

ESPAÑA MARITIMA

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

D
1922

SUMARIO

LAS ALAS DEL GENIO (Editorial).—LOS HIJOS DE LOS OBREROS DEL MAR, por Eloy Montero.—LEGISLACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO MARÍTIMO, por Alfredo Saralegui.—UNA BUENA EMPRESA PESQUERA, por Benigno Rodríguez.—EL DESGUACE DE BUQUES, por Jaime Font Mas.—ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PESCA EN NORUEGA, por M. Labandera.—LOS TESOROS OCULTOS, por Rodolfo Viñas.—POR EL CANTÁBRICO Y EL MEDITERRÁNEO, por Francisco Bravo.—DISCUSIÓN EN TORNO DEL ARTÍCULO 4.º DEL REGLAMENTO DEL TRABAJO, por Juan de la Costa. LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO.—EL SEGURO DE RIESGO MARÍTIMO DE LAS EMBARCACIONES.—NOTICIAS.—INFORMACIONES.—LEGISLACIÓN MARÍTIMA.

~~6-4~~
5645

Año I.—Número 2
28 de Febrero de 1926

Representantes de ESPAÑA MARITIMA

BARCELONA	D. Manuel Rives - Martínez de la Rosa, n.º 37
TARRAGONA	D. Eduardo Estel·lés - Méndez Nuñez, 4
PALMA DE MALLORCA	D. José M. Vives Fernández - Navegación, 11
VALENCIA.	D. Eduardo Damiá -
ALICANTE.	D. Andrés Soto -
ALMERIA	D. Calixto Bernabéu -
MÁLAGA.	D. Francisco Dechent Hernández -
MELILLA	D. Germán Iborra -
CADIZ	D. Santiago García - San Francisco, 31
SEVILLA.	D. Bernabé Alesanco Gómez -
HUELVA.	D. Francisco de Mora - Rascón, 12
VIGO	D. José González -
LA CORUÑA.	D. Francisco Vázquez Conlledo -
AVILÉS.	D. José Panizo
GIJON	D. Germán del Valle -
SANTANDER.	D. Robustiano Dapena
BILBAO	D. Roberto Barruso - Henao, 30
SAN SEBASTIÁN.	D. Venancio Esponda -

CEMENTO PORTLAND ARTIFICIAL "SANSON"

Insustituible para construcciones de hormigón.

CEMENTO PUZOLANICO "VOLCAN"

Especial para obras marítimas.

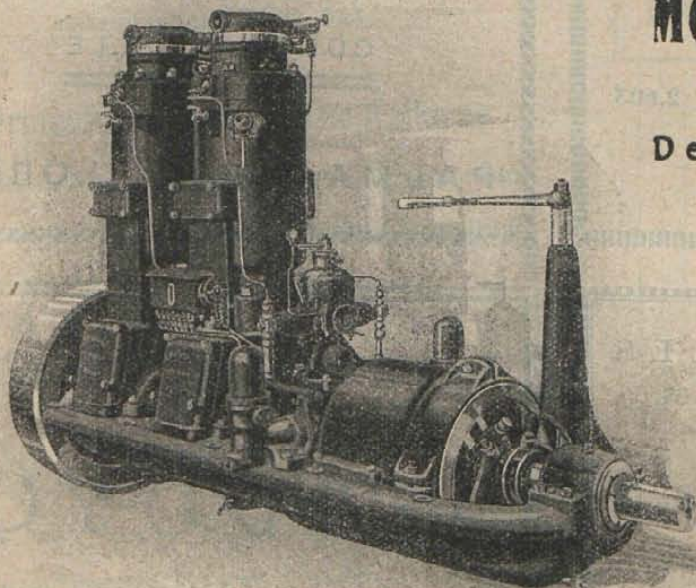
LA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCIÓN, S. A.

Diputación, 239
BARCELONA

Dirección telegráfica, telefónica
y cable: PORTLAND

Plaza de Canalejas, 6
MADRID

Clave: A. B. C. 5.^a edición.



MOTORES MARINOS

June Muelers

De aceites pesados

Se construye de 10 H. P.
a 500 H. P.

Gran economía.
La más alta calidad.

*Los únicos motores de aceite
pesados que trabajan a mar-
cha retardada.*

Delegación para España:
Magnus NORDBECK
Cortes, 583-Barcelona.

