente eficaz, hay que desburocratizarlo lo más posible y nutrir su capital circulante, hasta que alcance cuantía de importancia proporcionada a la de la industria pesquera, que en España, por la riqueza y variedad de su fauna comestible, puede constituir un factor importantísimo en la alimentación de nuestra nación.

La producción del aceite medicinal de hígado de bacalao en España

Por D. José María Fuentes y Astiz, farmacéutico.

En el Boletín de Información Comercial del Ministerio de la Economía Nacional, y en su número 680, aparece un artículo respecto a la producción de aceite de hígado de bacalao en Noruega, artículo que lo juzgo de suma actualidad, ya que el firmante D. Luis Amador Sánchez, cónsul de España en Oslo, nos da a conocer la preponderancia que la mencionada industria ha adquirido en aquella nación.

No deja de ser sumamente interesante el mencionado artículo, pero el Sr. Amador Sánchez ignora o parece ignorar que ya en España, desde hace tres años, funciona muy modestamente, sí, pero funciona, una Sociedad de pesca del bacalao, y por ende una refinería de aceite de hígado de bacalao que puede, también muy modestamente, codearse con todo cuanto en el extranjero exista.

Y aun cuando una revista de información comercial me parece la menos indicada para demostraciones técnicas y científicas, colocándome al mismo nivel del Sr. Amador Sánchez, pretendo también enseñar nuestra técnica, aunque sólo sea de pasada, ya que juzgo mucho más interesante para los españoles aclarar lo que tiene a bien el ocultar o acaso ignorar el Sr. Amador Sánchez.

En los barcos de pesca del bacalao de la Sociedad Pesqueras y Secaderos de Bacalao de España, de capacidad de 1.200 toneladas cada barco, se han montado instalaciones para la obtención de los aceites *brutos*, a base de vapor directo, que si bien en técnica inicial son similares a las fábricas de Noruega, parte de una primera materia totalmente distinta, cual es el *hígado*, ya que en nuestros barcos la operación de extracción de aceite se realiza inmediatamente está el bacalao en cubierta del barco, y, en cambio, en Noruega se ven forzados a llevar su primera materia a sus bases marítimas.

No cabe discusión entre una primera materia y otra, por cuanto por bajas que sean las temperaturas del medio ambiente, materia orgánica al fin, tanto mejor ha de ser el producto obtenido, cuanto más reciente y más fresco sea el hígado.

En la extracción del aceite, según manifiesta el

señor Amador Sánchez, llegan en Noruega hasta la temperatura máxima de 98°, en cambio en nuestros barcos y en los tanques de extracción no se llega más que hasta la temperatura de 50°, y si bien el rendimiento en aceite es menor, a juzgar por la *teoría vitamínica*, más garantías existen en aceites de producción nacional que en los de Noruega en contención de vitaminas, ya que bien sabemos que pasando de 80° de temperatura éstas se descomponen, o corren el peligro de su desaparición.

A posteriori, los aceites brutos obtenidos en nuestros barcos se colocan en tanques convenientemente lavados por *gas inerte*, y una vez desalojado el oxígeno de los mismos, agente destructor e iniciador de la fermentación de los aceites, llegan dichos aceites a la refinería de Pasajes.

El procedimiento de la clarificación en frío es exactamente igual que en Noruega, bajas temperaturas, precipitación de grasas y filtración de los aceites; aceites, pues, incongelables a cero grados.

Y aquí parece terminar la técnica Noruega, según exposición del artículo antes mencionado.

Pero antes de pasar adelante quiero hacer una pregunta al Sr. Amador Sánchez, y es la siguiente: ¿Cómo los aceites procedentes de Noruega, al menos de importación en España, tienen todos ellos un color uniforme? ¿Si las materias colorantes del hígado son y pueden ser bien distintas de unas a otras? ¿Si unos aceites extraídos tienen más color, otros menos color, de dónde esa uniformidad? Y es que oculta la técnica que después de la "clarificación en frío" siguen con los aceites.

Se procede al *blanqueo* mezclando con tierras especiales y sometiendo el aceite de nuevo a temperaturas altas y decoloran el aceite, hasta que todos ellos tengan apenas color, y, naturalmente, entonces llega a nuestro país la oferta de "Aceites blancos", en cambio la oferta nacional es "Aceites no blanqueados", porque también sabemos por la *teoría vitamínica* que cuanto más manipulados los aceites menos valor medicinal poseen.

Y aquí se halla bien patente el "Derecho de antigüedad", no el "Derecho del valor medicinal", porque no habiendo tenido competidores en nues-

tra nación han impuesto aceites muy agradables a la vista, pero de un valor medicinal dudoso.

Bien es verdad también que las calidades de aceites que del extranjero proceden en la actualidad son bien distintas a las que se importaban cuando en España no se obtenía este producto.

Y viene muy bien el citar de por qué en España existe la creencia muy errónea, no solamente del vulgo, sino de expertos e incluso médicos, de conceder más valor medicinal a los aceites cuanto más oscuros, más negros, y es porque llegan tan manipulados los aceites blancos que han perdido la mayoría de su valor medicinal.

Pero sigamos la técnica de Noruega. Una vez extraído el aceite, digamos así, primera presión (ya es una presión acentuada llegar hasta los 98°) colocan los hígados o restos de hígados en grandes calderas de agua en ebullición, y por cocción van obteniendo *aceites rojos, oscuros y hasta negros*.

¿Los aceites rojos siguen importándose en España para su aplicación *medicinal*, y se ha fijado alguna vez el Sr. Amador Sánchez en la acidez que dichos aceites poseen? Es un caso muy digno de llamar la atención de la Dirección general de Sanidad, en el sentido de prohibir no solamente el empleo medicinal de dichos aceites, sino hasta su importación en España, por cuanto poseen una acidez que como mínimum es de 10 grados, de aquí para arriba. ¿Existe por si acaso autorización para el empleo de los aceites de oliva que posean 10° de acidez en la alimentación? ¿Por qué razón se ha de autorizar el empleo medicinal de un producto de tan alto grado de acidez? Calcúlese el efecto que dicho producto ha de causar en estómagos de niños.

Pero aun hay más; las calidades oscuras y negras se importan en España para la alimentación de la *ganadería*, y es muy digno de anotar lo que me ocurrió en el último Concurso de ganadería, visitando un "stand" extranjero, donde se exhibía aceite de hígado de bacalao para ganadería; al preguntar qué aplicación tenía aquel aceite de hígado de bacalao tan negro, de un olor repugnantísimo, que ni en la industria del cuero podía tener aplicación, se me contestó que eran aceites tan negros porque contenían mucha cantidad de *yodo*, y que su aplicación en la alimentación ganadera era de un resultado maravilloso; y lo que es peor, citaba una "Entidad oficial ganadera", donde al frente se halla un ingeniero agrónomo muy ilustre y era de su peculiar preferencia el

empleo de dicho aceite en la alimentación ganadera.

Calcúlese el efecto contraproducente de dichos aceites en la *cria de pollos*, pongo por caso. Esos son los productos que se exportan a España; menuda andaría nuestra ganadería si se empleara mucho de esas calidades de aceite de hígado de bacalao.

¿Quiere saber el Sr. Amador Sánchez, cónsul de España en Oslo, por qué en los barcos españoles se obtiene tan poco rendimiento de los hígados? Se lo diré: es porque se recogen los hígados una vez obtenido la primera presión verdadera de aceite, y cuidadosamente colocados en barriles se traen a España para la fabricación de un *alimento de ganadería*, pero alimento que tras de tener la absoluta garantía de un *producto muy vitamínico*, que pueda emplearse sin ningún temor en todo clase de cría de ganadería, sea de un precio tan económico que no pueda consumirse ninguna calidad que tan pomposamente nos quieren exportar los productores de Noruega de aceites para ganadería.

¿Es que las calidades de producción nacional no se presentan en el mercado con las debidas garantías de pureza y riqueza vitamínica? Tanto, por lo menos, que como las extranjeras en lo primero, en pureza y en riqueza vitamínica bastante más; porque también es cualidad muy importante el servir al mercado aceites recientes, y bien patente se halla las escalas de llegada de nuestros barcos en dos épocas del año.

Pero, desgraciadamente, no poseemos en España Laboratorios oficiales donde controlar los análisis vitamínicos efectuados en el Laboratorio particular, y, naturalmente, nuestros trabajos se hallan ayunos de la verdad oficial que fuera garantía del consumidor.

La producción nacional, en su primer año de producción, lanzó al mercado cuarenta y cinco mil kilos de aceite de primera calidad; el segundo año, lanzó también sus ochenta y cuatro mil kilos de aceite de primera calidad, y en el tercer año, lanzaría pasados los ciento cincuenta mil kilos de aceite refinado; pero comercialmente, dada la poquísima protección arancelaria, seis pesetas oro los cien kilos, se ve imposibilitada de hacerlo, porque, dada la baja de precios de Noruega, reporta más utilidad venderla *sin refinar* en la industria del cuero que refinarla y venderla medicinalmente. Es una desdicha, pero es una realidad.

Es preciso tener muy en cuenta que cuando en España no existía esta nueva industria se cotizaban para España los aceites de primera calidad de Noruega a precios que oscilaban de 2,40 a 2,50 pesetas kilo, por pedido mínimo de mil kilos, franco envase y franco flete. El año pasado se llegó a cotizar la misma calidad de aceite a 1,58 y 1,60 pesetas kilo. Es de extrañar que la producción nacional lleve un vida lánguida y que prefiera vender sus productos en la Industria que no en el campo de la Medicina.

Pruebas de cuanto manifiesto existen en el Ministerio de la Economía Nacional, en el expediente de "Industria nueva" del aceite de hígado de bacalao.

Y para terminar: Excmo. Sr. Ministro de la Economía Nacional: A. V. E., con el mayor respeto, ruego considere que sería el momento oportuno para anular uno de los pequeños factores que contribuyen a la baja de la peseta; procurando la no salida de España de 195.000 coronas que por compras de aceite de hígado de bacalao se realizan en Noruega, pudiendo surtir, con creces, todo el consumo que en España se realice de producto tan necesario e indispensable si V. E. tuviera a bien el proteger esta nueva industria que lleva tres años luchando con sus propios medios, sin auxilio de ningún género y con la mira puesta en la independencia de nuestra nación del mercado extranjero.

San Sebastián, 5 agosto 1930.

Sobre previsión y ahorro

La obra oficial de la previsión en la Escuela, apartando honrosas excepciones, es, en general, un rotundo fracaso en España.

Es el ambiente de indiferencia hacia los problemas infantiles, desatendidos en cuanto a que no van revestidos de relumbrón y jaleados por la Prensa; es la general miseria del campesino que no puede ni debe desprenderse del presente para el porvenir; es la natural desconfianza del obrero hacia la redención económica, por otros, con sus céntimos; es la constante tentación del lujo, la comodidad del casino, del teatro, del cine; es... ¿para qué continuar enumerando las causas más o menos comprobadas y ajenas a la obra que impiden su desarrollo?

Son como las resistencias del plano sobre que camina, pero no es sólo la resistencia exterior lo que la detiene.

La falta de un justificante inmediato de la entrega monetaria del pequeño imponente que le sirva para acreditar ante sus padres o encargados que la operación se hizo; la tardía y complicada liquidación de sus ahorros, son causas internas de rémora, muchas veces con suficiente eficacia para eliminar de la empresa a los más entusiastas y animados previsores.

Esa contabilidad, todo lo sencilla y clara que se quiera en su Centro, pero falta completamente de datos en la periferia, hace dudar a los imponentes de la fidelidad de los intermediarios (maestros).

¿Cómo contrarrestar esta falsa idea de los afiliados, llevando a sus ánimos una franca confianza de que sus haberes son rectamente administrados y que de ellos no se distrae un solo céntimo para fines distintos de los entregados?

Un niño da a su maestro durante el año X pesetas en periódicas entregas semanales, y de ellas no tiene otro resguardo que un apunte en su libreta y el balance que en concepto de dato informativo, expuesto a rectificaciones, le remite la Caja central o la colaboradora hacia el segundo año del vencimiento del ejercicio, de modo que ha de aguardar un bienio para comprobar si han llegado a su cuenta los haberes entregados en la clase.

¿Puede esta demora levantar el ánimo decaído del imponente?

La creación de un *sello especial* con distintos valores; el balance anual efectuado por el mismo maestro, además de la impresión de las Juntas directivas, quedando cada Mutualidad convertida en una verdadera agencia del I. N. de P. regida por un profesor en colaboración con los niños; sin obligaciones de libros de actas, que no se celebran, ni sesiones que no tienen lugar casi nunca... todo esto contribuiría a desterrar lo ficticio y vicioso del actual sistema e imprimir a las operaciones una marcha rápida y verdadera de que ahora carece.

Si en las Escuelas de los Pósitos ha de implantarse la Mutualidad y el Ahorro Escolar, yo propongo esta fórmula que a nadie perjudica y aun es factible de mayor radio de acción y satisfacción, creando una acción colaboradora del Instituto Nacional en lo referente a los Pósitos Marítimos, que permita monocer en todo momento la obra de mutualidad y previsión que estas entidades efectúan.

MÁXIMO DE NICOLAS

La Feria de Industrias de Mar de San Sebastián ha sido clausurada



Inauguración de la Feria de Industrias de Mar de San Sebastián.

El día 15 del actual ha sido clausurada la Feria de Industrias de Mar de San Sebastián, que comenzó, como se sabe, el 25 del pasado mes de agosto.

El certamen ha sido un alarde de buena organización, y el éxito, por consecuencia, halagüeño, a pesar del exceso de calor que durante la celebración de la Feria se dejó sentir en San Sebastián.

Ha habido en esta feria doce *stands* más que en la celebrada en 1928; puede decirse que todos los *stands* han sido más espléndidamente instalados en ésta que en la Feria anterior, frunciéndose las Casas expositoras por nacionalidades en la forma siguiente:

Españolas, 45; alemanas, 3; suecas, 3; noruegas, 3; francesas, 5; argelinas, 1. Total: 60.

Ha quedado plenamente demostrado que estos certámenes responden a una verdadera necesidad, no por la suma de beneficios materiales que rindan en el momento, sino porque son una iniciación provechosa entre el productor y el consu-

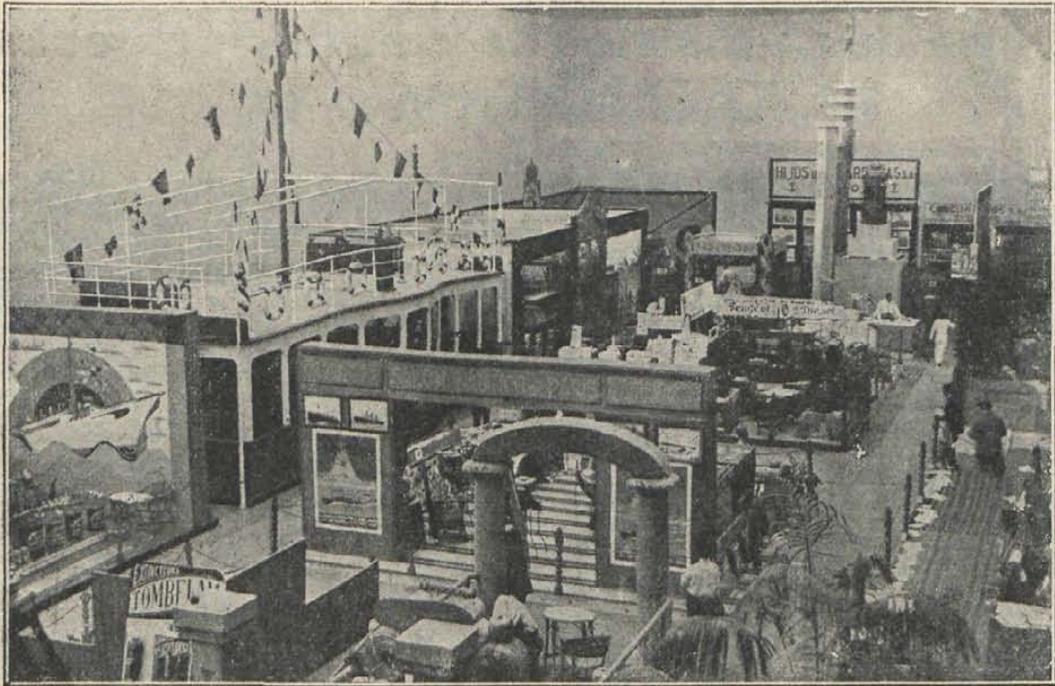
midor, cuyos resultados rinden eficacia después de acabado el certamen.

El día 8 fué visitada la Feria por S. M. el Rey, el cual tuvo frases de elogio para los organizadores, encontrando el certamen muy interesante y considerándolo muy beneficioso para las industrias nacionales.

El día 12 fué declarado popular por el Comité ejecutivo, desfilando más de 20.000 almas por delante de los *stands*.

Asistieron también los niños de las escuelas municipales y los de las de los Pósitos de Guipúzcoa, invitados por el referido Comité ejecutivo. El Ayuntamiento de Guetaria votó una subvención para que los niños de aquellas escuelas pudieran visitar cómodamente la Feria.

El día 15 tuvo lugar el banquete con que el Comité ejecutivo obsequió a los elementos expositores, siendo dicho banquete presidido por los gobernadores civil y militar y por el teniente alcalde, Sr. Martínez. En el acto, que resultó sumamente agradable, se hicieron votos por que el



Un aspecto de la Feria.

próximo certamen resulte, si cabe, superior al del año actual.

El Instituto Social de la Marina ocupó parte del amplio stand que en la Feria tenía el Museo Naval del Ministerio de Marina, para exponer parte de la hermosa labor que los Pósitos vienen realizando por medio de una serie de cuadros y

de gráficos interesantísimos, en los que resalta la obra cultural y cooperativa llevada a cabo por los pescadores.

Los organizadores de la Feria de Industrias de Mar pueden sentirse satisfechos; el éxito ha coronado sus esfuerzos encaminados al mejor desenvolvimiento de la industria española.



Otro aspecto de la Feria.

Dos acuerdos del Consejo de Ministros de gran trascendencia para la Marina nacional

Reglamentación de la jornada de trabajo a bordo de los buques dedicados al cabotaje nacional.

En el momento en que este número iba a salir de la imprenta, nos enteramos por la Prensa de que por el Consejo de Ministros se ha aprobado la *reglamentación de la jornada de trabajo a bordo de los buques dedicados al cabotaje nacional*, dando ello lugar a que hallamos tenido que retrasar la tirada.

Nuestra revista, que desde hace un año viene publicando sendos artículos relacionados con tan importante asunto, de los cuales se deduce la situación de inferioridad en que se encuentra nuestra reglamentación a ese respecto en comparación con la de los países de mayor importancia marítima, no puede por menos de congratularse por el progreso que tal acuerdo del Consejo de Ministros significa para nuestra legislación social marítima.

Como muestra de la oportunidad del acuerdo a que nos referimos, diremos que en la Conferencia Marítima Internacional de Génova del año 1920 se trató de la reglamentación de las horas de trabajo a bordo, concretándose al establecimiento de la jornada de ocho horas; faltando tan sólo un voto para alcanzar el *quorum* necesario; en la tercera Conferencia Marítima Internacional, celebrada en Ginebra el 10 de octubre de 1929, fué este asunto el de mayor importancia de los que en ella se trataron, aprobándose por 75 votos contra 17 las bases para la redacción del Cuestionario que se ha dirigido ya por la oficina Internacional del Trabajo, de Ginebra, a todos los Gobiernos, como preparación del proyecto de Convenio que se presentará en la próxima Conferencia Marítima Internacional, que seguramente se verificará el año próximo en aquella ciudad; que en Francia se aplica la jornada de ocho horas en los buques dedicados al cabotaje nacional; que en Inglaterra la "National Maritime Board" ha establecido diferentes modificaciones en la reglamentación del trabajo a bordo con esa orientación, y que en Alemania, Australia, Dinamarca, Finlandia, Italia, Nueva Zelanda, Holanda y Suecia, diversos acuerdos de orientación [jurídica] varía contienen, igualmente, estipulaciones más o menos imperativas, en relación con la limitación de

la jornada de trabajo en puerto y en la mar y la remuneración de las horas suplementarias.

Nuestra reglamentación vigente del trabajo a bordo de los buques, promulgada el año 22, que en sus tiempos constituyó un progreso, resulta actualmente arcaica, principalmente por permitir largas jornadas de trabajo sin retribución suplementaria; no señalar un límite para el tiempo total de trabajo, comprendiendo las horas suplementarias con derecho a compensación en metálico; no acordar esta para los oficiales, ni delimitar, en forma bien clara, la diferencia entre las horas de reposo y las de trabajo.

Además, en lo que respecta al cabotaje nacional, el personal empleado en él se encuentra sometido a un trabajo abrumador, pudiendo decirse que, en la práctica, los oficiales de cubierta dedican a él hasta diez y seis horas diarias; los de máquinas, unas doce horas; el personal subalterno de cubierta, de doce a diez y seis horas, y el de máquinas, unas nueve horas, excepto los caldereros, que tienen de doce a catorce horas de trabajo.

Esto explica la absoluta necesidad que existe de reglamentar la jornada de trabajo a bordo de los buques dedicados al cabotaje nacional, hallándose plenamente justificada la extensión a ellos de esa reglamentación por la consideración de que el hallarse reservado aquél a los navieros españoles, excluyen todo temor de que éstos se encontrasen en situación desventajosa en la competencia nacional, como sucedería de extender la disposición que comentamos a todas las industrias de transportes marítimos nacionales.

Comunicaciones marítimas.

El Gobierno ha acordado someter a las Cortes este importantísimo proyecto. Nos parece muy acertada tal decisión, ya que se trata de un asunto de gran trascendencia para la economía nacional.

Tenemos entendido que la solución adoptada por el Consejo de Ministros se prescinde del consorcio entre el Estado y la Compañía Trasatlántica, proyectado por el Gobierno de la Dictadura.

LEGÍA RUSA

Homenaje a don Alberto Alonso Berrueta

La labor realizada por D. Alberto Alonso Berrueta en pro de los intereses pesqueros españoles desde la revista "Vasconia Industrial y Pesquera", de la que es fundador y administrador, ha sido premiada con la cruz del Mérito Naval, solicitada para él por la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.

Con este motivo se ha tributado al señor Berrueta un homenaje en San Sebastián, en el que se le entregó, por D. Alfredo Saralegui, la insignia que es regalo de la Confederación Nacional de Pósitos.

El Sr. Saralegui ofreció el homenaje pronunciando unas sentidas palabras, en las que hizo resaltar las dotes de luchador que caracterizan al señor Berrueta.

"Cumpla con el mayor entusiasmo—dijo el señor Saralegui—el encargo que se me ha dado de ser yo quien ofrezca este homenaje al Sr. Berrueta, del que no he de hacer la biografía por ser persona sobradamente conocida de vosotros.

Berrueta es, sobre todo, un hombre bueno, que a su gran voluntad y laboriosidad une una excesiva modestia. Calladamente, tenazmente, ha dedicado los mayores esfuerzos de su vida a laborar por la grandeza marítima y pesquera de España. Él ha comprendido, como nadie, que España, país marítimo por excelencia, vivía de espaldas al mar, sin darse cuenta que en el mar se hallaban precisamente, gran parte, puede que la mayor parte, de los elementos que son preciso desarrollar para que nuestro país entre en una época de grandeza.

Para defender estos intereses sagrados, Berrueta creó "Vasconia Industrial y Pesquera", revista que puede ofrecerse como modelo en España y que compite con las mejores de su clase del extranjero; desde esta revista ha venido laborando día tras día, poniendo un gran empeño en la noble lucha emprendida por la prosperidad de la industria pesquera española, siendo muchos los triunfos con que "Vasconia" puede vanagloriarse, ya que todos ellos han representado la consecución de mejoras para la industria del mar.

A iniciativa de Berrueta se llevaron a cabo los primeros trabajos encaminados a la realización de ese hermoso certamen que es la Feria de Industrias del Mar de San Sebastián, cuyos resultados positivos todos conocéis y que han de influir poderosamente en el progreso marítimo de España.

Es por eso que la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos, atendiendo siempre a rendir tributo a los hombres de bien que laboran por las

causas justas y teniendo en cuenta la defensa que en todo momento hizo el Sr. Berrueta en "Vasconia Industrial y Pesquera" de la obra que los Pósitos realizan, solicitó la recompensa motivo de este acto, que yo me honro en poder ofrecer en nombre de dicha entidad al Sr. Berrueta".

El Sr. Saralegui colocó la insignia en el ojal del homenajeado en medio de los aplausos de la concurrencia.

Hizo después uso de la palabra el Sr. Berrueta, expresándose en los siguientes términos:

"No me será fácil expresar con palabras mis sentimientos, pero tener la seguridad de que mi agradecimiento es sincero y que guardaré grato recuerdo de este acto con que me honráis.

A los Pósitos Marítimos, organismos formados por la sufrida y brava gente de mar, les prometo que en lo poco que valgo y signifíco tendré siempre en mí un defensor de sus justas aspiraciones, lo que ruego al secretario general de los mismos, señor Parrilla (que nos honra con su presencia en este acto), lo haga llegar a conocimiento de todos los Pósitos Marítimos de España, al mismo tiempo que les transmite mi agradecimiento por ser ellos los que, estimando mi obra justa y desinteresada, solicitaron para mí la distinción que motiva este acto.

Si desde que fundé "Vasconia Industrial y Pesquera" me puse al lado de la obra creada por el bueno y benemérito Sr. Saralegui, a quien admiro y respeto, lo hice porque su obra la consideré labor de justicia y de paz, y creí por ello difundirla por medio de la revista por mí fundada.

No abandoné, por esto, la defensa del resto de los intereses ligados a las industrias marítimas, y por ello habréis visto en los seis años de "Vasconia Industrial y Pesquera" que siempre ha estado ésta colocada al lado de toda iniciativa que redunde en beneficio de aquello que suponga prosperidad para la industria marítima nacional.

Esto me ha proporcionado amarguras (de las que quedo bien pagado con este acto) producidas por quienes no son justos al juzgar la obra de los demás; y lo digo, porque aquí, en donde nos encontramos, existe una obra creada por hombres de buena voluntad, que lo expusieron todo en una empresa a la que fueron sin la ayuda de los organismos oficiales, y por defenderla fui juzgado de parcial por los que no supieron comprender que lo hacía sin estar ligado a ella por otro sentimiento que el de la simpatía y el respeto que inspira todo creador.

Grato es para mí recibir este testimonio de simpatía en el puerto de Pasajes, que será, a no dudarlo, la principal fuente de riqueza de Guipúzcoa el día que los guipuzcoanos pongan sus entusiasmos para conseguir la terminación de las obras necesarias para el mejoramiento del puerto comercial y creación del puerto trasatlántico”.

Al final del acto, al que asistieron 170 comensales, D. Julio Ochoa, director de “Vasconia Industrial y Pesquera”, dió cuenta de las cartas y telegramas recibidos que en su mayor parte son de los Pósitos y Federaciones de Pósitos, terminando el acto en medio del mayor entusiasmo.

Botadura de una embarcación de nuevo tipo para la pesca de arenques

Construcción más económica y coste de sostenimiento menor

Un suceso de interés extraordinario para la pesca e industria del arenque fué la botadura, en Sandhaven (Aberdeenshire), el 9 de septiembre, de un nuevo tipo de embarcación a motor que se espera resolverá el problema de construcción y sostenimiento económico que se les presenta ahora a los pescadores. El barco es diferente del tipo corriente. Está movido por un motor Diesel de 140 HP.; puede permanecer en el mar más tiempo que uno de vapor y con la tercera parte de su coste. Se calcula que el consumo de combustible es de 3 s. 3 d. por hora. Tendrá una dotación de ocho hombres en lugar de nueve. La eslora del barco es de 76 pies; su manga, de 18 pies y nueve pulgadas; su calado, de ocho pies, y su velocidad es de 12 millas por hora. Ha sido construído por los señores J. y G. Forbes y Co., de Sandhaven, por orden de Bailie W. W. Carstairs, Anstruther.

Al barco se le puso el nombre de *Gleanaway* por el secretario por Escocia Mr. W. Adamson, quien dijo que el problema por resolver en la pesca del arenque era la reducción del capital y coste de sostenimiento para asegurar una mayor diferencia entre las ganancias y los gastos. Dijo también que ha estado estudiando este asunto de los barcos muy de cerca, y que en su opinión el conseguir un tipo de barco cuyo coste de construcción y sostenimiento fueran mucho menores que los de los tipos antiguos era de capital importancia.

El coste de construcción de un vapor pesquero de acero en los tiempos actuales es de unas 5.600 libras esterlinas y el de uno de madera, de unas 4.500; pero el término medio de ganancias

anuales de uno de vapor, hoy día, solamente asciende a cerca de 2.300 libras, y de esta suma casi la mitad se va en gastos de sostenimiento.

Mr. Carstairs ha hecho ya algunos importantes experimentos con el fin de mejorar este estado de cosas, y a él se le debe mucho por el interés que se ha tomado tratando de construir un barco más económico y de menor coste de sostenimiento. Ha construído dos barcos de motor de un tipo intermedio—el *Winaway* y el *Onaway*—por casi la tercera parte del coste de uno de vapor. Estos barcos dieron buen resultado; pero como sólo tenían 50 pies de eslora, no podían pescar en alta mar con mal tiempo, por lo que resultaban preferibles los de vapor.

No obstante esto, las ganancias obtenidas por sus dotaciones eran muy favorables comparadas con las obtenidas por las de los barcos mayores, obteniéndose un ingreso adecuado a su coste de construcción.

Mr. Carstairs, sin embargo, pensó que debían esperarse mejores resultados aún de un barco que se aproximara más al de vapor en tamaño y poder, y resultado de sus estudios sobre esta cuestión es el *Gleanaway*. Este barco fué equipado con un poderoso motor que le proporciona una velocidad de cerca de 12 millas por hora, y por lo tanto su coste ha sido más elevado que si se le hubiera instalado un motor de menos potencia.

Pero puede construirse un barco igual equipado con motores que den una velocidad de nueve millas y media por un coste que oscile entre 2.750 y 2.800 libras esterlinas, o sea, aproximadamente, la mitad de lo que vale un vapor de acero, y el beneficio obtenido así desde un principio es evidente.

Las ganancias de estos barcos puede esperarse que sean, por lo menos, iguales a las de los de vapor; pero se asegura que los gastos de sostenimiento serán solamente el 30 por 100 de la ganancia total, mientras que representa el 50 por 100 en el caso de los barcos de vapor, y si esto es así se aseguraría un reembolso adecuado del capital invertido en la construcción y el barco representaría una aceptable inversión del capital.

Un gran problema actualmente era la gran edad, en general, de los vapores, que necesitaban extensas reparaciones para que las compañías de seguros quisieran asegurarlos. Si el *Gleanaway* rindiera todo lo que de él se espera económicamente, entonces el problema estaría prácticamente resuelto.

(De *Fishing News*.)

Crónicas del mar **El puerto y el castillo de Peñíscola**

Peñíscola es un castillo y un pequeño puerto. El castillo está abandonado quizá desde los tiempos del antipapa Luna, que estableció en él su corte, con gran escándalo del mundo cristiano. El puerto comenzó a cegarse por la acumulación de arenas desde el momento mismo en que se construía. Por una parte, el hombre iba echando los cimientos para el nuevo puerto. Por otra, el mar lo iba destruyendo. Los hombres se cansaron antes; el mar sigue su obra.

El viejo castillo se mantiene en pie porque las piedras de que está formado se han unido a la peña viva que sale del mar y es ya una sola ingente mole. El puerto no sabe contener el ímpetu del mar, que cada día realiza una pequeña conquista. Ha penetrado tierra adentro más de cien metros. Un día quedarán luchando frente a frente el castillo y el mar. ¿Qué pasará entonces?

El castillo ha resistido todos los embates. Pasaron por él moros y cristianos. Tuvo la suerte de ver en su recinto a Jaime el Conquistador. Un día fué francés y otro español. Los templarios y los sanjuanistas vivieron dentro de sus murallas. Allá en los tiempos remotos fué lugar predilecto de los romanos. Se habla de que Estrabón le puso un nombre y de que algunas piedras de sus murallas fueron colocadas por los hombres de los pueblos más viejos... Todo lo ha soportado el castillo, que tiene muros de gran espesor y que descansa sobre la roca. Pero el mar ha penetrado en su recinto y ha abierto una brecha...

—Es el *Bufador*—le dicen al viajero que se detiene a oír el ruido sordo que brota por ese agujero abierto en la peña.

El *Bufador* produce cierta inquietud al principio. Después hace reír. El mar bufa o sopla como un coloso; pero la peña lo detiene y lo convierte en espuma. Luego lo lanza al aire, como si quisiera jugar con él. El mar se convierte en aire, en luz y luego se evapora. El castillo, durante muchos siglos, no le dejó avanzar más que unos milímetros. ¿Pero tendrá siempre la misma resistencia? En las torres altas hay quietud siempre y hay majestad. Abajo el mar trabaja, un día y otro, un minuto y otro, sin tregua, con una gran fe y un decidido propósito de socavar el terreno a la fortaleza para arrollarla y destruirla. Al cabo, el triunfo no es de los más fuertes, sino de los más constantes. El mar vencerá, y Peñíscola, con la enorme mole del castillo, será tragada por él.

No creemos que el puerto pueda evitar en absoluto este peligro, pero sí que pueda dar a los pescadores durante largos años un abrigo seguro. Bastará para conseguirlo que se ordene un dragado en regla. Hace mucho tiempo que piden esto los pescadores, pero no lo consiguen. Parece que Peñíscola no es una cosa de España a la hora de incluirla en el reparto de los beneficios.

Sin embargo, la Junta de Obras del Puerto de Castellón cobra a los pescadores unos miles de pesetas al año para puertos de refugio. La cosa es realmente sorprendente. El puerto de Peñíscola está abandonado; pero los pescadores pagan por una cosa que no les sirve para casi nada una cantidad que han de sacarla de sus modestos prestupuestos. Todos los hombres de mar de Peñíscola, antes de hacer el reparto de los productos que arrancan al mar con su trabajo, apartan unas pesetas para el puerto. El puerto, que ellos pagan, está a punto de cegarse; las olas van penetrando hacia adentro y están ya a unos metros de sus depósitos, de sus propias casas...

No es tarea fácil convencer a las Juntas de Obras del Puerto de que deben prestar todo género de apoyos a la industria pesquera. En punto a su vida administrativa, la pesca no cuenta para nada. Los ingresos fuertes sobre que descansan su vida proceden, en general, de otras industrias. Por eso miran a la pesca un poco despectivamente.

Pero de la pesca viven en el país millones de personas, y hay pueblos, como Peñíscola, que no tienen otros ingresos. Pedir a estos pueblos que soporten las cargas generales y no darles nada en compensación es una tremenda injusticia. Por eso el caso de Peñíscola debe ser resuelto inmediatamente. O se realizan las obras de dragado del puerto o se les exime del pago de un arbitrio que es injusto a todas luces, ya que se cobra con el pretexto de ofrecer a los pescadores el medio de realizar sus faenas con la mayor comodidad y de garantizar en caso de temporal la seguridad de sus embarcaciones.

En Peñíscola el mar se apoderó del puerto y penetra tierra adentro sin obstáculos. El castillo, que es la única fuerza que se encuentra a su paso, está resistiendo heroicamente la invasión. Pero el castillo es viejo y está abandonado. En la parte alta ha comenzado a desmoronarse. Está ya perdiendo la cabeza.

RODOLFO VIÑAS

Las Cooperativas de consumo y los Pósitos marítimos

Según una estadística reciente, España ocupa el último lugar en el movimiento cooperatista europeo.

Pero el pueblo español se va dando ya cuenta exacta del gran beneficio que representa la cooperación, que tiene por finalidad fomentar y utilizar el pequeño ahorro y suprimir ciertos intermediarios en las esferas de la producción, del crédito y del consumo, para obtener beneficios comunes que se reparten entre todos los asociados.

De entre los sistemas de cooperación seguidos en España, el que siguen los Pósitos representa una interesante modalidad, en virtud de la cual no se reparten dividendos a los asociados, como lo hacen otras Cooperativas españolas y casi todas las inglesas, ni tampoco venden a un precio reducido, como las francesas.

Los Pósitos Marítimos cumplen un fin más humanitario, que se debería tener en cuenta en la nueva ley de Cooperación que está para aprobarse.

Los Pósitos Marítimos destinan sus beneficios a obras benéficas; la enfermedad, vejez, invalidez, etc., de sus asociados son otros tantos fines a que los Pósitos han de atender.