EFECTOS NAVALES

HABILITACION COMPLETA DE BUQUES VELEROS Y DE VAPOR

FABRICA DE PINTURAS

MARIANO MARTI VENTOSA

BARCELONA: Paseo Nacional, 22 y 24 - Teléf. 2.338 A (Barceloneta)

ACADEMIA NAUTICA

PREPARACION PARA MAQUINISTAS NAVALES

Profesores: D. JOSÉ GARCIA DE PAREDES Y CASTRO, Capitán de Corbeta
D. LUIS PUIG ROCA, Primer Maquinista Naval

Clases nocturnas de antepreparación sin abandonar el trabajo

Informes: Plata, 4.

BARCELONA

NOTA: Ocho horas de clase, dándose diariamente todas las asignaturas.

GARAY Y C.^A L^{TDA}

CARBONES NACIONALES Y EXTRANJEROS

Dirección telegráfica y telefónica
ZABALARI

Apartado N.º 281 Teléfono N.º 2.603

BILBAO

JAIME GELABERT Y C.^{IA}

ASTILLERO
CONTRAMUELLE

PALMA DE MALLORCA

EFFECTOS NAVALES
IMPORTACION DIRECTA DE ACEITES
MINERALES Y VEGETALES

Guezuraga y Anasagasti

CABLES DE ACERO PARA LA MARINA,
MINAS Y GRÚAS

DESIERTO-ERANDIO TELÉFONO 8.008
BILBAO

FABRICA DE TOLDOS, VELAMEN
Y BANDERAS

ASPIAZU Y C.^A

Ribera, núm. 20 DEUSTO - (Bilbao)

TELEFONO 876

Se confeccionan toldos impermeables para vagones y carros - Lonas impermeables - Mangueras de Lona Banderas y velámenes para buques Toldos quitasoles - Caparazones para ganado - Trajes y capotes impermeables para marineros, obreros de minas, trabajos de muelles, capataces, excursionistas, etc., etc.

ESPECIALIDAD EN TOLDOS PARA
FERROCARRILES

TOLDOS DE ALQUILER

ASTILLEROS BALLESTER

Construcción naval de toda clase de buques
y embarcaciones

Despacho: SAN JUAN, 28
Astillero y Varadero: CONTRA - MUELLE (Mollet)

PALMA DE MALLORCA

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: MUGUMENDI

Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS
COMISIONES Y CONSIGNACIONES

IBÁÑEZ DE BILBAO, 12
Teléfono núm. 857

BILBAO

FUNDICIÓN Y CONSTRUCCIÓN
DE MÁQUINAS Y CALDERERÍA

Juan Carbonell

ANTIGUA CASA CA'N SALÍ

La Protectora, 39.-Palma de Mallorca

Francisco Freixas

Armador de Vapores Pesqueros de Altura

FREIXAS H. NOS
CONSIGNATARIOS

Paseo bajo Muralla, 13. • Teléfono 18-19 A

Telegramas: Freixas Muralla
BARCELONA

PINTURAS

ESMALTES

MARINA Y COMP.: S. en C.

BARNICES

COLORES

BILBAO

Instalaciones Frigoríficas

BARBIERI de BOLOGNA (Italia)

La fábrica más importante de Europa

FABRICAS DE HIELO

Cámaras para Pescado, Carnes, Leche, etc.

Sociedad General de
Aplicaciones Industriales

Calle Elcano, 24.-BILBAO.-Teléf. 2.166

FABRICACIÓN MECÁNICA DE REDES

DEPÓSITO DE HILOS

V I U D A

DE

BENGOCHEA

o o o

BERMEO

(VIZCAYA)

LUBRIFICANTES ALBANY

Aceites ALBANY para máquinas, automóviles
motores de explosión y especiales

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X.
MELILLA

ESPAÑA MARITIMA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

MADRID

Dirección: VIRIATO, 16, 2.º izquierda

Administración: Calle de SANTA ENGRACIA, núm. 105

APARTADO DE CORREOS 3.029

PRECIOS DE SUSCRIPCION:

España 15 pesetas año

Extranjero . . . 25 » »

Precio del ejemplar cursante. 1,30

(16 páginas texto)

PRECIOS DE ANUNCIOS

I	página corriente.		100	pesetas por inserción
1/2	»	»	55	» » »
1/3	»	»	38	» » »
1/4	»	»	30	» » »
1/6	»	»	22	» » »
1/8	»	»	17,50	» » »
1/10	»	»	13,35	» » »

Estos precios son para tres o más inserciones; para menor número sufrirán un aumento de 10 por 100.

ANUNCIOS ENTRE EL TEXTO: En hojas de anuncio, 25 por 100 de aumento de los precios corrientes. Impresos entre el propio texto, 50 por 100 de aumento sobre los precios de los anuncios corrientes.