Para alcanzar estos fines, los Pósitos tropiezan con innumerables dificultades, entre las que se cuenta como principal la inseguridad económica de los obreros del mar y el hallarse éstos en muchas ocasiones supeditados a caciques e intermediarios, los cuales tienen un especial interés en que los pescadores no se enteren que las Cooperativas de consumo, al disminuir el costo de los productos, aseguran la buena calidad de los artículos y aumentan indirectamente el salario de sus asociados al garantizarles una alimentación sana.

Mas para que las Cooperativas alcancen su finalidad, es preciso que se acomoden a determinadas condiciones, pudiéndolas resumir de la siguiente manera: Unidad de acción, experiencia y autoridad en la dirección, concurso de voluntades para el mismo fin, disciplina y decisión entre los asociados, respeto absoluto al contrato que los une y convicción de que nada fructuoso se obtiene sin una suma de trabajo, de vigilancia y de seguridad de que la concurrencia sólo puede ser victoriosa cuando se pone al frente una superioridad técnica y administrativa retribuida proporcionalmente a su valía. Todos los asociados pue-

den y deben deliberar sobre los asuntos sociales, ya directamente, ya por delegación; pero la ejecución debe confiarse a una sola persona, apoyada y vigilada por una Junta y sometida, como está, a las decisiones de la Junta general. Moralidad, legalidad, experiencia, prudencia, orden y actividad en los administradores; disciplina y unión en todos. Por haber faltado algunas de estas condiciones, muchas cooperativas han fracasado.

El que ha escrito estas mal trazadas líneas puede dar ejemplo de lo que ha hecho el Pósito de La Selva con referencia a esta sección. La Selva cuenta con una población de 1.200 habitantes. Antes de constituirse el Pósito, la gente de la población, cuando hacían una buena pesca o recogían la cosecha de las uvas, invertían las pesetas que les quedaban, después de pagar sus deudas, en comprar artículos para su sustento, trasladándose a las ciudades próximas, por resultar los precios más moderados. Esta operación solamente podían hacerla unos cuantos, porque podían saldar sus deudas; pero la mayoría de los habitantes de la población llevaban su vida más precaria; no podían proveerse en otras poblaciones, y tenían que sucumbir a las manos de los intermediarios.

Entonces se fundó el Pósito, lográndose la desaparición de casi todos los intermediarios que medraban a costa de la vida de los humildes pescadores.

El Pósito de La Selva tiene hoy día una venta diaria en la Sección cooperativa de 650 pesetas, siendo inscritos 580 socios, y produciéndole un ingreso líquido de más de 15.000 pesetas anuales.

¿Es que los demás Pósitos no pueden hacer lo mismo? Creo que sí; es solamente cuestión de voluntad; "querer es poder", dice el refrán.

Las Cooperativas de consumo, para cumplir bien su cometido deben unirse, federarse para las compras en común y acatar los acuerdos que se toman en las Asambleas; debe incurrir en responsabilidad el director de una Cooperativa que no cumpliera dichos acuerdos, debe existir un Comité que vele constantemente por los intereses de sus federados, y a este Comité deben enviarse todas las quejas y reclamaciones de malas calidades de los géneros recibidos, mayor aumento de precios en los artículos, etc., etc., para obrar en consecuencia.

Las ventajas que obtendrían las Cooperativas serían inmensas de existir tal unión; pero no puede haber grandes ventajas cuando se trata de casos aislados, por resultar que las casas proveedoras ven que no se verifican las compras con la importancia que deberían efectuarse y se retraen a dar mayores ventajas, por tratarse no de una unión de Cooperativas, sino de clientes que compran donde les place.

Se ha hablado varias veces de instalar almacenes al por mayor en las capitales, pero si no nos unimos para las compras en común nunca será posible instalar dichos almacenes, ni cumplir el programa de la constitución de los Pósitos.

Compañeros todos, para hacer frente a las luchas de los intermediarios y si queremos ganar la batalla debemos unirnos.

A los administradores o directores de las Cooperativas de los Pósitos me dirijo, somos nosotros quienes podemos llevar a la práctica, en bien de nuestras Cooperativas, todas estas cosas, por lo que os ruego estudiéis bien el asunto de la unión, teniendo la seguridad de que si todos ponemos nuestra voluntad alcanzaremos un día no lejano el bienestar moral y material de los asociados a los Pósitos.

JOSÉ MACAU ROIG

La Selva, septiembre 1930.

La cooperación en el mundo

La flota cooperativa inglesa.

Por necesidades de un creciente comercio marítimo, la *M. D. G.* inglesa va a aumentar con un barco más su flota de diez buques mercantes, que hacen el servicio entre Rouen, Liverpool y Manchester.

El contrato para la adquisición de este nuevo vapor ha sido hecho con la Casa Armstrong, Whitworth de Newcastle-ou-Tyne.

El barco tendrá una capacidad para 1.000 toneladas y una velocidad de once nudos.

Como otros navíos de la flota cooperativa admitirá pasajeros.

Italia, cooperatista.

Decae notablemente la cooperación en Italia, lo cual ocurre mientras crece, con extraordinario empuje, dentro de las demás naciones europeas.

En 1921, las cinco Cooperativas de consumo de Milán (la Unión Cooperativa, La Suburbana,

la Alianza Cooperativa y las Cooperativas de Musocco y de los Tranvías) llegaron a 150 millones de liras en la cifra de negocios realizados. Ahora, los que no tuvieron que cerrar, están a punto de hacerlo. La Unión Cooperativa está en liquidación; la Sociedad Musocco ha tenido que pagar a sus acreedores sobre una base del 20 por 100 y la Cooperativa de los Tranvías está en filo de quiebra.

Luigi Buffoli fué el creador de la Unión Cooperativa.

La obra del Instituto de Reformas Sociales

En los comienzos del siglo se creó en España el Instituto de Reformas Sociales. Fué la obra de dos hombres demócratas que comprendieron perfectamente en qué forma había de encauzarse el problema del trabajo: los señores Canalejas y Azcárate.

El Instituto ha tenido una vida corta y fructífera y murió cuando gozaba de la mejor salud, es decir, cuando se hallaba en la plenitud de su labor.

Durante los años de su actuación intervino tan constantemente en la vida social del país, que no hubo tiempo para resumir su actuación. Lanzó estudios sobre los diversos problemas sociales, preparó proyectos de ley, encauzó las cuestiones del trabajo e intervino eficazmente y con acierto para crear un espíritu nuevo capaz de comprender los sentimientos de humanidad y de justicia sobre los que deben asentarse las modernas legislaciones del trabajo.

El Instituto murió un día, sin saber por qué, y parecía obligado que alguien, con autoridad, hiciera de él los elogios debidos. La *Revista Internacional del Trabajo*, preocupándose de todas las cuestiones que pueden interesar a las clases sociales, ha encomendado la labor de historiar la obra del Instituto a uno de los elementos más activos que tomaron parte en la misma: a D. Adolfo Posada, el cual, en un interesante trabajo que se publica en el número de dicha Revista correspondiente a agosto, se ocupa de aquella interesante entidad, recordando cómo nació y señalando cuál fué su principal labor.

La *Revista Internacional del Trabajo* publica también un interesante artículo sobre la importancia económica de las Organizaciones cooperativas.

La Asamblea de los Pósitos gallegos

Acaba de celebrarse en El Ferrol la Asamblea de los Pósitos de la Federación gallega, en la que se ha puesto de manifiesto la solvencia de los pescadores del litoral gallego para tratar de los problemas relacionados con la industria que trabajan, no sólo en cuanto a sus particulares intereses atañe, sino en cuanto afecta al mejor desenvolvimiento de dicha industria.

Con miras elevadas, puestas a la par que en sus intereses propios en los altos intereses regionales y nacionales, se han discutido puntos de verdadero interés.

Toda la Prensa de Galicia se ha ocupado con profusión de esta Asamblea, siendo ello buena prueba de la importancia que la misma ha revestido, y una demostración patente de la efectividad del esfuerzo que los obreros del mar de Galicia han realizado para llegar a constituir una organización pujante que se ofrece a los ojos de todos como una realidad viva.

Hace unos años eran consideradas como verdaderas utopías las aspiraciones de los pescadores gallegos; pero estos humildes obreros del mar pusieron tal empeño en que llegasen a convertirse en tangibles realidades, que a la hora presente no hay en Galicia quien deje de ver con simpatía cómo el esfuerzo realizado por los obreros del mar ha llegado a cristalizar en una serie de hechos positivos que son traducidos en considerables mejoras morales y materiales.

Del importante Congreso damos a continuación una sucinta reseña.

A las diez y media de la mañana del día 12 dió comienzo en el salón bajo de la Casa Consistorial de El Ferrol la sesión inaugural de la Asamblea de los Pósitos gallegos, al que asistieron las siguientes representaciones:

De Cambados, D. Juan Cacabelos y D. Antonio Magariños; de Coiro, D. Victor Sánchez; de Darbo, D. Lino Dávila; de Cangas, D. Felipe Carnicer y D. Rufino Miranda; de Mera, D. Andrés Otero, D. Antonio Peláez, D. José Sánchez, don Andrés Lugris, D. Manuel Barreiro, D. Manuel Fernández y D. Antonio Gómez; de Rinlo, don José Vázquez, D. Manuel Montares, D. Leovigildo Herrero y D. Antonio Fernández; de Corme, D. Alfonso Núñez; de Isla, D. Elisardo Figueroa y D. Francisco Diz; de Louro, don José Lago y D. Manuel García; de Cesures, don

Alfonso Rodríguez; de Rianjo, D. Baldomero Cebeiro y D. Elisardo Queruga; de Corcubión, don Manuel Diz Novo; de Cayón, D. Generoso Cambón y D. José María Suárez; de Villajuán, don Manuel Rodríguez y D. Francisco Santos Miño; de Miño, D. Teófilo González Calatrava y don Bernardino Fernández; de Corrubedo, don Matías Villanueva; de Son, D. Juan Barreiro y don José Oviedo; de Sada, D. José Guerra, don Manuel Monzo, D. Juan Jerónimo Verdia y don Nicandro Galán; de Noya, D. Francisco Roura Roig, D. Emilio Seijas y D. Alejandro Otero; de Barro-Barquina, D. Manuel Pérez Morales; de Aldan-Hío, D. José Costa Alonso; de Portosín, D. Ramón Martínez y D. Casto Oviedo; de Puente deume, D. Frutos Fernández, D. Angel Placer, D. José Placer, D. Justo Outeiral, don José Navarro, D. Jesús Cueto, D. Ramón Fernández, D. Miguel Montes y D. Jerónimo Barro; de Cillero, D. José María Gómez y D. Enrique Castro Dans; de Mugardos, D. Angel Lara y D. Jerónimo Vila; de Mugía, D. Manuel Moure Gómez; de Cedeira, D. Manuel Suárez, don Vicente Rey, D. Luis Pita, D. José Rodríguez, don Constantino Suárez, D. Francisco Pérez, don Benigno Pérez Cheda, D. Andrés Rodríguez, don José Soto, D. Francisco Calvo, D. Estanislao Ramonde, D. Andrés Vilela, D. Benigno Acea, don Luis Barge, D. Adolfo Rodríguez, D. José García y D. Cipriano Yáñez; de Bueu, D. Tomás Bolívar, D. Domingo Torrequesana y D. Francisco Puig; de El Ferrol, D. Nicolás Gutiérrez, don Alejandro Segura, D. Manuel Otero y don Plácido García.

Se recibieron entusiastas adhesiones de los Pósitos de Muros y Lariño, así como también de don Antonio Iglesias, secretario de la Federación Regional.

Abierta la sesión fué leída el acta de la Asamblea anterior, celebrada en Finisterre el año pasado, y una memoria de la labor realizada durante el año presente por la Federación Gallega.

Fuó puesto a discusión el punto de la Orden del día, referente a la pesca por medio de procedimientos ilegales (uso de explosivos, artes de arrastre, de altura y menores), y fueron propuestos por los representantes de los Pósitos diversas soluciones para acabar con tales procedimientos que redundan en perjuicio de los propios pesca-

dores, teniendo en cuenta por los que intervinieron en el debate las conclusiones últimamente aprobadas en la Asamblea de Cambados, las cuales fueron aceptadas casi en su totalidad por la Asamblea.

En este interesante debate intervinieron los señores González Calatrava y Saralegui, afirmando, el primero, que hay que realizar una intensa campaña educativa para llevar al ánimo de los pescadores el gran perjuicio que se irrojan ellos mismos con la adopción del empleo de medios veçados para obtener la pesca; el Sr. Saralegui expuso que la Dirección general de Pesca e Industrias Marítimas acaba de proponer al Estado la construcción de 101 guarda-pescas, para que ve-len por el cumplimiento de la ley de Pesca.

Fué también discutido el punto referente a los aparejos de arrastre de altura, exponiéndose por algunos asambleístas los graves perjuicios que, por ser empleados en lugares muy próximos a la costa, irrojan a los pequeños pescadores que en ella realizan sus faenas, acordándose estar de conformidad con la Confederación Nacional de Pósitos que tiene propuesto el límite de quince millas para realizar la pesca de arrastre de altura, aun teniendo en cuenta que, dado el carácter internacional de la cuestión, únicamente podrá conseguirse el límite de seis millas.

Con relación a los arrastres menores se expusieron diversas opiniones, acordándose dejar el asunto para que sea resuelto cuando sean nombradas las Juntas de ría, próximas a crearse.

También fué acordado solicitar que se provea a los guarda-pescas que van a construirse de fusiles lanza arpones para la persecución de los del-fines; levantándose la sesión para continuarla a las cuatro de la tarde.

En la sesión de la tarde se nombraron las ponencias referentes a cultura, socorros mutuos, pesca y varios.

CULTURA

Fué aprobada íntegramente la moción de la ponencia, cuyos puntos fundamentales son:

Que en las funciones de los maestros no se inniscuyan otros elementos, procurándose, no obstante, una gran cordialidad en las relaciones que existan entre los maestros y las directivas de los Pósitos.

Que se haga obligatoria la asistencia de las Juntas de los Pósitos infantiles a las reuniones de los Pósitos de adultos.

Que se gratifique a los profesores de las escuelas de orientación marítima con mil pesetas, gratificación que deberá hacerse efectiva por el Instituto Social de la Marina, ínterin no se consiga del Ministerio de Instrucción pública.

Que se dé preferencia para el ingreso en las escuelas de aprendices marineros a los alumnos de las escuelas de los Pósitos que acrediten, mediante certificado, suficiencia de aptitud.

Que las vacantes que ocurran en las escuelas de los Pósitos sean provistas, mediante concurso de traslado, entre maestros de orientación marítima, y que las resultas de estos traslados sean provistas mediante los cursillos sucesivos.

El Sr. Calatrava propuso también, mereciendo la aprobación de la Asamblea, que el Instituto Social de la Marina dote de material adecuado a las escuelas de los Pósitos, así como también que se aprovechen cuantas vacantes vayan ocurriendo en la costa y en las localidades del litoral que reúnan condiciones a propósito, para que se les dé orientación marítima.

EL RETIRO OBRERO

Con relación a este importante extremo fue acordado:

Que los Pósitos hagan la filiación de sus asociados para que queden comprendidos dentro del régimen del Retiro obrero obligatorio.

Que se estudie la manera de que las mujeres de los socios de los Pósitos participen de este seguro, aunque no estén adscritas al régimen del Retiro obrero obligatorio.

Por último se acordó, a propuesta del Sr. Barcariza, que se fomenten los homenajes a la vejez del marino.

La unificación del balizado y alumbrado de las costas

El Consejo de la Sociedad de las Naciones ha adoptado el acuerdo de celebrar una conferencia el día 6 del próximo octubre en Lisboa, para ver el medio de llegar a un acuerdo sobre la unificación del balizado y alumbrado de las costas.

Los acuerdos adoptados serán sometidos para su ratificación por la Sociedad de las Naciones a los Gobiernos de los distintos países allí representados.

Cómo se pesca en las rías bajas de Galicia

Si las legítimas esperanzas de los verdaderos pescadores de Galicia, sobre todo de los habitantes de los puertos de su parte Sur, donde precisamente están enclavadas las incomparables rías bajas, que es, por desgracia, donde mayor uso se hace de explosivos en la pesca, han resultado defraudadas hasta ahora, pueden confiar plenamente en la flamante Junta central de Pesca, integrada por personas que conocen la forma de pescar de esta parte del litoral y los remedios para evitar tantos malos usos y costumbres, esperando que el Estado, tan atento a estas importantes cuestiones, preste su ayuda y cooperación, no regateando los medios suficientes para la creación de un cuerpo especial de vigilancia que pueda poner coto eficazmente a tantos desmanes como los inconscientes pescadores, diariamente y con tranquilidad aterradora, están cometiendo contra su propia vida y bienestar, pues con los medios de que actualmente se dispone, nunca se podrá acometer con éxito una empresa tan noble y útil cual es cortar los enormes abusos que aquí se cometen en la pesca con casi plena libertad.

Por esa falta de vigilancia permanente se vienen empleando, desde hace más de un cuarto de siglo, una enorme cantidad de explosivos, pudiéndose hacer hoy estos dolorosos números sin la más mínima exageración.

Las traineras que pescan a la sardina con "cerco de jareta" y al "caldeo" (con raba) en la ría de Vigo, solamente suman alrededor de unas cien, las que emplean, por término medio, unos veinte detonadores de dinamita por día (se conocen por "pistonés"), siendo, pues, 2.000 los explosivos de esta clase que diariamente se emplean en dicha ría, sin mencionarse los empleados en la pesca nocturna, y de lo cual se hablará más adelante, que trabajando, como trabajan, seis meses al año, y a veinte días por término medio cada mes, son 240.000 los "pistonés" que explotan anualmente dentro de la ría. Y conste que esto se ejecuta en pleno día.

Vamos a dar una idea de cómo se emplean estos explosivos en la pesca de la sardina.

Al llegar las traineras al sitio donde se acostumbra a pescar en las primeras horas de la mañana, la primera operación que realizan es echar

al mar una boyita llamada "cala" (este nombre también se le da al grupo de sardina que se junta a comer en la raba), compuesta de unos corchos y plomos que le permiten sostenerse a flote, marchando a la deriva solamente con las corrientes sin que sea empujada por el viento. En torno de esta boyita, que se halla sujeta a la embarcación por medio de un cordel delgado, cuya embarcación sigue el mismo trayecto de la boyita o "cala", se echa al mar puñados de "masagote" (se llama así a una mezcla de raba y salvado) durante un rato, hasta que la sardina se presenta a la vista de la embarcación que realiza esta faena. Al presentarse la sardina ya no se le arroja el "masagote", sino que se le echa raba sola y un poquito, más tarde también, salvado, pero seco y en forma de polvo. En medio de esta operación el patrón ordena sea arrojado el primer "pistón". Y el tripulante, atento a esta orden del patrón, cumple el mandato arrojando el primer explosivo, que hace explosión junto a la "cala" donde la sardina se halla comiendo raba y salvado. Y, cosa rara, la sardina al sentir la detonación huye para reaparecer al poco rato mucho más confiada y menos recelosa de lo que al principio se hallaba. El patrón, para asegurar y afirmar bien la pesca antes de tender el aparejo, ordena sean arrojados al mar más "pistonés", haciéndose en número de unos seis o diez, según el estado de la pesca. Luego se tiende el aparejo y la pesca, atontada o atolondrada con los explosivos arrojados, no teme al aparejo, que es lo que se pretende, dejándose pescar maravillosamente. Al recogerse el aparejo y si hay pesca en la misma "cala" se siguen echando los explosivos en igual forma, poco más o menos, realizándose igual operación en las "calas" sucesivas que haya necesidad de "poner", cuando en la primera o segunda no se ha pescado lo suficiente.

Sucede con suma frecuencia que los explosivos, por estar mal calculada la mecha, hacen explosión, no por debajo de la sardina, como se pretende, sino en medio de ella, y entonces se ven centenares de peces por el aire, otros marchan en todas direcciones y quién sabe los que se van al fondo muertos.

Esto en cuanto se refiere a la pesca diurna.

En cuanto a la nocturna, aunque no hay tanto abuso, el uso es de efectos infinitamente más terrible y desastroso, ya que se arrojan al mar verdaderas bombas de dinamita, empleándose la cuarta parte de un cartucho, la mitad o uno entero, según la pesca, en la forma siguiente, poco más o menos:

Durante la noche la embarcación avanza en busca de la pesca, y al ser ésta descubierta por medio de la "ardora" que produce el agua, el patrón manda se arroje sobre la "manada" de sardina medio cartucho de dinamita, virando rápidamente la embarcación sobre la pesca; y si el patrón observa que la sardina no está en condiciones todavía para tender el aparejo (cerco jareta) manda arrojar otro medio cartucho, y si aun no estuviera en condiciones otro y otro, hasta que esté "de muerte". Entonces se "larga el aparejo", que produce un efecto fantástico con la fosforescencia que hace, y contra tal empleo tanto han protestado la inmensa mayoría de los pescadores de todo Galicia. La sardina, a pesar de estar ya "de muerte" por los explosivos arrojados, huye del aparejo por la "ardentia" que produce, pero para contenerla, se continúa arrojando cartuchos de dinamita por la parte opuesta, es decir, por estribor, estando, como se sabe, siempre el aparejo por babor. ¿Qué número suele emplearse por cada barco? No puede calcularse, ya que el uso es irregular y no tan frecuente como los "pistones" al "caldeo". Pero lo que puede asegurarse que algunas noches, y sobre todo desde Finisterre para el sur, en ciertas partes de la costa, ha sido tal la dinamita arrojada que parecía un verdadero combate naval, viéndose la sardina huír desordenadamente y saltar.

También algunas embarcaciones emplean de noche los "pistones", echándolos por estribor mientras "cierran" el aparejo.

Y no solamente usan explosivos las embarcaciones que emplean el aparejo (cerco de jareta), sino que también los usan los jeitos, sobre todo los de las rías de Villagarcía de Arosa y Muros, para hacer enmanillar la sardina, que algunas veces se muestra reacia y no quiere acercarse a la red largada por delante de la pesca. Con dolor me decía hace poco un pescador, dueño de jeito de Santa Eugenia de Riveira, que por efecto de una bomba de dinamita arrojada sobre una "manada" de sardinas, alrededor de la isla de Sálvora, para que enmanillara, había recogido varios centenares de tan sabroso pez muertos. ¿Y, sin em-

bargo—le repuse—, usa usted los explosivos? No tengo más remedio—me contestó—, porque es una cosa general y hay que hacer como todos.

¿Y qué diremos de los explosivos que, diariamente y cuando la resaca lo permite, se están empleando en las orillas de la costa, desde tierra y desde pequeñas embarcaciones, para pescar los mújeles, sargos, robalizas y otras especies, antes tan abundantes y hoy casi desaparecidas? Asusta pensar en todo esto y al grado de abuso y de tolerancia a que aquí se ha llegado, sin mencionar la infinidad de aparejos de uso prohibido que invaden por completo nuestras rías.

Todo ello está clamando a voces por un rápido y radical remedio, pues continuando como en la actualidad, deteniendo durante el año al uno por ciento de los infractores, es imposible poder llegar a la pesca legal. Es más. Con el actual sistema de vigilancia se perjudican a dos o tres que infrigen sin que se note nada el mejoramiento de la pesca, siendo de parecer, como la inmensa mayoría de los pescadores, que o vigilancia eficaz o plena libertad de pescar por todos los medios lícitos o ilícitos.

Un pescador de la ría de Vigo.

Don Alfredo Saralegui, hijo predilecto de El Ferrol

En la sesión celebrada el día 26 del actual por el Pleno del Ayuntamiento de El Ferrol, fué leída una moción presentada por el concejal de dicha Corporación Sr. Gutiérrez, en la que se propone sea tomado el acuerdo de declarar hijo predilecto de El Ferrol a D. Alfredo Saralegui Casellas.

Fundamenta el señor Gutiérrez su propuesta en la labor que viene realizando el señor Saralegui, desde hace quince años, en pro de la redención de los trabajadores del mar, creando los Pósitos, que, como verdaderas escuelas de ciudadanía, enseñan al hombre de mar que el camino para obtener sus justas reivindicaciones es el del derecho, señalando el alcance y extensión de la obra de los Pósitos.

La propuesta fué aprobada por unanimidad.

Cuentos de España Marítima. POEMA MARINO

I

Un vaho intenso a yodo y a brea enrarecía el aire que se inhalaba en una taberna porteña... Allí estaba la gleba de aquel arrabal: pescadores, marinos y trabajadores de muelle. Todos eran hombres de tipo nórdico, hombres de proporciones ciclópeos...

Alrededor de una rústica mesa de pino charlaban del oficio, al par que, entre sendas copas de ginebra y acre coñac, lanzaban al espacio grandes bocanadas de humo que succionaban de sus largas pipas—largas y encorvadas como cuello de cisne negro—malolientes a tabaco cubano... Otros, en tanto, cantaban alegres y nostálgicas y dolientes barcarolas marinas de remotos países... Sus ojos estaban como ávidos de horizontes...

En una de aquellas mesas hablábase de la temperatura, del cielo pardo, del tiempo inclemente para la pesca de los pargos, del que había en aquella época una gran ribazón.

Se había anunciado en el celulón de la Capitanía del Puerto, ordenado por el Observatorio, una tempestad. El Observatorio meteorológico lo había previsto a las Compañías de Vapores el peligro que corría lanzarse a la altamar... Ya estaba puesta la turbonada que se avecinaba. Nadie se atrevió a salir de pesca hacia la mar afuera. La pesca de altura, por aquel mal tiempo, era algo arriesgada y peligrosa... Se había prohibido, oficialmente, la salida de los buques surtos en el puerto. La mar estaba picada y las olas que azotaban a los peñascos formaban grandes encajes de espuma al estrellarse contra los rompeolas del Malecón, y rezongaban como un grave respongo...

Entre aquellos pescadores se encontraba Juan, el *Temerario*, viejo cincuentón en años, que era pescador de oficio y viejo lobo de mar entre los de su clase. El jamás hubo sentido temor ni se sobrecogió su ánimo ante los fenómenos marinos, pues él había ya puesto a prueba muchas veces su valor ante todos.

II

Juan, en compañía de una hija, vivía en un sotabanco de un viejo y pardo caserón que en otros tiempos fué mansión señorial de un Adelantado.

En aquel suburbio porteño y en el interior de aquella casona, y aquel oscuro cuartucho insano, yacía sobre una pobrísima cama, postrada por una parálisis espinal, la huerfanita del vecindario

recinto: Marta, la única compañera del pobre viejo pescador.

El médico había recetado para la enfermita un elixir restaurador de energías para sacarla de aquella postración torturante que la consumía paulatinamente.

Aquella medicina que había recetado el doctor tenía que comprarla a toda costa, costase lo que costase—como decía para su interior el pobre viejo pescador—ese día... El, con el producto exiguo de su pesca, creyó llegado el momento de salvar a su hija de tan cruel e inmisericorde mal anquilosteolítico...

El *Temerario* decidióse una vez más—la última en su vida—poner a prueba su arrojo y valentía, desafiando las iras del mal tiempo que ya él sabía se avecinaba... Pero ya estaba acostumbrado a luchar con las olas del Destino...

III

En vano, sus compañeros se obstinaron en persuadirlo para que no saliera en su pequeña embarcación de vela a hacer su pesca cotidiana, aunque él, siempre temerario, confiase en su valor y en la experiencia de sus años de lucha contra el monstruo insaciable de la mar...

¡Ah, pero la tragedia del viejo lobo, del *Temerario*, era mayor allá en el fondo de su alma que la que él pudiera esperar de todas las inclemencias del tiempo y de toda la fiera de la mar!...

Mas, diciendo y haciendo, con el coraje propio de estos hombres, dijo que se iría a pescar, y súbitamente, levantándose de su asiento, cogió sus instrumentos de pesca, que estaban en un rincón del tabernáculo, movió su enmarañada y melencólica cabeza tozuda y exclamó:

—¡Vuelvo o me quedo!...

El viejo lobo, dando pasos agigantados, como un desesperado, ganó la calleja, llegó a la ribera donde estaba su embarcación... Entró en ella... Hizo sus menesteres... Izó sus velámenes y se hizo a la mar... Había una gran ventolera por barlovento...

Todos sus compañeros—mozos que de él fueron aprendices—, robustos y fuertes marinos, quedaron absortos, una vez más, ante el denodado valor de aquel viejo: ellos estimaban aquello como una lección de valentía... Pero aquel arranque temerario, aquel coraje, era el sacrificio que le imponía su amor paternal ante un mal mayor e insuperable.

IV

Luego, grandes y oscuros nubarrones ensombrecieron el cielo y el horizonte... La tempestad, allá fuera, en la altamar, se había desencadenado... Los pescadores se refugiaron en sus tugurios porteños. Esperaron que al romper la aurora, en las primeras horas de la mañana, arribara la embarcación del viejo... Pero todos estaban sobrecogidos de temor. Suponían que el pobre viejo ya no volvería más... ¡Ciertamente!... Pasaron las horas de la madrugada. Vino la calma... Y todos, curiosos, anhelantes de saber el fin de aquella aventura, fueron donde el viejo acostumbraba a hacer su arribada de faena pesquera. Allí no vieron nada. La ribera estaba empalizada de escombros... ¡Horror!... ¡Sustos!... Espantos!... ¡Exclamaciones lastimosas!... Allí una embarcación destrozada; allá otra, la de cualquiera; acullá otra, la de quienquiera; aledaña a aquella, otra y otra...; ésta era la del viejo pescador...

Pronto la noticia corrió, de boca en boca, por las tabernas porteñas, por todo el arrabal marino... Todos querían ir en busca del maestro y del compañero... ¡Pero ya era tarde!... ¡Nadie lo encontraría!... La mar se lo había devorado...

Y sola, en el lúgubre sotabando de aquella casona, postrada en la cama, frente al crucifijo, oraba Marta por la vida de su padre:

—Señor: Padre Nuestro que estás en los cielos...

Marta sabía cuál era la temeridad de su padre. ¡Pobrecita Marta! Una corazonada le decía que su padre había naufragado.

Juan, *el Temerario*, el viejo pescador, fué el predestinado por el monstruo insaciable que vive oculto en las profundidades del piélago, aquel día, para ser una víctima más de su enorme fauce.

El viejo pescador, que tanto desafió las iras de la mar, como una ley inexorable del Destino, allí era donde fatalmente había de sepultarse: a la mar debía su vida durante muchos años.

Y en aquella taberna porteña, sus compañeros y discípulos, tratando de recordar el valor del *maestro*, recordaban aquellas últimas palabras del desdichado marino, que para ellos era como una última lección: "¡Vuelvo o me quedo!"

¡Pero, ¡ah!, nadie supo el por qué no volvió más el pobre viejo... El no quería pedir a nadie; antes prefería la muerte en el vientre del mar... ¡Quién lo hubiera sabido!

Así terminó el poema de su vida Juan, *el Te-*

merario... El pescador dió su vida por la de su hija Marta, prefiriendo hundirse para siempre en la profundidad del Océano.

M. SIRE-VALENCIANO.

Las tragedias de Bouzas

La tragedia de Bouzas ha hecho vibrar las almas de unos hombres, héroes legendarios de los que tan pródiga es nuestra raza, que, enterrados en un confín del mundo, sueñan con la patria lejana y sienten en sus corazones el dolor de las desgracias que le aquejan.

Para los que perecieron en la tragedia de Bouzas han enviado, desde Ushuaia, ciudad de la República Argentina, situada en las estepas desoladas del Polo Sur, unos hombres que allí viven, alejados del mundo civilizado, una cantidad en pesos argentinos equivalente a 2.260 pesetas.

El hecho bien merece consignarse, porque estos hombres que viven su gesta heroica en uno de los países más desolados de la tierra, han sabido acercarse espiritual y materialmente a sus hermanos para socorrerlos con unas monedas conseguidas quién sabe si a fuerza de cruentos sacrificios.

Bouzas es un pueblo que vive en eterna inquietud; sus hombres, bravos obreros del mar, en su mayor parte, han de ir en busca de la pesca a lugares lejanos, en embarcaciones frágiles dispuestas a arrostrar los mayores peligros.

Días pasados ha vuelto a cernerse sobre Bouzas la tragedia; este pueblo ha pasado nuevamente horas de terrible ansiedad, esperando de un momento a otro la total noticia del naufragio de alguna de sus embarcaciones abatidas por el temporal desencadenado en el mar de Irlanda, donde tantos marinos gallegos han ofrendado sus vidas al trabajo.

Afortunadamente no ha habido que lamentar pérdidas de hombres; los pescadores de Bouzas, maltrachos, extenuados, han podido volver a sus hogares, perdiendo en la brava lucha con los elementos una embarcación.

Seguirán los pescadores de Bouzas saliendo con rumbo al mar del Sol en busca del vivir de los suyos, y seguirá la eterna tragedia, viviendo en el corazón de los que aguardan la vuelta de estos argonautas; pero es preciso que todos nos ocupemos de dar una mayor seguridad a esas vidas que tan generosamente se ofrecen al trabajo, y de acudir, cuando la fatalidad irremediable determine una desgracia, en ayuda de los que perdieron a los suyos, como lo han hecho esos hermanos nuestros de Ushuaia.

La ostricultura en el Extranjero

I.—HOLANDA.

En Holanda, la ostricultura se practica exclusivamente en Zelanda, en las bocas del Escalda, especialmente en la zona oriental. Estas bocas son una especie de brazo de mar, más que un estuario.

El ancho varía de tres a ocho kilómetros, y la parte más estrecha corresponde al paso entre las islas de Tholen y Beveland. El calado, según los sitios, oscila entre dos y siete metros en bajamar.

Caracteriza a estos parques ostrícolas la gran extensión que ocupan (unas 14.000 hectáreas en total). El caso general lo constituyen numerosas parcelas de cinco a veinticinco hectáreas, que se agrupan por un mismo ostricultor.

La concesión se hace por treinta años, por adjudicación; en ese período puede el concesionario rescindir el contrato o ceder a un tercero el derecho de explotación, sin que intervenga en ello la autoridad gubernativa.

El valor de los parques oscila según los rendimientos y los cuidados en la producción y cría; la proporción de *siembra* es de ordinario de 100 ostras por metro cuadrado.

El método de trabajo difiere del practicado en los parques franceses y ello es debido, no sólo a la gran extensión, sino a que situados los parques en el lecho del río están siempre sumergidos y sólo se descubren en las más bajas mareas.

Se emplean dragas, y las explotaciones más importantes disponen de barcos con motor que llevan cuatro dragas de un metro de ancho, arrastrándolas con tornos mecánicos.

No existen en Zelanda ostreros naturales clasificados; todas las zonas ostrícolas están concedidas. Los ostricultores hacen el cultivo completo, reproducción, recogida de semilla y cría; es decir, que utilizan las crías nacidas en sus propios parques.

Los colectores utilizados son conchas (valvas) de ostras, principalmente, y mejillones. Las tejas y otros medios usados en otro tiempo no han resultado prácticos por lo costosos y poco adecuados en estos parques; los cuales, como se ha dicho, están en aguas profundas.

La fijación de los bancos se efectúa, generalmente, desde mediados de julio a fin de agosto.

Las ostras son de muy bonito aspecto, sabrosas,

y el tamaño varía según los sitios. Obsérvese que los bancos se fijan no sólo en las conchas, sino en cualquier objeto sumergido, trozos de ladrillo o carbón, piedras, etc.

Actualmente hay un exceso de producción que se ha traducido en rebaja en el precio.

Dadas las condiciones del lecho del río, parece que las ostras debían ser bastante fangosas, exterior e interiormente. El Escalda arrastra mucho lúgamo, pero hay que tener en cuenta que la corriente de marea es intensa (la carrera de ésta es de unos 3,60 metros en mareas vivas) y no se depositan todos los fangos. Además se hacen dragados frecuentes, por eso las ostras están limpias.

Hay muy pocos parásitos (a excepción de los balanos, en algunos sitios); algas, muy raras, y raras también las estrellas de mar. Respecto a estos últimos, está severamente prohibido volver o arrojar al agua los que se hayan capturado. También son muy escasos los demás moluscos enemigos de la ostra.

En bastantes ostras, abiertas, se observaron en la concha unas manchas anormales, en el punto de inserción del músculo abductor, que a veces aparecía fibroso y más o menos teñido de un color pardo, caracteres parecidos a la del *mal del pie* (estudiado por A. Giard). Otras ostras contenían un gusano (anélido) perforador de la concha.

La producción de ostras en el Escalda oriental ha de ser grande por la abundancia de alimentación; las aguas de este río, en general, son ricas en materias orgánicas disueltas y en suspensión y en restos de que la ostra puede alimentarse; se encuentran muchas materias favorables para su engorde.

Según Heymanm, bacteriólogo de la Administración de pesca en Bergem-op-Zoom, la cantidad media de planctón conducida por el agua del Escalda susceptible por lo fino de pasar al tubo digestivo de la ostra (0,4 mm. de diámetro), es de 7,5 miligramos por litro.