CUBIERTAS: Posterior, 200 pesetas inserción (dos tintas)
Interiores, 135 » »

Cuenta corriente con el Banco SOLER Y TORRA HERMANOS, Alcalá, n.º 32

NOTA: Tanto el pago de los anuncios como el de las suscripciones se verificará por adelantado, por trimestre los primeros y por año los segundos, por giro a ocho días vista, salvo orden en contra del anunciante o del suscriptor.

ESPAÑA MARÍTIMA

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

Dirección: Viriato, 16, 2.º izquierda Apartado de Correos núm. 3.029 Administración: Sta. Engracia, 105, 4.º C.

Las alas del genio

El nuevo descubrimiento de América

España ha vibrado de entusiasmo estos días ante la magnífica hazaña de cuatro españoles heroicos. Nuestra raza es así; cuando parece dormida, asombra al mundo con un acto glorioso; todas las almas quedan prendidas en las alas de su genio. Muchas veces, muchas, el sacrificio generoso hecho por sus hijos no fué fecundo; que el espíritu de nuestro pueblo como el del Hidalgo manchego, no se para a distinguir, cuándo lucha con realidades y cuándo va a estrellarse contra las aspas de los molinos...

Ahora, el gesto heroico ha producido una exaltación social. Hasta hace poco, desgraciadamente, no se reconoció a España la importancia de su obra en América. No sólo descubrió un continente, sino más: creó muchos pueblos con su sangre y con su espíritu. Aquellos pueblos, al llegar a la mayor edad, se emanciparon, como se emancipan los hijos de los padres, y lo que fué una guerra civil, entre hermanos para la conquista de este derecho, fué considerado por las otras razas como una guerra entre pueblos enemigos, y como una afrentosa derrota para España. ¡Derrota para España, cuando eran españoles los más destacados caudillos del Ejército de la Independencia, y eran argentinos, colombianos, chilenos, uruguayos, mejicanos, los soldados del Ejército realista! ¡Lucha entre hermanos, sí; lucha entre enemigos, no!

Aquellos pueblos, sanos, fuertes, jóvenes, ricos, plétóricos de fe en sus destinos, sintieron un íntimo dolor ante el abatimiento de España, y, a veces, para no expresar su gran amargura al verla postrada, prefirieron no hablar de ella, considerándola mejor muerta que vencida. Por eso, al verla remozada y joven, dueña de sus industrias, alentada por catedráticos y maestros insignes, dirigida científicamente por Cajal; descrita por literatos y escritores de recia cultura, dueña de laboratorios y de fábricas que pueden ofrecerse como modelo; dispuesta a explotar las riquezas que atesora, y, sobre todo, arrepentida de sus torpezas pasadas, que la llevaron a la pérdida de su rango internacional, aquellos pueblos comienzan a sentirse orgullosos de la madre Patria.

Pero ahora, al verla volar sobre los mares, buscando con seguridad y serenidad admirables, viejas rutas gloriosas por nuevos caminos jamás cruzados por nadie, los pueblos hispanoamericanos, sintiendo en lo más vivo de su ser, el amor a la vieja madre, inmortal, se han puesto en pie para recibirla, no con los brazos, con el corazón.

"España es tan grande—ha dicho un periódico—, que señala al azar, entre sus hombres anónimos, a uno de ellos y resulta un Rada." He ahí expresado el orgullo de los pueblos nuevos, ante el gesto heroico de la nación a quien deben el ser.

Nuestra obra, en el futuro, no puede ser otra que una obra de paz y de fraternidad entre los pueblos. Por eso, aparecen unidos ante los pueblos, todos los que hablan la lengua del Quijote; porque son los

que predicán la buena nueva de la solidaridad universal. Por eso, los poetas de América dicen, como Odriozola, en un soneto dedicado a Franco:

*Con la cinta invisible de tu vuelo glorioso
Uniste un continente con otro continente,
Desgarrando los tules del espacio brumoso
Con la antorcha que irradia su fulgor en tu frente.*

*¡Otra vez manda España un puñado de gloria,
Que América recoge orgullosa en su suelo!
Colón, sobre las aguas del mar, grabó una historia;
Tú, porque tienes alas, la escribiste en el cielo.*

*¡España fué tu cuna; el Uruguay, la mía!
Aquí también sabemos de honor y de hidalguía.
Por eso, ante la enorme grandeza de tu hazaña,*

*Te pido que, al regreso, como conquista homérica,
Te lleves un puñado de la tierra de América
Para echarla en los surcos de la tierra de España.*