La temperatura media del agua en estos parques es menor que en los parques de la costa francesa del Atlántico, circunstancia que retarda el desarrollo de las ostras, de ahí que las que se entregan al consumo cuentan cinco y seis años de edad, lo que influye en el precio.

Pozos ostreros.—Las ostras captadas por las dragas se conducen en barcos a los establecimien-

tos ostrícolas (análogos a los franceses), donde las conservan y mantienen hasta su expedición al mercado. Los estanques destinados a ello se llaman *pozos* (puts); son depósitos de fábrica, grandes, muy bien conservados; en ellos se colocan las ostras en cajas, situadas a cierta altura sobre el fondo. A veces se tienen allí largo tiempo, como en los depósitos de Arcachón.

Hay *pozos interiores*, llamados así por estar situados ante los diques que protegen los polders, son insubmersibles; reciben el agua en la pleamar, por canalizaciones o con bombas. En Yerseke hay varios establecimientos rodeados por un solo dique, y con una toma de agua común.

Los *pozos exteriores* quedan sumergidos en cada marea, como en los parques franceses.

Con las dragas se recoge toda clase de productos, que se depositan en la barca y se conducen a locales donde se efectúa el escogido y selección, devolviendo a los parques las que no están en condiciones. Esta tiene el inconveniente de que se recogen muchas conchas vacías, de modo que de cada captura sólo es aprovechable una parte. Parece sería mejor efectuar el escogido a bordo, pero se necesitaría más personal, además de que parece que esa operación no se realiza a bordo tan bien y cómodamente como en un local adecuado, sobre todo durante el mal tiempo.

Tiene este método otro inconveniente, y es que durante el dragado y en las maniobras de carga, descarga y apilado se rompen muchas ostras, especialmente las jóvenes y frágiles. Cuando se las devuelve en seguida al parque, parece que esto no tiene importancia, pues reparan pronto la concha rota; pero en las que han de exportarse, de no hacer el transporte en excelentes condiciones, es creíble haya muchas pérdidas. Además no hay que olvidar que estas ostras proceden de fondos sumergidos continuamente y que en cuanto les falte esa condición en el transporte no vivirán muchas.

Las larvas y las ostras jóvenes deben sufrir mucho en estas operaciones y maniobras, y ello puede ser causa de alguna pérdida, aunque ahora no son muy considerables a juzgar por la prosperidad de los parques.

Inspección sanitaria.—Establecida en 1905, se extendió a todos los parques ostrícolas en 1911 la inspección o comprobación sanitaria. La ejerce la Administración de pesca del Escalda y corrientes de Zelanda, organismo provincial que depende del Gobierno. Posee en Berbem-op-Zoom, un labo-

ratorio bacteriológico, donde se han hecho muchos análisis de aguas y más de ostras; desde que se clasificaron los parques en salubres o no, y solamente pueden expedir ostras, los establecimientos dotados de *certificado de pureza*. El ser en mayor número los análisis de ostras que de aguas, está justificado por las condiciones geográficas. El abundante caudal procedente del Escalda puede considerarse casi como de régimen bacteriológico constante.

En el Escalda oriental hay parques ostrícolas en que vierten aguas *interiores*, cuyo grado de polución puede variar; estas aguas de los polders sólo se evacúan en puntos fijos y en momentos determinados con juegos de esclusas o bombas, pues los diques impiden el desagüe libre de las aguas en el río, cuyo nivel, en la pleamar, es más elevado que el suelo de los polders.

Deslindada, alrededor de cada punto de desagüe o vertido, la zona de polución no hay que volver a ocuparse de ella, a menos que se produzcan cambios importantes en el interior, y por eso considérase inútil multiplicar entonces los análisis del agua, y se reducen a los de las ostras, efectuándolos simultáneamente, por diversos métodos, para asegurar la exactitud de los resultados.

Se admite como límite superior de polución 10. *B. coli* por centímetro cúbico (10.000 por litro), tanto para las aguas como para los líquidos de las ostras, agua intra-valvular y líquido de maceración de los cuerpos mezclados. Es un límite elevado, que corresponde al régimen normal del río en que están situados los parques; se admite, por consiguiente, que con cifras inferiores a ésta no hay peligro alguno; parece comprobarlo la experiencia.

La comprobación o inspección sanitaria no se reduce sólo a los análisis de aguas o moluscos. Dispone la Administración de pesca de Zelanda de doce barcos guardapescas (cinco, en Zierikzee; dos, en Yerseke; dos, en Bruirnisse; dos, en Tholen, y uno, en Ausmeet) en servicio continuo. Alguno de los barcos posee proyector para facilitar la vigilancia nocturna. Todo ello constituye una garantía para los parques y permite comprobar la *cuarentena* a que se someten las ostras procedentes de parques que no están declarados *salubres*, antes de lanzarlas al mercado.

No puede expedirse ningún lote de ostras de parques insalubres sin un certificado expedido por el bacteriólogo de la Administración de pesca, y

esa autorización no sirve más que para un lugar determinado. No se permite extraer ostras sin que el análisis haya probado su inocuidad.

En tierra se verifica la comprobación en varias estaciones: cuatro, en Yerseke; una, en Bruinisse, y una, en Tholen, completando así la del personal a flote, a los que ayudan en la inspección de parques y establecimientos de la orilla y del interior.

Desde el punto de vista higiénico, clasifican los parques en tres clases: *salubres*, *insalubres* y *sospechosos*. Estos últimos, poco numerosos, son los que están expuestos a una polución periódica, determinada, como cuando en el río vierte alguna fábrica aguas residuales, cargadas de materias

orgánicas, y dicha fábrica no funciona todo el año; en este caso, durante la época de trabajo de la fábrica y un mes después, los parques, influidos por estas aguas, se consideran *insalubres* y sus ostras se someten a *cuarentena*; fuera de este período son salubres y tienen derecho al certificado para sus ostras. Es un procedimiento lógico y justo, pues se trata de una causa perfectamente definida, independiente de las variaciones de clima, mareas y otros factores naturales.

Generalmente los pozos interiores se alimentan directamente por una toma de agua, reconocida como salubre.

A. A. R.

Algunas experiencias sobre ostricultura

Al hacer la descripción de los colectores de ostras ensayados por las Compañías *La Bluepoints* y *La Connecticut Oyster Farms*, que fué publicada en el número de esta Revista correspondiente al mes de julio último, se han deslizado erratas, que seguramente el lector habrá salvado, al decir que los colectores ensayados estaban compuestos de veintidós cajas de cartón con 65 centímetros cuadrados de superficie, siendo así que se construyeron con veintidós fajas o tiras de cartón de las dimensiones que allí se expresan, alcanzando su superficie a 65 decímetros cuadrados, equivalente a 1.000 pulgadas cuadradas.

Conforme ofrecimos, damos cuenta a continuación de los resultados de dichos primeros ensayos; pero antes queremos que los pescadores que nos lean reflexionen sobre la importancia que se da a esa clase de cultivo en otras naciones, y para ello les recordamos: Primero: Que en los ensayos a que nos estamos refiriendo se destinaron un millar de colectores. Segundo: Que tanto en Francia como en los Estados Unidos y otras naciones existen poderosas Compañías destinadas exclusivamente al cultivo de la ostra. Tercero: Que los colectores descritos son tan sencillos que pueden ser construídos por cualquier persona de mediana cultura y depositados en las proximidades de algún banco de ostras para la recolección de crías.

Los recolectores de que nos ocupamos fueron colocados a principios de verano sobre piedras o sobre estacas fijas al fondo, y en profundidad, como hemos dicho, de poco más de dos metros

Las primeras observaciones se hicieron a principio de julio, notándose un depósito de crías bastante uniforme, contándose entre 100 y 200 de ellas por pulgada cuadrada, dando lugar tan gran densidad a que durante los tres primeros meses de su desarrollo se notase una mortalidad crecida a causa de la comprensión mutua de los sujetos allí depositados.

En septiembre, cada colector conservaba de 10.000 a 25.000 crías de ostras, habiendo alcanzado un máximo comprendido entre 100.000 y 200.000.

Con frecuencia se encontró sobre la valva inferior de las más desarrolladas conchas incrustadas de individuos más pequeños que habían sido ahogados.

En la primera semana de septiembre, las crías alcanzaban una longitud media de doce a veinte milímetros; tenían la forma alargada a causa de la comprensión y la concentración era de unas quince a treinta por pulgada cuadrada. En aquellas zonas en que la concentración no pasaba de veinte por pulgada cuadrada, se hallaba cada individuo muy bien formado, y su concha lo suficientemente gruesa para arrancarlo del colector y separarlo del inmediato. Cuando la concentración pasaba de veinte por pulgada cuadrada, los individuos estaban comprimidos, tenían su concha delgada y al separarlos se producían heridas a los que estaban próximos.

De aquí resulta que la concentración más indicada es la de veinte larvas por pulgada cuadra-

da. Para conseguir esa concentración, el método que se consideró más práctico fué aumentar la superficie de colectores para la fijación de larvas, no debiendo permanecer en ellas las crías más de dos meses.

La separación de las crías se efectuó unas veces automáticamente por disgregación natural de las partes que formaban los colectores; pero en la mayor parte de los casos tuvieron que valerse de una hoja delgada de acero que, introduciéndola entre el cartón y el cemento, producía la liberación de dichas crías.

Hasta ahora, el material que se ha venido usando en los Estados Unidos con preferencia a otro cualquiera, ha sido el de conchas de ostras; pero se da por descontada, como perdida, cuando menos, la mitad de ellas, debido a que se cubren de fango.

De las comparaciones hechas entre un colector de los descritos y una superficie igual de conchas de ostras, se deduce que con los primeros se llega a conseguir, al cabo de un año, de 20.000 a 25.000 crías de ostras, y con las conchas, unas 3.000 solamente.

Si se utilizan las conchas de ostras como colectores, deben emplearse con preferencia conchas viejas, pues la práctica ha demostrado que éstas se hacen pedazos cuando su superficie está cubierta de crías de ostras durante cierto tiempo, quedando éstas libres para desarrollarse, mientras que con las conchas nuevas, como más resistentes, son las crías las que se destruyen unas a otras por comprensión.

Tales son las indicaciones técnicas dadas por Mr. Prytherch, que ofrecemos a nuestros pescadores.—X.

Noticias de Hispanoamérica

ARGENTINA

La cooperación de la Argentina.

Acaba de cumplirse el XXV aniversario de la fundación de la Cooperativa *El Hogar Obrero*, de Buenos Aires.

En el cuarto de siglo que la referida Cooperativa lleva de existencia ha tenido que vencer innumerables dificultades para llegar a disfrutar de la prosperidad en que actualmente se desenvuelve.

Fué fundada esta Cooperativa, el 30 de julio de 1905, por diecinueve entusiastas ciudadanos argentinos, guiados por el Dr. Juan B. Justo, un gran maestro de la cooperación, que supo encauzar por felices derroteros los primeros tanteos de la cooperación argentina.

Los recursos con que contaban los diecinueve cooperadores de *El Hogar Obrero* eran bien pocos; sus aspiraciones, si se tienen en cuenta los escasos recursos disponibles en aquel tiempo, gigantescas.

El Hogar Obrero ha cumplido perfectamente

su misión; ha sobrepasado tal vez las aspiraciones de sus creadores. Ha facilitado la edificación de pequeñas viviendas individuales, por medio de préstamos hipotecarios, a los socios, y ha edificado casas colectivas, en las que el cooperador disfruta de grandes ventajas.

En 18 de julio de 1907 acordó *El Hogar Obrero* el primer préstamo hipotecario, de 5.000 pesetas. A fines de 1912 ya tenía edificadas esta Asociación 162 casas individuales y emprendida la obra para edificar una gran casa colectiva, en la que se instalaría una sección de artículos de consumo.

Son ahora 200 las casitas individuales y dos las colectivas.

La venta de artículos de consumo, que en los comienzos ofreció serias dificultades, se halla en la actualidad admirablemente organizada.

El número de asociados es actualmente 8.692. Las sumas depositadas ascienden a 983.531 pesos en acciones, cantidad que excede en 133.000 a la del ejercicio anterior, que, sumada al excedente habido anteriormente de 51.311 pesos, da un aumento total de 184.312 pesos en los depósitos realizados por los socios en el año. Por lo tanto, *El Hogar Obrero* dispone de un saldo de 1.700.373 pesos.

PAGINAS DEL EXTRANJERO

ALEMANIA

El contrato de enganche de los marinos.

El Reichstag ha aprobado, en su sesión de 1.º de julio del año actual, el proyecto de ley que ratifica el convenio relativo al contrato de enrolamiento de los marinos (IX reunión, 1926.)

Proyectos germanoamericanos relativos a la línea transoceánica de super-zeppelines.

Los nuevos, cuya construcción se ha comenzado en Friedrichshafen, tienen 250 metros de eslora, 40 de altura y 135.000 metros cúbicos, pudiendo navegar a 120 kilómetros por hora, siendo su dotación de 46 hombres, pudiendo alojar 120 pasajeros y conducir diez toneladas de flete y correo.

Cada dirigible contará con radiotelefonía, televisión y demás instalaciones modernas.

Se calcula que el primero estará terminado en el verano próximo, siendo su coste de siete millones de marcos.

Se le adjudica una vida de dos años, en los que puede recorrer 90.000 kilómetros.

La ruta, sabiamente adoptada, será: Friedrichshafen - Sevilla - Río Janeiro - Habana - Nueva York - Sevilla - Alemania, pudiéndose notar que esta derrota está determinada por la característica de estar casi siempre el dirigible en un lecho de aire a favor de la derrota que sigue.

FRANCIA

La reorganización del Ministerio de Marina en Francia.

Ha sido sometido al Parlamento francés un proyecto de ley relacionado con la reorganización del Ministerio de Marina.

En virtud de dicho proyecto se crearán tres Direcciones generales responsables de su actuación ante el Ministerio en lo que ellas por sí resuelvan.

Estas Direcciones serán: la de la Flota de Comercio, del Material Naval, del Trabajo y de la Enseñanza Marítima; la de la Pesca Marítima,

Personal y Contabilidad, y la del Establecimiento Nacional de Inválidos de la Marina.

Los gastos que la aplicación de esta medida ocasionaran al Tesoro francés son calculados en unos 40 millones de pesetas.

La conciliación y el arbitraje de la Marina mercante de Francia.

Como consecuencia de los recientes conflictos que se han suscitado a bordo de los buques de la Compañía General Trasatlántica, el ministro de Marina Mercante francés ha logrado conseguir que lleguen a un acuerdo los armadores y los sindicatos de obreros del mar franceses; el referido acuerdo consta de las bases siguientes:

1.ª Cuando se suscite una cuestión de orden colectivo entre las empresas y los tripulantes, será estudiada dicha cuestión por representantes de una y otra parte, entrando como elemento conciliador un representante del Ministerio de Marina Mercante.

2.ª Las causas de la diferencia que motivan un conflicto deberán ser puestas en conocimiento del ministro de Marina Mercante, el cual nombrará el representante oficial, dentro de las 48 horas siguientes al recibo de la notificación.

Durante el trámite conciliatorio no podrá ser llevado cambio alguno a la situación del conflicto, que deberá quedar tal como existiera con anterioridad a su origen.

3.ª De llegarse a un acuerdo se extenderá un acta o se hará un convenio colectivo de trabajo.

Si no llegase a un acuerdo se levantará un acta de conciliación, y el conciliador invitará a las partes a someterse al arbitraje.

4.ª En caso de que la tentativa de conciliación prevista en el convenio fuese inútil, las partes quedan libres para someter sus diferencias al procedimiento especial de conciliación y de arbitraje que determina la ley.

INGLATERRA

Inglaterra hace nuevas recomendaciones para la seguridad de los barcos de pasaje.

Con motivo del naufragio del "Vestris", el "Board of Trade" inglés ha dictado las siguientes

tes disposiciones, encaminadas a dar mayor seguridad a las embarcaciones de pasaje:

1.ª Pruebas periódicas de las embarcaciones y su ensayo antes de la salida de puerto, cuando el viaje exceda de una semana. Las embarcaciones menores, como consecuencia de esta orden, deberán arriarse al agua cada semana antes de salir de puerto.

2.ª En el caso de que el viaje no pase de una semana, los armadores actuarán del mismo modo, no siendo obligatorio arriar estas embarcaciones antes de cada viaje, sino en los períodos marcados.

3.ª En lo sucesivo, los inspectores del "Board of Trade" podrán y deberán asistir a las pruebas anteriores de zafarrancho de abandono de buque y contraincendio cuando lo estimen conveniente. No tendrán la dirección de estos zafarranchos, pero los vigilarán, y si no están satisfechos del método empleado darán cuenta al "Board of Trade", quedando responsable el capitán de la ejecución conveniente de las pruebas.

4.ª El coste que implique estas pruebas y las operaciones serán de cargo del armador.

5.ª Estas órdenes no hacen distinción en la materia entre los barcos que conduzcan emigrantes y los de pasajeros con dirección al extranjero, estando ambas clases de buques regidas por los mismos Reglamentos y análogos principios.

Proporción y edad de los buques vendidos.

En proporción con el tonelaje total británico, el vendido al extranjero representó el 3,5 por 100 en 1912, el 4 por 100 en 1913, el 3,1 por 100 en 1926, el 4,4 por 100 en 1927, el 3 por 100 en 1928 y el 3,4 por 100 en 1929. La constancia de estas cifras demuestra su poca influencia en las crisis, como las de 1926 y 1927.

Por razón de la edad, de los 218 vapores y motobuques vendidos en 1929, 18 tenían menos de cinco años, 29 entre seis y diez años, 31 entre once y quince, 20 entre dieciséis y veinte, 49 entre veintiuno y veinticinco, 30 entre veintiséis y treinta, y 32 unidades, de más de treinta años, o sea, que más del 50 por 100 de los barcos vendidos tenían edad superior a veinte años.

NORUEGA

Pesquerías noruegas.

Bacalao.—Se puede dar por terminada la pesca en las costas de Finmark. La pesca total de bacalao en las costas noruegas durante el presente año se elevan a 194.582 toneladas contra 231.645 en 1929 (en unidades, 61.640.000 contra toneladas 78.630.000, respectivamente). Sin embargo, se puede decir que el año 1930 ha sido normal, pues la media del año 1916 a 1930 ha sido de 53.420.000 unidades.

La pesca sobre las costas de Islandia se eleva a 935 toneladas, que dan un valor de 262.000 coronas.

En las islas Feroes, la pesca de bacalao noruego ha dado 10 toneladas.

En los bancos de la isla Ours, la pesca de bacalao ha sido satisfactoria; en 30 de junio último habían sido recogidas durante el presente año a Troms 990 toneladas de bacalao salado, con un valor de 250.330 coronas; por otra parte, 22 toneladas han sido desembarcadas en Alesund.

En el mercado de bacalao, Noruega siente ya concurrencia de los exportadores islandeses, por lo cual, el director de la Oficina de Pescas noruegas ha declarado recientemente que es necesario, en interés del país, explotar de una manera racional, no sólo las pesquerías de la costa noruega, sino también las de Groelandia e isla Ours.

Sardinias.—La pesca de sardinias continúa siendo mediocre, lo que viene a explicar la débil importación de aceite de oliva.

Arenques gordos y pequeños arenques.—En 23 de junio próximo pasado, la pesca total durante el presente año se elevaba a 286.426 hectolitros (755.780 toneladas durante el mismo período de tiempo de 1929). Han sido vendidos 256.589 hectolitros a las fábricas de aceite, y 13.572 han sido puestos en hielo. La pesca de arenques gordos no principia, en realidad, sino en 1.º de julio, para terminar en diciembre.

Caballas o sardas.—La pesca sobre las costas del país se elevan en total durante el presente año a 5.385 toneladas, de las cuales, 3.464 han sido vendidas en fresco, 1.548 han sido exportadas saladas y 330 toneladas han sido puestas en conserva. Su valor, en primeras manos, es de unas 1.225.000 coronas.

Construcción moderna de puertos

Metodos y maquinarias modernas.—Las obras del puerto de Corpus Christi en los Estados Unidos y Castellón en España.

El desarrollo industrial y agrícola de Texas en estos últimos años ha exigido la construcción de un puerto en un punto de la costa comprendido entre Gálveston y las bocas del río Bravo. La ciudad de Corpus Christi, aprovechando la oportunidad, resolvió desde hace cinco años la construcción de un puerto en la bahía de su mismo nombre.

La citada bahía tiene una extensión de 36.000 hectáreas y se entra en ella por un canal natural que la comunica con el Golfo de Méjico. Dicho canal, conocido con el nombre del Paso de Aransas, tiene 60 metros de anchura y 34 kilómetros de largo. La parte principal de la ciudad se encuentra a corta distancia de la costa de la bahía, construída sobre una elevación escarpada de 12 metros de altura y el litoral se eleva tierra adentro con declive pequeñísimo.

El puerto está formado en esa parte de la costa, se abrió al comercio en el mes de septiembre de 1928, y en la actualidad llegan a él cuatro ferrocarriles.

De acuerdo con lo pactado entre las autoridades federales y las de la localidad, las obras pertenecientes a la ciudad incluyen: 1. Una dársena de 300 por 900 metros y profundidad de 7,6 metros comunicada con el canal federal. 2. Un puente levadizo y vía férrea cruzando la entrada del canal. 3. Prolongación del rompeolas existente para la protección de la parte de la dársena expuesta hacia el mar. 4. Un dique entre la dársena y la bahía de Las Nueces. 5. Muelles, vías férreas y almacenes provistos de equipos mecánicos para cargar y descargar navíos.

Aun cuando es propiamente una albufera enclavada en la costa, su extensión es muy grande y la barra que la separa del Golfo es tan baja, que las temperaturas, tempestades y huracanes que reinan en la región, ocasionan marejadas fuertes y destructoras que barren la bahía.

Con el fin de proteger mejor el puerto contra los efectos de las tempestades, la dársena con sus muelles, cobertizos y demás obras, no se localizaron sobre el lado de la ciudad correspondiente a la costa, sino en el lado norte, protegiéndolas por un dique sobre el que está construída una vía férrea.

La dársena tiene, como dijimos antes, 300 por 900 metros y profundidad 7,6 metros. Desde la entrada, a lo largo de los lados norte y oeste, se ha construído un dique de 4,5 metros de altura sobre las mareas más altas, aprovechando en su construcción conchas, arcilla y limo de río, materiales extraídos de la dársena por medio de una draga hidráulica. Los taludes del dique, cuya inclinación es de uno a diez, están protegidos contra las erosiones por una capa de tierra de 15 centímetros en la que se ha sembrado pasto de las Bermudas, más seis líneas de cedros plantados a lo largo del talud exterior. Probablemente la ciudad construirá más tarde una carretera sobre el dique para dar acceso a los muelles futuros que se construyan en el lado norte de la dársena. Por el lado sur de la dársena se construyó un dique de arcilla procedente de un corte de las líneas férreas distante unos 15 kilómetros. Todo el talud del frente de este dique está cubierto de piedras gruesas.

Muelles y cobertizos.

Al frente del dique sur se ha construído un muelle sobre pilotes de madera impregnados de creosota; dicho muelle tiene 365 metros de largo y 34 de ancho. Sobre el muelle se ha construído un cobertizo de 48 metros de anchura. Al frente del cobertizo, del lado del muelle, hay una plataforma de 6,7 metros de ancho, y atrás del cobertizo hay otra plataforma de tres metros que sirve de andén a las vías férreas que llegan al muelle.

Todo el cobertizo es construcción de acero, proyectada para resistir presiones del viento de 2,8 kilogramos por centímetro cuadrado, equivalente a velocidad del viento de 190 kilómetros por hora, o sea 52 metros por segundo.

Del lado del muelle el cobertizo tiene una línea de claros, sólo interrumpidos por las paredes correspondientes a las columnas, y en cada claro hay puertas de acero corredizas sobre rodillos. Las puertas tienen 4,50 por 3,0 metros. Del lado de las vías el cobertizo tiene puertas de 3,6 por 2,4 metros.

Rompeolas y entrada del canal.

El rompeolas a que nos hemos referido ya, tiene una longitud total de 3,40 metros y se encuentra como a 600 metros de la orilla de la costa donde la profundidad media del agua es de 2,4 metros, tiene diversas secciones de diferentes longitudes con soluciones de continuidad de 90 metros, excepto la boca que sirve de entrada al canal, que tiene 135 metros. Su construcción consiste principalmente en un núcleo de roca caliza con bloques de piedra hasta 100 kilogramos de cada lado y en la parte superior bloques de tres a diez toneladas. Según los planos cada metro lineal del rompeolas consiste en 46 toneladas de roca y 50 toneladas de roca en los taludes y creta. Más tarde se completará el rompeolas con bloques de hormigón. El puente, una vez levantado deja entrada libre de 33 metros. Cerrado el puente, sirve de paso a una calzada y ferrocarril; la calzada tiene nueve metros de anchura con acera de 1,8 metros y vía férrea para tranvía.

En total, el puente tiene 15,6 metros de ancho y su pavimento es de adoquines de madera impregnados de creosota. El mecanismo para abrir y cerrar el puente tiene dos motores eléctricos de 100 caballos cada uno y un motor de gasolina para los casos de emergencia. Con los motores eléctricos el puente se abre en un minuto, con el motor de gasolina se abre en diez minutos. Los accesos al puente son de hormigón reforzado y el pavimento consiste en una base de hormigón con capa superficial de 10 centímetros de roca asfáltica.

El canal para la entrada de los diques tiene taludes de uno a 5 y fondo de 60 metros con profundidad de 7,5 metros, el material dragado representa un volumen de 11, 743, 500 metros cúbicos.

Puerto de Castellón en España.

El puerto de Castellón difiere del que acabamos de describir, en que la dársena y antepuerto están sobre el mar, separados de éste por dos rompeolas, que, en su origen y hasta cierta distancia, son paralelos, convergiendo para formar la boca del puerto, la que tiene 200 metros de amplitud en ocho metros de agua. Hay además un dique transversal que divide el antepuerto de la dársena.

El rompeolas de levante tiene 1,293 metros de largo y termina en un morro con faro de quinto orden, cuya luz puede verse a 10 millas náuticas. El rompeolas de poniente tiene 900 metros y en su extremidad hay una luz roja fija. El dique

transversal tiene 470 metros y en su extremidad lleva una luz verde. El talud interior de los rompeolas impide el atraque de buques en él, pero no el amarrado, y para ello hay en el rompeolas de levante en el antepuerto 13 de norays, en el de poniente hay tres norays y dos bolardos, y en el dique transversal hay carriles dobles curvados y empotrados en la escollera donde amarran vapores pequeños y veleros.

Medios de carga y de descarga.

En el muelle de levante hay 12 perchas o teclas, tres grúas de mano de 1,5 toneladas y una grúa de vapor de 25 toneladas. En el muelle poniente hay instaladas ocho perchas y grúas de mano. Hay, además, disponible en el puerto una grúa flotante de 25 toneladas.

Para servicio de aguada de los buques fondeados en la dársena o en el antepuerto, existe un bote con capacidad para seis toneladas de agua potable, pudiéndose dar también agua de la que se dispone para riegos y otros usos. Las vías férreas existentes en el puerto son: la que va a las canteras, cuya longitud es de 8,100 metros con entrevía de 1,3 metros, la vía del tranvía que va de Onda al Grao de Castellón, con entrevía de 0,75 metros, y 780 metros de vía con tres rieles comunes a las dos anteriores, sirviendo el tercer riel de enlace entre ambos.

Nuevo colega

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

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

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

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

Del mundo prodigioso**Se intenta utilizar la energía térmica de los mares cubanos**

A mediados del año pasado hizo su primera tentativa el inventor francés M. Georges Claude, con mal resultado. Y ahora ha sufrido otro percance al instalar el colosal tubo de dos kilómetros de largo y de un diámetro de dos metros que, con un colador en su interior para impedir el paso de los peces, estaba destinado a extraer el agua fría de las corrientes subterráneas marinas.

Pero expliquemos antes el propósito del inventor francés. Según los estudios realizados últimamente por los más famosos geólogos de Europa y Estados Unidos y por la disminución que acusan las grandes reservas petrolíferas y hulleras existentes en las subcapas de la corteza terrestre, aquéllas se agotarán antes de un siglo. ¿Qué será entonces de la humanidad si no se ha descubierto el sustituto de los actuales combustibles?

Para resolver este problema, los señores Claude y Bucharot idearon aprovechar la diferencia de temperatura que existe entre la superficie del mar y el agua de los grandes fondos. Por experimentos anteriores se sabe que en las profundidades "abismales" la temperatura es de unos cuatro grados centígrados, y como la temperatura superficial del mar en las regiones tropicales es mucho mayor, siendo la de la corriente del Golfo de 24 a 28 grados, en cualquier parte de la costa cubana podía M. Claude hacer sus pruebas. Eligió la bahía de Matanzas, por ser allí menos intensas las corrientes submarinas. Hizo traer la maquinaria que le había servido para demostrar la practicabilidad de su intento a orillas del río Mosa, en Bélgica, ante un grupo de ingenieros e inventores. El gran tubo, construido en Francia, fué traído en pedazos. Pero en el momento de instalarlo una falsa maniobra dió al traste con la cuidadosa y costosa preparación. No se desanimó, sin embargo, el inventor, y volvió a empezar para sufrir por segunda vez un lamentable contratiempo. Más de un millón de dólares que se pierden en un momento emocionante.

Las autoridades de la región en que M. Claude desarrolla sus actividades no se resignan a que éste abandone definitivamente su formidable proyecto, y han acudido al presidente de la República solicitando su cooperación. El general Macha-

do ha nombrado una comisión formada por personas competentes para que le expongan su opinión y fijen el costo de las obras para la terminación del plan.

La situación de Cuba, con agua tibia a su alrededor y agua fría en el fondo de los mares que la circundan, la hace apta para poseer en el porvenir, cuando el procedimiento llegue a su fase industrial, una enorme cantidad de plantas basadas en él. Si esto sucede cuando no haya petróleo ni hulla en el mundo, será la salvación de Cuba. Pero si esto ocurre antes, y puede por medio de estas plantas darse fuerza motriz y luz eléctrica a todo el territorio de la república, no dependerá ya Cuba de los explotadores actuales de la humanidad que se enriquecen vendiendo la hulla y el petróleo que deben ser de todos. Podría irse más lejos aún. Las costas del Atlántico de los Estados Unidos no se prestan a la explotación del procedimiento como las de Cuba. De aquellas va alejándose cada vez más, hacia Europa, la corriente del Golfo, y enfriándose cada vez más también. La corriente del Labrador, que es una corriente fría, baja a lo largo de la costa americana, y ello contribuiría a hacer más difícil la aplicación del procedimiento. Pero en las costas cubanas, lo mismo podrían montarse una que muchas plantas y una de ellas podría, frente al canal de la Florida, producir la suficiente energía para enviar a los Estados Unidos, por medio de poderoso cable submarino, la corriente necesaria a alumbrar las ciudades del sur, de Florida, Carolina, Luisiana, etcétera. Todavía puede abarcar otros aspectos no menos importantes el gran proyecto de M. Claude, que no enumeramos para no alargar más este escrito.

S. GUMBAU NAVARRO

Un gigantesco autómatas que explorará el Océano

Un gigantesco autómatas, capaz de ejecutar toda clase de movimientos, dotado de brazos y de piernas poderosas, va a ser descendido próximamente al fondo del Océano para descubrir los tesoros tragados por las aguas.

En el interior del cuerpo gigantesco, que se compone de placas de acero forjado, se colocará

a un hombre, y se le encerrará en el enorme casco metálico.

El inventor, Harry Bowdoin, pretende que su autómatá permite a un hombre el descender a una profundidad por lo menos de 200 metros, gracias a la armazón de acero que puede soportar presión muy grande.

El Sr. Bowdoin ha declarado que el hombre que se encontrará en el interior de la armadura podrá respirar a una gran profundidad igual que si se encontrara en una habitación.

El mes próximo este autómatá—o un aparato análogo que está en construcción en este momento—descenderá en las aguas de Long Island, con objeto de pescar las barras de cobre que se encuentran en el fondo del mar en este lugar con motivo de un naufragio.

El aparato, que pesa en la fábrica 700 kilos, y todos los mecanismos análogos que se van a construir, pertenecerán a una importante asociación que se está actualmente formando y que tiene por objeto proceder a las operaciones de salvamento o inflamamiento de los navíos perdidos y a la busca de tesoros que no se esperaba hasta ahora reconquistar jamás.

Hallazgo del cadáver del explorador sueco Andrée

Las Agencias extranjeras han dado a conocer la noticia del hallazgo, en las tierras polares de Francisco José, del cadáver de la misión Andrée, que el año 1897 marchó al Polo Norte en viaje de estudio.

El día 11 de julio de 1897, el explorador Andrée, al que acompañaban otros dos intrépidos escandinavos, llamados Stiemberg y Froenkel, salió del Spitzberg en globo libre con dirección al Polo Norte.

Desde la partida del aeróstato no se volvió a tener noticias de los intrépidos exploradores, y ha sido necesario que transcurriesen treinta años para que otra expedición polar encontrase los restos de los que hicieron la primera tentativa de alcanzar el Polo Norte por los aires. Es el explorador Horn, que, en otra expedición de hombres de ciencia, ha encontrado el campamento donde hallaron la muerte los cuatro héroes de la expedición Andrée.

Según informes, el campamento se encuentra emplazado al sureste de la Isla Blanca, en la tierra de Francisco José.

El cadáver de Andrée se halla en perfecto es-

tado de conservación, debido a los hielos perpetuos de aquellas regiones.

Cerca del cadáver fueron encontrados varios objetos pertenecientes a la expedición, entre los que hay un *carpet* de ruta con unas notas, que se supone son las impresiones diarias del viaje.

El hermano mayor de Nil Studberg, el joven sabio danés que acompañó al Dr. Andrée en su funesta expedición al Polo, ha declarado que la víspera de la partida del aeródromo había recibido una carta con siniestros presentimientos. Nil se lamentaba de la falta de fondos, que había impedido equipar convenientemente el globo.

Esta primera expedición polar en globo nos recuerda la más reciente hecha por el general Nobille, y si esta última fué criticada por falta de organización, ¡qué decir de aquélla, que en condiciones incomprensibles partió con ánimo de alcanzar el Polo!

Es necesario la ceguera que la afición a esta clase de exploraciones produce a sabios como los de la expedición Andrée, para que partiesen confiados en el éxito de la empresa.

Saludemos a esa víctima de una expedición polar aérea, y meditemos sobre la utilidad de esas hazañas, que por lo peligrosas, no merecen el sacrificio de sabios como Andrée y Amundsen.

La esposa del marinero

Triste y sola, sentada en una roca
la esposa fiel del bravo marinero,
ansiosa espera la feliz llegada
de su tierno y amante compañero.

Enjuga el llanto que nubló sus ojos,
fija la vista en el confin lejano,
y trata de encontrar el débil barco
en que cruza su amor el Océano.

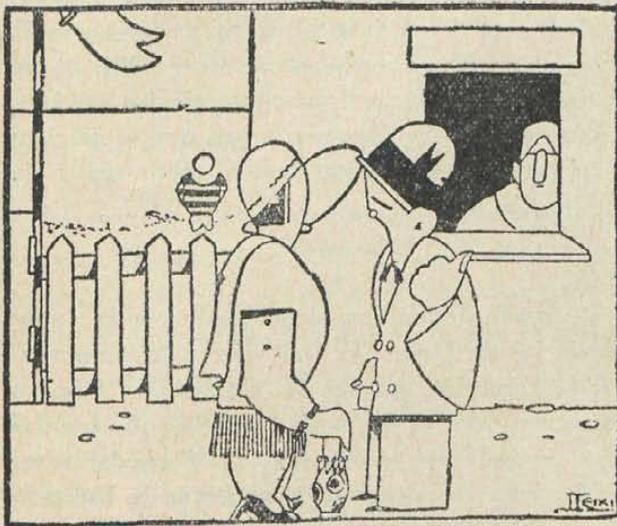
Ella, en su afán de amante compañera
y de madre, que pronto lo será,
preguntará a las olas que murmuran:
“¿Lo habéis visto? Decidme, ¿dónde está?”

¡Pobrecilla! La matan los pesares
que causan su dolor y su tormento.
¡Contrastes de la vida! ¡Ella aborrece
el mar, que roba calma y da sustento!

¡Cuánto sufre en silencio la abnegada
y valiente mujer, la pescadora!...
Mientras tanto, la mar, que el llanto causa,
al morir en la playa, también llora.

JUAN FRANCISCO LOPEZ

PAGINA HUMORISTICA



—¿Sabes cuánto nos piden a cada uno por bañarnos?

—¡Qué sé yo!

—¡Siete pesetas!