¡En los surcos de España, abiertos en todas las tierras del planeta para arrojar la semilla de su espiritualidad! ¡Y en los mares, en los cuales, según el comandante del "Alcedo"—también la marina española va asociada a ésta como a todas las empresas gloriosas—, se hizo el silencio ante el paso del avión. He aquí cómo lo explica el ilustre marino:

"En el Océano prodúcese generalmente una gran confusión de comunicaciones radiotelegráficas. Así fué que, cuando partió el "Plus Ultra" de Fernando Noronha, era poco menos que imposible entenderse con el avión; tantas eran las transmisiones que cruzaban el espacio. Entonces, hicimos un llamamiento a todos los barcos y estaciones y todos a una se callaron. Hízose entonces un gran silencio en el Océano, y sólo quedamos hablando cada siete minutos y medio, entre Fernando Noronha y Pernambuco, el "Alcedo" con el "Plus Ultra".

Es realmente bella e impresionante esa solidaridad de 100 buques de banderas diferentes e intereses diversos, que de pronto se aunan para hacer posible la realización de un magno esfuerzo."

Debió ser impresionante para los marinos el silencio del Océano, tanto como seguramente fué el clamor de las multitudes para los aviadores al pisar tierra americana.

España ha vencido en los aires. La nación olvidada, que parecía más que olvidada muerta, se ha levantado, y como siempre, superándose a sí misma, ha escrito en los aires, en los momentos en que aun está por resolver este importante problema de la navegación aérea, una de sus más brillantes páginas.

Comisión para la redacción del anteproyecto de ley sobre Cooperativas

Continúan con gran actividad los trabajos que la Comisión de Cooperativas realiza, hallándose actualmente su Pleno discutiendo el texto definitivo del anteproyecto de referencia, en el que se han tenido en cuenta los intereses marítimos cooperativos y el fomento de los mismos. La Caja

central de Crédito Marítimo está representada en la Comisión de referencia por el Secretario general de la misma, D. Alfredo Saralegui.

Se trata de un proyecto de gran importancia, que interesa preferentemente a los Pósitos sometidos a la inspección de la mencionada Institución, ya que por ser en su mayoría cooperativos, podrán gozar de las ventajas que en él se concederán a esa clase de Asociaciones.

Los hijos de los obreros del mar

Hace ya mucho tiempo que constituía en mí una obsesión la protección y la educación de los hijos de los obreros del mar y, preferentemente, de los pescadores. Siempre que en mis navegaciones pasaba por nuestro costado alguna embarcación pesquera, en la que, entre sus tripulantes divisaba algún pequeño pescador, se me ocurría pensar en la vida de esos seres, desde su infancia, tan distinta a la ajena y libre de toda preocupación y peligro de los aprendices de la casi totalidad de las demás profesiones. Lógica consecuencia de ello fué que, al encargarme de la dirección de esta Revista, me comprometiera conmigo mismo a ocuparme, desde sus columnas, de la mejora moral y material del niño pescador, con lo que además no hago más que colaborar en la importante labor de difusión de cultura que la Caja central realiza, contribuyendo tan eficazmente a la formación de una generación de hombres de mar mucho más elevada, culta e independiente que la actual.

En este primer artículo, dedicado a tan interesante como transcendental asunto, quiero ocuparme de los huérfanos de los pescadores, de aquellos seres desvalidos que han perdido a sus padres, no contando con otra protección que la oficial.

En el Extranjero existen bastantes organismos dedicados a la educación y sostenimiento de los huérfanos de los marinos. Entre ellos, merece citarse la hermosa institución belga del "Ibis", que funciona en Ostende bajo la protección de Su Majestad el Rey de los belgas.

En España, donde ya existen colegios de huérfanos de militares y marinos, tanto de Jefes y Oficiales como de las clases subalternas, y también otro de funcionarios civiles, aun no se ha hecho nada en este respecto.

Con estas mal trazadas líneas, quisiera en este primer artículo no más que atraer sobre esta cuestión, tan simpática y de tan gran transcendencia social, la atención de las personas altruistas y, dentro de ellas, preferentemente, la de aquellas que tienen relaciones o simpatías con la Marina, a ver si en esa forma fuera posible organizar alguna institución que asegurase a los hijos de esos bravos luchadores del mar, al quedarse huérfanos, no sólo la satisfacción de las más esenciales necesidades de la vida, sino además la educación necesaria para ser en el porvenir hombres útiles a sí mismos y a la sociedad.

ELOY MONTERO.