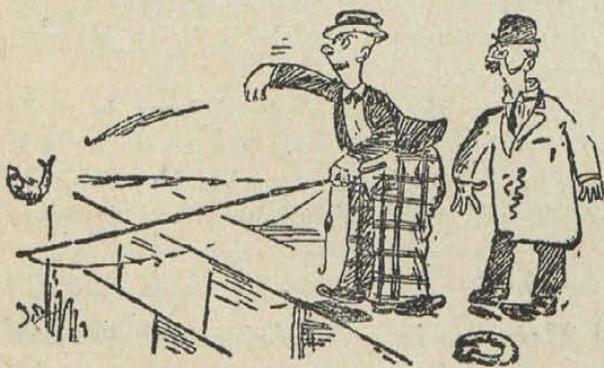
—¡Ah, pues esperaremos a que tengamos el cuerpo más sucio!



El señor bien educado.—Usted perdone, caballero; me parece que lo conozco.

El otro.—No lo creo.

El señor bien educado.—Porque... mire..., se está usted poniendo mi camisa.



—¿Por qué arroja usted al mar lo que ha pescado?

—Porque mañana vendré a pescar también...
(Sondagsnisse-Strix, de Estocolmo.)



—¿Ves? "Prohibido bañarse". No te decía yo que esto del agua tiene grandes peligros?

DE COCINA

Lenguado a la Mornay.—Sacad los filetes de un lenguado, de regular tamaño, y ponédlos en cacerola de saltar, bien untada de manteca, con vino blanco y una pulgarada de chalota picada, muy

menuda. Dejad que cuezan lentamente, rociándolos con su caldo. Trasládadlos a un plato que resista al fuego. Cubridlos con una salsa bechamel y queso de Gruyere rallado. Pasadlos al horno para que tomen color. Y servirlos en el mismo plato.

Información oficial pesquera

Ha sido concedida a D. Emilio González y González, vecino de Perillo (Coruña), una parcela en la margen derecha de la ría de Pasaje para dedicarla a la cría de mariscos (almejas, longueirones, berberechos y ostras). *El Diario Oficial* del día 20 del actual, da cuenta de las condiciones que han de reunir las obras que se efectúen para dicho efecto.

* * *

Se ha nombrado una Comisión, compuesta por un representante del Ministerio de Marina y por otro del Ministerio de Fomento, para que proceda a la operación de deslinde de la zona marítima-terrestre de la playa de los Urrutias. El representante del Ministerio de Marina es D. Benito Chereguini y Buitrago, capitán de Corbeta y comandante de Marina de Cartagena.

* * *

Ha sido concedida a favor de D. Narciso de Quirós Sarde, tesorero del Pósito Marítimo Terrestre de Cádiz, la Cruz de primera clase de la Orden de Mérito Naval, con distintivo blanco, según cuota reducida, en premio a los importantes servicios desempeñados con celo y entusiasmo en pro de la organización y funcionamiento normal del referido Pósito.

* * *

Ha sido aprobado el Reglamento de Guardapescas Jurados, cuyos nombramientos y separaciones se regirán por las normas que en el mismo se establecen, quedando excluidos estos destinos de los preceptos del Reglamento aprobado por el decreto de 6 de febrero de 1928, cuyo artículo 9.º queda modificado.

* * *

Se ha concedido a D. Manuel Domínguez una parcela en el lugar de marisma "El Silgado", del "Estero de la Cruz", para establecer un vivero para la cría y engorde de almejas. Las obras serán ejecutadas con arreglo a la memoria y planos que se presentan y el tiempo que se estipula.

* * *

Se ha dispuesto que se anuncie a concurso entre los oficiales segundos de la Reserva Naval la provisión de diez vacantes existentes en destinos de los designados a la escala de Servicio de Puertos.

A este concurso, que se efectuará con sujeción a lo determinado en el artículo 221 y siguientes del Real decreto de 25 de abril de 1923 y con arreglo a los programas circulados por Real orden de 26 de junio de 1919, podrán concurrir los oficiales segundos de dicha Reserva Naval que lo soliciten en el término de treinta días, a partir del 1 de octubre de 1930.

* * *

De conformidad con lo acordado por la Junta provincial de Pesca de Valencia, y lo propuesto por la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, se ha resuelto que las parejas de pesca con el arte del "Bou" puedan ejercer la pesca en la provincia marítima de Valencia por cima de las líneas de sonda, que marcan los fondos siguientes: Cenia a Peñíscola, 30 metros; de Peñíscola a Oropesa, 33 metros; de Oropesa a Grao de Burriana, 33 metros; de Cruz de Burriana a Carabineros de Almenara, 35 metros; de Almenara a Valencia, 35 metros; de Valencia a Perellonet, 38 metros; de Perellonet a Cullera, 48 metros; de Cullera a Molinell, 28 metros; de Molinell a Torre del Molino, 25 metros; de Torre del Molino a Denia, 36 metros; de Denia a Cabo la Nao, 75 metros, y de Cabo la Nao a Maraira, 50 metros.

Quedan en vigor las Reales órdenes de 28 de abril y 6 de octubre de 1923, que se refieren a la pesca que se efectúa con aparejos de arrastre remolcados por embarcaciones de motor o de vapor.

El Homenaje a la Vejez del Marino

En todo el litoral español se están llevando a cabo actos encaminados a allegar fondos a la obra de Homenaje a la Vejez del Marino.

Dado el gran entusiasmo que los respectivos Patronatos han puesto en la obra, es de esperar que la fiesta se desenvuelva este año con la mayor brillantez y que las cantidades que se recauden sean suficientes para dotar a los viejos marinos con la mayor esplendor posible.

Los viejos marinos que dejaron sus energías en el mar son bien merecedores de cuantos esfuerzos se hagan por endulzar un poco los amargos días de su ancianidad.

Sobre la pesca y preparación del bacalao por españoles

III

Las factorías de pesca y preparación del bacalao no deben establecerse a menos de cien millas de distancia unas de otras, medidas en línea recta de puerto a puerto.

Iniciada la primera empresa de este género en España, se hace preciso dar comienzo a la reglamentación de esta industria. Deberíamos, por lo tanto, colocarnos en el momento en que la industria estuviera totalmente nacionalizada, y preguntarnos cuál sería la mejor distribución de las factorías en la costa para surtir el mercado nacional, situando la riqueza representativa de ella en el mayor número de poblaciones costeras.

Es esta cuestión de vital importancia y que no admite demora. Si en un porvenir, quizás no lejano, nos encontramos con una deficiente distribución de factorías en la costa, y cuyo resultado se tradujera en congestión de algunos puertos o dificultades para expedición de mercancías, no podríamos culpar a nadie de este desacierto, imposible ya de modificar, y los perjuicios que para las empresas y aún para el mismo Estado se produjeran serían de gravedad, incluso en lo que atañe al problema social tan importante en los tiempos actuales.

Una empresa dedicada exclusivamente a la pesca y preparación del bacalao, para obtener de 5 a 6.000 toneladas de bacalao seco al año, necesita varios edificios, muelles, alrededor de 10.000 toneladas a flote, sal en cantidad de 4 a 5.000 toneladas anuales, unos cientos de hombres para dotar los barcos, gran número de obreros para las factorías, armamentos, etc., etc. Se comprende fácilmente que una entidad de esta clase arrastre consigo un movimiento que para cualquiera de nuestros puertos pesqueros es de importancia, y también, que si en uno sólo de ellos se situaran varias empresas, se dificultarían grandemente los servicios y, por consiguiente, el libre desenvolvimiento de sus intereses. Además, creada una entidad con el objeto antedicho, es preciso que no en-

cuente dificultades para su estabilización en la primera época, así como para su expansión, si las condiciones en que se desarrollara aconsejaran la ampliación de sus factorías y barcos, porque esto significaría su estado próspero que podría redundar en bien de la industria y del mercado.

Bajo otro aspecto, la especial orografía de nuestro país, que dificulta la profusión de líneas de comunicación de la costa con el interior y aun de regiones costeras cercanas, hace que no existan grandes facilidades para recibir y exportar mercancías, congestionándose las líneas con frecuencia y debiendo esperar oportunidades para su transporte, con grave detrimento de aquélla en su conservación y en fechas de recibo. La acumulación de factorías en un solo puerto encontraría en éste serios inconvenientes, porque hoy día ya lo representa en algunos, en relación con el pescado fresco.

Por otra parte, considerando que la total nacionalización de esta industria representa unos cinco mil hombres empleados en ella, es indudable que su regular distribución en la costa daría trabajo a gran número de pescadores que tendrían su base en su misma región y a sus familias para los secaderos en su mismo puerto. Es lógico pensar que, bien ordenadas las factorías, facilitarían el trabajo en las poblaciones costeras sin necesidad de desplazar su personal a otras regiones.

Por último, la riqueza representativa de esta industria, que como ya dijimos se eleva actualmente a más de cien millones de pesetas, beneficiaría en todos los órdenes a diversas regiones de la costa, constituyendo un aumento de seguridad de trabajo para compensar épocas deficientes de otra clase de pesca.

Hemos señalado cien millas, como distancia mínima para la instalación de estas empresas, por creer que en esta forma queda debidamente surtido el mercado nacional. Cuando esto se haya realizado y se piense en la exportación, a la que indiscutiblemente debemos aspirar, podrá estudiarse

si conviene aumentar el número de factorías, intercalando otras entre las que ya existieran; pero ahora, en el momento de iniciarse la nacionalización, creemos que la aceptación de esta distancia de cien millas constituiría, por parte del Estado, un acierto como medida previsora de importancia, y de la que más adelante se verían sus beneficiosos resultados.

Dijimos en nuestro primer artículo que si bien la iniciativa corresponde a los ciudadanos, es misión del Estado ordenar con antelación suficiente el desarrollo de las grandes industrias. Y este es el caso actual en lo que se refiere a la pesca del bacalao. Creada la primera entidad con este objeto y en vías de redención del mercado extranjero, el consumo nacional de bacalao, corresponde al Estado su ordenación, para que en el porvenir se desenvuelvan con facilidad y alcance su beneficio la mayor extensión posible.

Terminaremos estas líneas repitiendo que la ordenación de esta medida no admite demora, porque siendo libre la industria de la pesca podrían crearse empresas en puertos que no reunieran las condiciones debidas, que estuvieran demasiado próximos, y hasta en un mismo puerto, con grave perjuicio de cuanto dejamos dicho.

La prosperidad y porvenir de las entidades que se dediquen a la pesca y preparación del bacalao depende, en primer término de su racional distribución en la costa, así como el rendimiento para el Estado y la tranquilidad, bajo el punto de vista social, dependen de la mayor facilidad y mejor ordenación que las grandes empresas encuentren para su desenvolvimiento.

FIAT

Septiembre, 1930.

Valores de Galicia

La fiesta mugardesa

Ultimados los trabajos del Congreso regional marítimo, celebrado en El Ferrol, a Mugardos fuimos en la honrosa compañía de tres preeminentes hijos de Galicia: Saralegui, Bacariza y Palacios.

En una gasolinera del servicio de la Comandancia atravesamos la ría, ese tesoro de la Naturaleza que Dios concedió al culto y progresivo pueblo hermano.

Barcos llenos de entusiasta gentío, banderas y gallardetes izados en señal de reconocimiento y de júbilo ante la visita del apóstol moderno de las gentes del mar, músicas de la tierra amorosña, bombas que atruenan el espacio, cuadro hermoso que ondula y pasa entre los acorazados y cruceros de nuestra gloriosa Armada, anclados en las aguas mansas, que son refugio y vida, independencia y signo de potente nacionalidad.

El Pósito mugardés está de día de gran fiesta, y hacia él va la brillante y numerosa comitiva seguida del pueblo en masa.

Después del banquete, el acto público de homenaje al padre de los trabajadores de la costa, acto que empieza con la entrega a éste del diploma de presidente honorario de la Asociación local y del nombramiento de socio de honor de la misma al maestro nacional señor Casado, acto en el que, además de otros y de mi insignificante persona, hablan los señores de la trilogía admirable y representativa que tenemos el deber y la complacencia de exaltar en estas líneas: Saralegui, Bacariza, Palacios.

Fiesta social y cultural gallega, toda sentimiento, delicadeza cumbre, que levanta y conforta las más grandes y las más sanas energías colectivas, en la que las palabras brotan del corazón como la música de la gaita y los cantos del coro; fiesta mugardesa, expresión de positivos valores morales, dejas en el alma popular los más hondos recuerdos e inquietud salvadora.

Los Saralegui, los Bacariza, los Palacios, los que en pensamiento y acción ponen siempre un rótulo que dice: "Galicia"; los que simbolizan aspiraciones santas y anhelos redentores de la patria chica, esos son los verdaderamente nuestros y del pueblo.

TEÓFILO GONZALEZ CALATRAVA

(De *El Ideal Gallego*.)

Servicio meteorológico y de radiotelefonía

Por la importancia que el asunto tiene para la clase pescadora, deseamos hoy informarla de lo que está establecido y se pretende establecer en servicios relacionados con meteorología y radiotelefonía, pues sospechamos que muchos a quienes les interesa el asunto lo desconocen, perdiendo, por consiguiente, las ventajas que del mismo pueden esperar.

Información meteorológica en puerto.

La Dirección general de Navegación y Pesca, en cooperación con el Servicio Meteorológico Nacional, con la Compañía Transradio, el Observatorio de Igueldo y el nunca bien ponderado celo de los funcionarios del Cuerpo de Telégrafos que prestan sus servicios en el norte y noroeste de España, dispone hoy en todas las Direcciones locales de Navegación que son puertos pesqueros con telégrafo, desde el Bidasoa al Miño, de una amplísima información telegráfica urgente procedente de los centros siguientes: Observatorio Central Meteorológico, con pronóstico general; Observatorio de Igueldo, con pronóstico para el golfo de Vizcaya y estado del tiempo de los puntos avanzados de la costa, como son los semáforos de Finisterre, Estaca de Bares y Cabo Mayor (Santander), dado al amanecer, a mediodía y a puesta de sol.

Esta información resultaría incompleta si no se dispusiese de observaciones procedentes del cuarto cuadrante, del cual son más de temer las sorpresas con repentinas y violentas perturbaciones locales, y para salvar esta dificultad la Dirección general de Navegación se ha dirigido en detalladas instrucciones a todos los capitanes de buques con radio que hagan travesías al Canal de la Mancha, a fin de que a horas fijas en tiempos buenos y a cualquier hora al presentarse los malos, comuniquen sus observaciones a las radiocosteras de Finisterre y Cabo Mayor, las que, por conducto de los semáforos adjuntos, las cursarán, en servicio teleográfico urgente, a toda la costa, indicando en el telegrama la situación del barco emisor del aviso por el número de la cuadrícula en que se encuentre correspondiente a un plano del Cantábrico que estará expuesto a los pescadores en los muelles en unión de la pizarra, en la que ordenadamente aparecerá toda la información meteorológica recibida y la cual podrán com-

parar los interesados con un barómetro aneróide que se encontrará unido a ella y al plano.

Con los anteriores elementos de juicio cree la Dirección general está por ahora, y mientras no se disponga de otros medios de comunicación más rápidos, cubierto el servicio de información en puerto.

Información en la mar.

Este es el punto de más difícil solución inmediata. Con frecuencia la Prensa que a las industrias pesqueras dedica su atención pide la instalación obligatoria en los pesqueros de radiotelegrafía o radiotelefonía, y esto es factible para aquellos de mayor tonelaje, que no son precisamente los más necesitados de protección radiometeorológica; esta protección la exigen los más modestos, esas pequeñas embarcaciones que por su reducido tonelaje no pueden defenderse de una marejada algo gruesa y no tienen otra defensa que tomar el puerto o abrigo más próximo con la suficiente anticipación al momento en que este único recurso también ofrece serio riesgo.

Estas embarcaciones carecen de espacio y personal donde se pueda montar y atender una estación ni siquiera receptora si no es muy sencilla.

El Excmo. Sr. Director general de Navegación creyó tener resuelto el problema mientras estuvo pendiente de resolución el último concurso de radiodifusión, pues en éste figuraban proyectos de instalación de potentísimas emisoras en el norte y noroeste, que hubiesen sido utilizadas para este servicio, con la ventaja inmensa de que para su recepción hubiesen bastado aparatos modestísimos fácilmente instalables en cualquier embarcación; pero habiendo sido nulo el resultado de tal concurso precisa pensar en otros medios.

En la actualidad se alienta la gestión de la Compañía Hispano-Radio-Marítima, que pretende establecer en los puertos de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Coruña y Vigo estaciones de radiotelefonía para el servicio público con buques y pesqueros, entre los cuales algunos cuentan ya con estaciones emisoras de radiotelefonía sencillas montadas por la citada Compañía.

Los lugares elegidos para el emplazamiento de estas estaciones coinciden con los que ocupan los Observatorios que el Servicio Meteorológico Nacional tiene en el litoral, y es de esperar que, de un proyecto de ampliación de estos servicios que

conjuntamente estudia la Dirección general y el jefe del referido servicio, basado en la posible información radiotelefónica por las citadas estaciones de la Compañía Hispano-Radio-Marítima, se obtenga en breve la solución de tan importantísimo problema, si los Poderes públicos no regatean la concesión de los necesarios créditos para llevarlo a la práctica.

Por ahora los barcos que disponen de radio podrán obtener información general meteorológica del tiempo en el Atlántico pidiéndosela a los estaciones radiocosteras de Finisterre y Cabo Mayor (Santander), que disponen del pronóstico del Observatorio Central, del de Igueldo y la situación del tiempo en nuestras costas del norte y noroeste, dada por los semáforos de Finisterre, Bares y Cabo Mayor a las referidas radiocosteras.

La Dirección general de Navegación, con el entusiasta beneplácito de la Diputación de Guipúzcoa, ha montado en el Observatorio de Igueldo, en agosto último, una estación de radiotelefonía de onda corta (41 metros), cuyo indicativo es E. E. B., con fines experimentales y de estudio del servicio que esta clase de estaciones reducidas, económicas y de sencillísimo manejo puedan prestar a los pesqueros. Esta estación radiará desde 1.º de octubre los pronósticos redactados por el jefe del Observatorio para el golfo de Vizcaya a horas que se publicarán, y todas aquellas cofradías de pescadores o pesqueros, por alejados que estén, y que dispongan de un receptor de onda corta, podrán obtener esta interesante información, la cual, por otra parte, en onda de 453 metros, emite a la estación de radiodifusión de San Sebastián, a las 19 horas, 40 minutos, los lunes, miércoles y viernes, y a las 22 horas, 10 minutos, los martes, jueves, sábados y domingos.