P U E R T O S D E R E F U G I O

CAMBRILS

Existen en Cambrils 300 embarcaciones de pesca, de cuyos productos vive principalmente aquel pueblo. Los hombres de mar realizan una dura tarea para obtener un rendimiento que, generalmente, no está en relación con el esfuerzo realizado, pero no se quejan; sus características son la laboriosidad y la sobriedad.

Pero en Cambrils no existe puerto ni siquiera un modesto puerto de refugio. En los temporales ocurridos en el mes de enero, se pudo comprobar el gravísimo peligro que corrieron aquellas embarcaciones. En nada estuvo que todo el capital acumulado en fuerza de trabajo y de fatiga fuera destrozado por el mar.

No es esto sólo. También existen en Cambrils tres astilleros, en plena y progresiva producción, cuya ruina será inevitable, si no se construye en plazo breve el puerto de refugio.

Esperamos que las autoridades de Marina, de acuerdo con el jefe de Obras públicas de la provincia, realicen las gestiones necesarias para que se incluya el puerto de Cambrils entre los que hayan de construirse urgentemente.



La reglamentación de la jornada a bordo

En la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra se ha recibido un comunicado de la Federación Nacional de Transportes de Alemania, a la que pertenece la casi totalidad del personal marítimo de aquella nación, manifestando que los representantes de la misma, en la próxima Conferencia Internacional que ha de celebrarse en Ginebra en junio próximo, propondrán se trate inmediatamente de la reglamentación de la jornada a bordo de los buques.

OFERTAS Y DEMANDAS

Se desean ofertas de barcos de cualquier tonelaje y clase, propios para desguazar. Inútil hacerlas si no son capaces para trasladarse por sus propios medios a puerto español del Mediterráneo.

Escribid a

ESPAÑA MARITIMA, Sección O. D. 1

Apartado de Correos

MADRID

*

Estatuto Internacional del Marino o codificación útil de las reglas relativas al contrato de enrolamiento de los marinos

La primera cuestión que se presenta a la consideración de los que estudien ese asunto, es la de si es o no conveniente la adopción de esa reglamentación internacional. Para nosotros, los españoles, tiene un gran interés que se realice tan importante proyecto. Nuestra legislación a ese respecto es de las más progresivas, y como toda mejora concedida al personal, al aumentar los gastos de las empresas navieras, tiene necesariamente que producir un aumento en el precio de los servicios que prestan, nos conviene, naturalmente, que esos beneficios para el personal y, por tanto, que los gastos que llevan anexos, se extiendan a todas las Marinas, suprimiendo así ese motivo de inferioridad en la competencia en que con algunas de ellas nos encontramos. Para las clases obreras, para todos los que deseen la implantación por la evolución, de un régimen de trabajo más justo y equitativo que el actual, constituye el Estatuto internacional del Marino un instrumento eficaz para la realización de sus deseos, ya que, aparte de la influencia que habrán de tener en la redacción y modificaciones de aquél las legislaciones más avanzadas, el hecho de no causar, según antes hemos dicho, perjuicio relativo a la Marina de ningún país, la implantación con carácter internacional de cualquier medida beneficiosa al personal, ha de facilitar, indudablemente, su adopción. Por otra parte, las legislaciones más avanzadas, nada tienen que temer de la inclusión en el Estatuto de reglas menos progresivas, ya que, según los principios en que se inspira su redacción, obliga tan sólo a adoptarlas a aquellas naciones que, hallándose conformes con ellas, cuentan con una reglamentación más atrasada.

Otro de los beneficios a que dará lugar la aceptación de Estatuto por el número mayor posible de naciones de importancia marítima, será el de facilitarse con ello el conocimiento por los marinos de la legislación que les sea aplicable, cuando naveguen en buques extranjeros, cuyo desconocimiento tantos trastornos y perjuicios proporciona actualmente, tanto a los armadores como a los tripulantes.

¿Cuál ha de ser el contenido, carácter y forma del Estatuto? En el contrato del trabajo marítimo existen, como en todos los de su clase, dos categorías de compromisos, constituida una, por

los contraídos únicamente por mutuo asentimiento del naviero y el tripulante, integrada la otra, por los que implican aquellas cláusulas que la ley impone en defensa del interés general. La constancia en los contratos, de esas reglas de orden público, es muy antigua, coexistiendo ya con los desaparecidos reglamentos gremiales. A medida que la contratación del trabajo se iba realizando con mayor libertad, han ido aquéllas aumentando, alcanzado, en la actualidad, a casi todos los aspectos de los contratos de trabajo. La extensión que van alcanzando los contratos colectivos de trabajo hace concebir la esperanza de que sea posible la existencia de una reglamentación nacional e internacional de ellos, que abarcará todos los extremos de la expresada contratación. Mientras esto no llegue, la reglamentación internacional que se proyecta, tendrá que limitarse a las cláusulas que la ley impone consten en los contratos de trabajo marítimo, que se distinguen de las demás que han de integrarlo, por su invariabilidad y por su gran semejanza en las legislaciones de todos los países. De entre ellas debiera adoptarse para el Estatuto las que figuran en las legislaciones más progresivas teniendo en cuenta que la Codificación internacional que se proyecta debe redactarse en forma que asegure un progreso social, y que no existe en todas las legislaciones de las distintas naciones, la misma frontera o línea de separación entre las cláusulas de orden público y las que quedan al libre acuerdo de las partes contratantes.

Por feliz coincidencia, los tres proyectos de Estatuto Internacional de la Marina, presentados a la Comisión Paritaria Marítima, por la Oficina Internacional del Trabajo, por los representantes en aquélla de los armadores y por la Subcomisión que se nombró de su seno, dividen las materias que ha de contener dicho Estatuto, en los siguientes conceptos:

- 1.º Condiciones de aptitud física y profesional necesarias para ser contratado en calidad de tripulante o de oficial.
- 2.º Formación y formalización del contrato de enrolamiento.
- 3.º Fin y rescisión del contrato.
- 4.º Repatriación.

5.º Sanciones disciplinarias y penales del contrato.

Esa unanimidad de pareceres entre los representantes de los intereses en pugna y el organismo oficial internacional, constituye la prueba más evidente de la conveniencia y posibilidad de establecer, bajo esos diversos aspectos, una reglamentación internacional.

Asunto de gran importancia e íntimamente relacionado con la contratación de las dotaciones, es la organización de las Bolsas de Trabajo u Oficinas de contratación. La Oficina Internacional del Trabajo, no habla de ellas, en el cuestionario que para su informe ha enviado a los distintos Gobiernos; pero indudablemente ha de tratarse de su organización con carácter internacional en la próxima sesión de la Conferencia, que, como sabemos, será dedicada exclusivamente al estudio de cuestiones marítimas.

Ninguna profesión tiene, como la de marino, un carácter tan marcado internacional. Un individuo de cualquier otra profesión podrá emigrar; pero el número de países por que viaje ha de ser necesariamente limitado. El marino, en cambio, visita con frecuencia todos los países del globo y en ellos puede terminar o concertar contratos de embarque en buques nacionales o extranjeros. ¿Es que las naciones no debe velar por que esos hijos suyos, que desean ganar honradamente su sustento y el de sus familias, encuentren trabajo en buenas condiciones, y por que para alcanzarlo no sean objeto de explotaciones? Todos sabemos las exigencias, los abusos que cometen los agentes de embarque, para procurar un empleo al marinero desembarcado. ¿Cuáles no serán las de que les hagan objeto esos mismos industriales en puertos extranjeros, en que idiomas, costumbres, personas, todo, les es extraño?

El establecimiento en los principales puertos del mundo, de Bolsas de Trabajo u Oficinas de Colocación, en las que en las condiciones lo más semejantes posible, se atendiese a los marinos de embarcados nacionales y extranjeros, evitaría todos los mencionados perjuicios que a los marinos produce la desorganización actual.

En España, limitado, claro está, a los marinos españoles, algo ha hecho, en ese sentido, la Caja C. de C. M., creando Bolsas de Trabajo en los puertos marítimos de Villagarcía, Cádiz y Barcelona de las que actualmente funcionan tan sólo las dos últimas habiendo sido declarada la de Cádiz entidad oficial por el Ministerio de Trabajo.

ALFREDO SARALEQUI

Contra el analfabetismo

Las Escuelas de los Pósitos

De la Memoria anual sobre la enseñanza en los Pósitos, tomamos los siguientes interesantes datos.

Existen actualmente 131 Pósitos de pescadores, marítimos y marítimo-terrestres, y de ellos tienen establecidas las enseñanzas, y, por lo tanto, escuelas subvencionadas por la Caja, unos 101, alcanzando las enseñanzas el 77 por 100 del número total de Pósitos.

El número de alumnos que asistieron a clase durante el año 1925, es el de 8.100 varones y 300 hembras, concurriendo a las clases un promedio de 50 alumnos; pero en 12 Pósitos pasa de 100 la asistencia a clase.