Por último, para aquellas agrupaciones de pequeños pesqueros que no disponen de receptores, se ha ordenado a los capitanes de buques que disponen de radio que siempre que crucen con pesqueros y dispongan de información radio concreta y clara de entrada de mal tiempo y sus propias observaciones lo confirmen, hagan a estos pesqueros la señal internacional "Se espera mal tiempo", consistente en bola, cilindro y cono en una misma driza, en orden de arriba a abajo, o a falta de estos elementos la señal de la misma significación con las banderas del Código internacional W. X. Z., y si es de noche, este mismo grupo de letras hecho en signo Morse con silbato de vapor o destellos de luz blanca. Los patro-

nes interesados que desconozcan las banderas o los signos citados deben acudir a su Dirección local de Navegación para aprenderlos.

La Dirección general de Navegación tiene gran confianza en que este procedimiento, en el que los capitanes han de poner todo su interés por ser quienes mejor aprecian los riesgos de la vida del pescador, si no es perfecto, ha de contribuir en gran parte a que estos trabajadores del mar no sean sorprendidos en sus duras faenas por malos tiempos, cuya proximidad ignoran, si el cariz lo anuncia tarde, como generalmente ocurre, para salvar sus vidas y sus capitales.

Una empresa vasca juzgada por un marino noruego

El capitán Jens Oien ha ocupado el lugar de práctico todo el año en vapores extranjeros, en aguas de la isla Oso y en el Mar Blanco. Últimamente ha estado en vapores españoles. La última vez que Oien estaba en la ciudad Oslo, el diario "Tromso" pidió permiso para una entrevista con respecto a las condiciones en estos vapores, y recibió la siguiente impresión:

"Me encargaron en "Tromso" de la misión para la isla del Oso y Mar Blanco como práctico en un vapor español, en el "Euskal Erria", matriculado en San Sebastián. El capitán se llama Antonio Andonegui, tiene veinticuatro años y es soltero. Es un hombre de primera clase en todos los aspectos, bien como marino, tanto práctica como teóricamente.

Las comidas a bordo son especialmente buenas: comida caliente tres veces al día y cinco a seis platos cada vez. Es algo que no he visto en ningún otro vapor de pesca. Yo, que he navegado hasta ahora con la mayor parte de las naciones, en ninguna parte he encontrado otro vapor que pueda compararse con el español en cuanto a la comida, disciplina y orden a bordo.

Tuvimos mucha suerte en la última campaña. En todas partes donde echábamos el aparejo descubrimos pescado, lo que contribuyó poderosamente a que fuesen muy cordiales las relaciones que existían entre el capitán y yo.

Ahora estamos en una nueva campaña de pesca por el Mar Blanco, y los indicios parecen decir que aquí también vamos a tener una buena marea."

(Revista *Fiskeren*, de Oslo, Noruega.)

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN
PESCA E INDUSTRIAS MARÍTIMAS

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

PROVINCIAS	ANCHOA O BOQUE- RON		ATUN Y BONITO		RESUGO Y CON- GRIO		CABALLA O VERDEL		LENGUADO		MERLUZA Y PESCA- DILLA	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián..	53.990	46.140	165.430	330.690	55.280	83.490	470	630	1.440	16.380	623.220	1.697.080
Bilbao	67.730	83.340	224.380	390.790	16.750	25.650	6.350	5.660	»	»	89.420	285.340
Santander ..	5.150	3.710	192.300	271.060	10.100	18.620	410	300	6.450	14.980	34.760	104.450
Gijón	130.650	51.070	750.820	1.015.210	26.220	24.770	56.000	27.770	1.190	2.840	169.660	344.710
Ferrol	328.450	286.670	110.750	190.950	7.450	7.620	20.220	6.130	»	»	15.180	30.370
La Coruña ..	86.200	39.870	23.570	47.140	158.710	266.090	30.890	25.540	400	2.030	453.360	1.033.310
Villagarcía ..	15.800	7.170	»	»	37.300	40.720	132.290	66.910	720	1.260	»	»
Pontevedra ..	60.830	35.910	»	»	13.860	19.740	11.060	8.320	570	3.110	36.060	78.950
Vigo	11.360	9.470	490	940	22.040	32.050	10.380	7.500	2.260	14.210	753.470	2.849.240
Huelva	20.700	7.460	339.870 (1)	»	18.800	14.260	1.086.040	312.740	2.130	7.700	107.670	107.700
Sevilla	»	»	»	»	72.940	86.220	»	»	2.940	8.060	179.370	248.750
Cádiz	24.050	24.050	6.380	22.330	45.030	44.920	1.623.420	445.410	6.440	24.140	69.930	192.190
Algeciras ...	1.630	1.640	6.100	11.130	30.760	30.640	183.130	62.650	5.150	14.040	64.030	92.570
Ceuta	»	»	»	»	11.130	11.130	23.190	17.170	2.530	5.060	9.780	14.520
G. Canaria (4)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tenerife	»	»	»	»	»	»	39.710	12.420	»	»	»	»
Málaga	25.040	18.910	1.190	2.220	47.610	29.820	18.080	10.470	1.380	6.130	210.020	284.080
Almería	33.510	24.410	300	530	23.690	20.510	46.410	12.110	»	»	27.140	67.270
Melilla	11.790	5.520	2.020	2.250	8.110	7.020	380	170	170	510	3.430	9.020
Cartagena ..	»	»	500	1.130	4.420	4.590	5.680	3.580	170	410	250	690
Alicante	130	190	(2) 130.050	(2) 284.280	1.990	3.490 (3)	6.550 (3)	5.560	»	»	15.680	30.130
Valencia	»	»	»	»	11.350	14.860	4.500	4.170	3.090	16.450	24.090	52.960
Tarragona ..	100	100	10.820	38.800	3.670	5.290	20.150	23.330	3.170	21.300	64.330	166.790
Barcelona ...	44.960	76.820	590	1.280	3.670	12.890	41.700	97.410	9.680	89.480	29.820	163.170
Mallorca	»	»	»	»	610	610	740	740	110	540	2.970	11.730
Menorca	90	130	370	620	1.030	990	660	330	»	»	»	»
	922.340	722.580	1.965.930	2.611.350	632.520	805.990	3.368.410	1.157.020	49.990	248.630	2.983.640	7.865.020

(1) Se ignora el valor del atún, por lo que no se hace constar.—(2) De bonito, 118.180 kgs. y 250.210 ptas. (pescado en Larache y traído en salazón).—(3) De caballa pescada en Larache y traída en salazón, 6.350 kgs. y 5.350 ptas.—(4) No se han recibido los datos.

PROVINCIAS	SALMONETES		SARDINAS		BASTINA		VARIOS		LANGOSTA		LANGOSTINOS	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián.	2.110	12.720	1.310	2.920	»	»	(1) 367.350	(1) 360.460	16.030	143.980	»	»
Bilbao	420	1.000	35.440	84.600	»	»	(2) 200.650	(2) 150.980	3.650	19.210	»	»
Santander ...	870	3.350	300.310	264.490	24.060	11.950	326.460	185.650	10.460	53.630	»	»
Gijón	20	80	1.348.310	835.910	»	»	422.750	190.530	12.170	60.190	3.150	7.130
Ferrol	30	90	798.810	431.110	»	»	141.540	52.100	13.050	59.330	»	»
La Coruña ..	2.910	9.030	397.740	363.290	14.810	3.750	(3) 1.512.840	(3) 1.187.110	4.540	18.830	»	»
Villagarcía ..	4.030	4.700	986.780	571.820	1.430	710	(4) 238.120	(4) 157.500	4.650	17.450	»	»
Pontevedra ..	»	»	698.500	550.050	»	»	(5) 354.270	(5) 185.010	»	»	»	»
Vigo	»	»	691.360	533.080	»	»	782.750	11.709.760	2.680	9.040	»	»
Huelva	13.760	28.640	1.444.200	1.434.960	31.280	21.370	325.350	212.920	»	»	10	80
Sevilla	6.670	12.850	»	»	24.630	14.590	202.510	172.230	»	»	26.700	162.130
Cádiz	14.400	37.590	1.433.870	1.313.600	74.680	42.480	36.140	50.440	»	»	»	»
Algeciras ...	13.690	33.080	22.670	9.190	2.200	1.620	45.770	28.290	»	»	»	»
Ceuta	6.010	12.030	16.250	16.250	13.700	6.980	13.640	13.640	190	1.160	6.280	7.290
G. Canaria (11)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tenerife	»	»	2.630	2.430	»	»	45.230	69.440	»	»	»	»
Málaga	16.880	23.220	186.520	81.710	42.380	18.650	(6) 152.380	(6) 92.030	»	»	»	»
Almería	7.420	14.730	38.330	13.530	25.420	18.410	(7) 155.250	(7) 121.380	»	»	»	»
Melilla	7.980	15.550	45.700	8.700	49.000	14.110	(8) 58.790	(8) 23.620	»	»	»	»
Cartagena ...	2.460	6.760	3.970	2.840	3.120	1.990	239.560	227.270	»	»	20	80
Alicante	9.280	30.480	»	»	15.080	14.240	(9) 76.850	(9) 93.020	360	2.180	130	2.200
Valencia	30.760	92.540	14.700	9.560	43.750	34.510	(10) 105.460	(10) 96.280	840	8.080	2.370	23.350
Tarragona ...	14.370	54.550	203.700	94.010	24.230	18.460	118.720	191.240	520	4.150	5.000	50.170
Barcelona ...	23.140	135.960	53.710	77.790	18.540	29.670	124.470	263.990	5.300	62.410	5.230	76.210
Mallorca	14.440	42.330	43.210	24.380	29.400	21.500	165.700	259.780	2.920	23.270	»	»
Menorca	2.090	6.620	4.100	8.200	5.120	2.980	27.620	53.960	4.090	23.560	»	»
	193.740	577.900	8.772.120	6.734.420	442.830	277.970	6.240.170	16.148.630	81.450	506.370	48.890	328.640

(1) De gallos y sapos, 114.100 kgs. y 174.030 ptas.—(2) De papardo, 144.280 kgs. y 101.170 ptas.—(3) De castañeta, 927.030 kgs. y 470.810 ptas.—(4) De jurel, 47.250 kgs. y 15.850 ptas.—(5) De espadín, 65.950 kgs. y 36.290 ptas. De jurel, 132.630 kgs. y 55.800 ptas.—(6) De jurel, 42.090 kgs. y 18.970 ptas. De pez espada, 40.070 kgs. y 45.420 ptas.—(7) De pez espada, 74.720 kgs. y 69.060 ptas.—(8) De meros, 3.080 kgs. y 7.640 ptas.—(9) De bogas, 20.180 kgs. y 19.570 ptas.—(10) De bogas, 23.700 kgs. y 21.330 ptas.—(11) No se han recibido los datos.

PROVINCIAS	GAMBAS Y CIGALAS		VARIOS		MEJILLONES		OSTRAS Y ALMEJAS		VARIOS		SUMA DE TODAS LAS ESPECIES	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
San Sebastián..	9.110	43.970	»	»	»	»	»	»	(1) 53.770	(1) 204.870	1.349.510	2.943.030
Bilbao.....	»	»	»	»	»	»	»	»	2, 170	(2) 950	644.960	1.047.520
Santander...	»	»	»	»	»	»	»	»	288.060	140.810	1.199.390	1.073.000
Gijón.....	»	»	70	140	»	»	»	»	»	»	2.921.010	2.560.350
Ferrol.....	»	»	930	1.540	»	»	»	»	3.000	1.500	1.439.410	1.067.410
La Coruña..	2.350	6.430	1.340	1.860	»	»	»	»	»	»	2.689.660	3.004.280
Villagarcía..	»	»	1.120	3.660	»	»	»	»	2.940	3.580	1.425.180	875.480
Pontevedra..	»	»	»	»	»	»	3.150	5.200	14.000	13.210	1.192.300	899.500
Vigo.....	»	»	»	»	1.280	1.750	»	»	15.540	16.210	2.293.610	15.183.250
Huelva.....	114.700	74.020	»	»	24.580	14.940	»	»	11.200	11.790	3.540.290	2.248.580
Sevilla.....	25.360	14.290	4.080	3.270	»	»	»	»	27.490	44.920	572.690	767.310
Cádiz.....	23.430	22.870	16.100	16.100	»	»	»	»	930	1.460	3.374.800	2.237.580
Algeciras..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	375.130	284.850
Ceuta.....	2.400	2.400	»	»	»	»	(3) 19.800	(3) 9.900	5.680	5.680	130.580	123.110
G. Canaria (6)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tenerife....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	87.570	84.290
Málaga.....	12.720	14.270	780	780	»	»	112.130	23.800	1.870	830	828.980	606.920
Almería....	10.790	17.160	»	»	»	»	1.710	570	»	»	369.970	310.610
Melilla.....	52.400	36.170	»	»	»	»	»	»	(4) 830	(4) 2.480	240.780	125.120
Cartagena...	»	»	200	210	»	»	»	»	10	90	260.360	249.640
Alicante....	1.380	2.830	»	»	»	»	»	»	7.190	9.420	264.670	478.020
Valencia....	600	1.810	7.160	7.550	»	»	»	»	26.520	45.950	275.190	408.070
Tarragona..	4.920	15.810	6.850	14.250	»	»	»	»	21.020	54.620	501.570	752.870
Barcelona..	630	3.750	3.870	26.160	27.060	22.460	»	»	33.240	122.300	425.610	1.261.750
Mallorca...	300	1.190	860	1.020	»	»	»	»	(5) 7.500	(5) 18.570	268.760	405.660
Menorca....	580	640	3.180	8.590	60	70	»	»	1.110	2.070	50.040	108.760
	261.670	257.610	46.480	85.130	52.980	39.220	136.790	39.470	522.070	701.010	26.722.020	39.106.960

(1) Calamares.—(2) Calamares.—(3) Todo almejas.—(4) Calamares.—(5) De calamares, 3.670 kgs. y 11.010 ptas.—(6) No se han recibido los datos.

Nuevos bancos de pesca árticos

Algunos pescadores, al regresar a Hull, refieren el descubrimiento de nuevos bancos de pesca 600 millas más hacia el Polo Norte que los hasta ahora conocidos por los *trawlers*. En estos bancos nuevos han cogido pesca que se ha vendido en dos o tres mil libras.

Cuando los *trawlers* llegaron a las latitudes septentrionales, hasta la isla de los Osos (Bear Island), se pensó habían alcanzado el límite donde podría residir la naturaleza humana; pero algunos patronos, con tripulaciones voluntarias, se han visto recompensados con valiosas pescas en estos nuevos y prolíficos bancos.

Los sufrimientos fueron grandísimos en una época en que sólo había una hora de luz. El frío era tan intenso, que para cada calada tenían que trabajar continuamente cuatro días con cuatro noches, antes de marchar hacia el Sur, para no perecer. Con frecuencia, se cubrían los vestidos de

una capa de hielo tan gruesa, que era imposible moverse, y tenían que ser arrastrados sobre el hielo, que había en la cubierta, para llevarlos a la sala de máquinas, donde se vertía agua caliente sobre ellos.

Algunas veces se veían rodeados de *icebergs*, que constituían un peligro constante, y el frío era tan intenso, que algunos tripulantes perdieron dedos por congelación.

Los pescadores esperan obtener, en la proximidad de estos enormes mares de hielo, mejor pesca que en otra parte.

Toda la correspondencia de
ESPAÑA MARÍTIMA
 dirijase al Apartado de Co-
 rreos número 3.029

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

Compañía Naviera Fierros (S. A.)

O V I E D O

VAPORES:

Juan Manuel Urquijo.....	3 200 toneladas.
Alfonso Fierro.....	2 350 .
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 Marítima suministra, en venta y alquiler ESTACIONES DE TELEGRAFIA SIN HILOS Y RADIOGONIOMETROS de los sistemas Marconi, S. F. R. y Telefunken, para buques de pasajes, carga y pesca. ESTACIONES DE TELEFONIA SIN HILOS para buques pesqueros de pequeño tonelaje (parejas, tarrafas, tríos, etc.) y de los sistemas Marconi, S. F. R., Telefunken, y S. B. R.

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

APARATO AUTOMATICO DE LLAMADA Marconi «Auto-Alarm»

SONDA ULTRASONORA «Langevin Florisson»

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

Sociedad anónima "Balenciaga"

Z U M A Y A

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

ECHIVARRIETA Y LARRINAGA ASTILLEROS DE CÁDIZ

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

Apartado 39



C A D I Z

Para los Maestros y los secretarios de los Pósitos Marítimos

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

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

	Pts.
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
BIBLIOGRAFÍAS 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 PRÓSISTAS 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. Devuyt, traducción de J. Demuro.	2,00
EL ARTE EN LA ESCUELA. (Dibujos al clarión).....	2,00
METODO PEDAGOGICO DE DIBUJO dividido en tres grados, tres carpetas, con treinta láminas cada una, por Victor Masriera, cada carpeta, 2,00 pesetas; los tres grados.....	6,00
EL CANTO REGIONAL EN LA ESCUELA PRIMARIA. Los mejores cantos populares de España, armonizados para las voces de las niñas y niños, por el maestro Rocamora y Campoamor.....	3,00
MODELOS DE TRABAJO MANUAL. Cuaderno 1.	2,00
EL TEJIDO Y SUS APLICACIONES. Cuaderno 2 de Trabajo Manual.....	3,00
FRISOS PARA LAS ESCUELAS:	
Núm. 1. En el campo.....	0,40
Núm. 2. Escenas holandesas.....	0,40
Núm. 3. En la playa.....	0,40
Núm. 4. Estilo.....	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

	Pts.
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. Única 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 Añás, 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.

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

CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS DE VAPOR

SOLDADURA ELECTRICA Y AUTOGENA

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

Instalación de aire comprimido

Teleg.: CORCHO

Fundiciones de hierro y metales

SANTANDER

Compañía Trasatlántica

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

Servicios Regulares

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 Pto. Rico, Venezuela y Colombia

14 Expediciones al año

» Mediterráneo a Fernando Póo

12 Expediciones al año

Servicio tipo Gran
Hôtel - T. S. H. - Radio-
telefonía - Orquesta
Capilla, &, &.



Para informes, a
las Agencias de la
Compañía en los
principales puertos
de España. En Bar-
celona oficinas de
la Compañía: Pla-
za de Medinaceli, 8

Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques

Dirección telegráfica:

« EUSKALDUNA »

BILBAO

/ Teléfono 512 /

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

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

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

Se encarga de toda clase de reparaciones de buques, lo mismo de casco que de máquina, así como de la limpieza y pintura de sus fondos. - Construcción de buques de cualquier tamaño y de embarcaciones de recreo y regatas. Lleva construídos 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, etcétera. - 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