Las enseñanzas se dividen en dos grupos: generales y profesionales; las primeras abarcan las generales para la infancia, adultos y varios grupos de Geometría, Dibujo y otros, y las profesionales comprenden el aprendizaje del pescador, confección de redes y modelos y la preparación de fogoneros, habilitados, patrones de pesca y tráfico de puerto, y en algunos Pósitos han preparado a los hijos de pescadores de tal manera, que han obtenido plaza de piloto y de maquinista mercantes y de condestable de la Armada, de torpedista y de auxiliar de oficinas de Marina.

Los alumnos de los Pósitos han hecho trabajos, muy notables algunos de ellos, que revelan lo que se podía esperar de estos hijos de pescadores, si tuviesen recursos para poder estudiar.

En los Pósitos se hallan establecidos varias Mutualidades escolares y Pósitos infantiles y también algunos tienen Museos escolares de peces y plantas del mar y de modelos de artes y demás útiles para la pesca. En fines de 1924 sólo existían 77 Pósitos que tenían establecidas las enseñanzas, y en fines de 1925, o sea al año justo, éstos habían aumentado a 101, esperando que en el año actual se eleven a 125, con unos 10.000 alumnos.

Muchas gracias

Algunas revistas profesionales y otras publicaciones han dedicado a ESPAÑA MARÍTIMA un cordial saludo. A todos enviamos nuestro reconocimiento efusivo.

Una buena empresa pesquera

Actualmente, se está desarrollando en nuestro país la afición a la pesca del bacalao, de la que fuimos tan partidarios en la época antigua, y que abandonamos hace mucho tiempo sin saber aun las causas.

Por ahora, aunque hay algunas en formación, tan sólo una Empresa española, la Sociedad "Pescuerías Gallegas", de D. Emeraldó Domínguez, es la que se dedica a la captura de estos peces en las aguas libres de Terranova y otros puntos de los mares del Norte, habiendo efectuado ya varios viajes, en los que capturó abundante pesca.

Sería de muy buen efecto la formación de un Pósito marítimo terrestre, denominado "Pósito de pescadores de gran altura", y constituido con armadores, tripulantes y personal de tierra que hubiera de intervenir en las operaciones de la preparación del pescado.

Un Pósito así constituido, podría obtener muy fácilmente la ayuda de la Caja central de Crédito Marítimo, por medio de un préstamo, al tres por ciento anual, con la garantía correspondiente.

Este Pósito, que precisaría tener 50 socios como mínimo, constituiría, dentro de algún tiempo, una Empresa muy importante, puesto que todos los que lo formasen serían socios de la misma, y, por lo tanto, tendrían participación en la utilidad total, trabajando en ella con verdadera fe, para obtener las ventajas posibles.

Yo creo, que para empezar, se podría adquirir un vapor de unas 500 a 600 toneladas, con un radio de acción para un mes, velocidad de 11 millas y de consumo de unas cuatro toneladas en pesca y de seis caminando, con un depósito grande para 150 a 200 toneladas de pesca, y otro más chico para los desperdicios de la misma, que podrían aprovecharse para elaborarlos luego.

Este barco, listo completamente para pescar durante su primera temporada—dos a tres meses—, es posible no costara más de trescienta mil pesetas, y de ellas se podrían obtener fácilmente de la Caja central las dos terceras partes por medio de un préstamo con la garantía de dicho vapor, pudiendo pagar el resto al vendedor de dicho barco en plazos regulares con el producto de la pesca.

Conseguido esto, y enviado el vapor a la pesca del bacalao, si se tenía suerte y se conseguía en la primera expedición una captura de 200 toneladas—promedio de las dos efectuadas por el vapor "Melitón González", de la Empresa gallega antes indicada—, podrían pagarse los intereses del préstamo e ir cubriendo los gastos que dentro de

poco tiempo seguramente se pagarían del todo, empezando entonces a recibir ingresos, y quién sabe si después de este barco, se podrían adquirir otros y hasta llegar a ser el "Pósito de pescadores de gran altura" una de las Empresas pesqueras españolas más fuertes de los tiempos modernos, puesto que todo es factible, ya que lo más necesario es poder empezar, contando con una base para la constitución de la Sociedad o Empresa, y ésta la tienen por medio del dinero que les facilitase la Caja central.

Ya en el año 1923, se han hecho algunas gestiones por personas vascas para la constitución de un Pósito en estas condiciones, que no pudieron llevarse a vías de realización por varias causas: pero ahora que otra Empresa empezó con fortuna el camino que aquí se señala, ¿no sería la ocasión oportuna para llevar a cabo este proyecto? Inténtelo los pescadores vascos y cantábricos, vuelvan por sus antiguas tradiciones pesqueras de aquellos tiempos en que los pescadores de esas costas, en débiles barcos, se lanzaban a la pesca en los mares del Norte, desafiando todos los peligros y exponiendo constantemente la vida, y verán cómo esta Empresa les dará excelentes resultados y acaso será motivo de que se constituyan otras con el mismo objeto, a fin de poder alcanzar las mayores ventajas posibles para poder dejar de ser tributarios de otros países, en cuanto a la pesca se refiere, ya que hoy tenemos mejores medios para pescar y son las rutas más seguras y las embarcaciones más rápidas y mejor preparadas para la lucha con el mar, que no ofrece tantos peligros como en la lucha antigua.

BENIGNO RODRIGUEZ

Madrid y febrero de 1926.



Una petición justa

Los pescadores del Cantábrico vienen solicitando del Gobierno el envío a aquellas aguas de un cañonero que vigile la pesca de los franceses dentro de nuestras aguas jurisdiccionales.

Francia tiene este servicio admirablemente atendido, y nuestros pescadores desean, por parte del Gobierno español, la misma protección a su derecho.

El desguace de buques

La industria de desguace de barcos, que podría tener en nuestro país extraordinaria importancia y ser fuente segura de trabajo y de riqueza, es casi por completo desconocida entre nosotros.

Son tantas, y de tanta monta, las dificultades con que tropieza en España quien al desguace quiera dedicarse, que sólo muy contadas personas, que bien pueden ser calificadas de heroicas, se han atrevido a intentarlo en gran escala, pero bien pronto se arrepintieron de su gesto. Sólo una entidad de importancia existe en el Norte, pero no creemos que en las condiciones actuales puedan tomar gran incremento sus operaciones. Los particulares que al negocio se dedican, y que comenzaron suponiendo habrían de hallar las indispensables facilidades para el mejor desarrollo del mismo, van uno a uno abandonándolo.

En Francia e Italia, muy especialmente en esta última, se practica con gran éxito, desde hace años, esta industria, favorecida por una lógica política de protección por parte de sus respectivos Gobiernos, ya que éstos han considerado siempre como factor muy importante para facilitar una constante renovación de su flota mercante, el favorecer de modo eficaz el desguace de sus barcos.

El país que más atención ha dedicado al problema es, sin duda, Italia.

Con verdadera pena hemos estado contemplando, durante estos últimos años, cómo los italianos se llevaban, para ser desguazados en sus factorías, admirablemente montadas al efecto, una a una, las grandes unidades de vapor y vela que, por motivo de la crisis actual de la navegación, se hallaban amarradas en nuestros puertos. Sólo del de Barcelona salieron, para ser desguazados, barcos de tanto tonelaje como la fragata "Antonía Mumburú", de 4.000 toneladas; la corbeta "Pedro", de 1.800, y los grandes vapores "Conde Wifredo", "Leonora", "Príncipe de Viana" y "Ausias March", amén de muchos otros que no recordamos en este momento.

Y al verles marchar, no podíamos menos que hacernos la siguiente reflexión: Si los italianos, que tienen su moneda tan depreciada con relación a la nuestra, adquieren esos barcos, pagándolos en buenas pesetas, y a más, sostienen los gastos de conducción a su país, gastos siempre crecidos, tanto si se trata de barcos remolcados, como de buques que vayan por sus propios medios, realizan, como es indudable, un buen negocio. ¿por

qué razón no han de hacer lo propio los industriales de acá?

Indagamos, y pronto nos pudimos dar cuenta de las causas que impiden que en España pueda desarrollarse un negocio como el de desguace, que, de hallarse en las mismas condiciones que otros países, podría ser fuente de grandes ingresos y proporcionar el sustento a gran número de obreros que en él hallarían seguro trabajo.

Como nos consideramos incompetentes para tratar por sí solos el asunto, y, de otra parte, tenemos el firme convencimiento de que los Poderes públicos, si se les plantea razonadamente el problema, han de dedicarle la atención que merece, hemos pedido a ESPAÑA MARÍTIMA—y esta revista nos los ha concedido inmediatamente, percatándose de la importancia del problema—hueco en sus páginas para poder emprender una campaña que tienda a que desaparezcan en nuestro país las dificultades que impiden el desarrollo de la industria del desguace de barcos.

Consecuentes con nuestra idea, hemos solicitado la opinión de uno de los industriales del Mediterráneo, especializado en el desguace, opinión muy valiosa que publicamos a continuación; y en números sucesivos, publicaremos la de otros conocedores del asunto, en lo relativo al modo de actuar con el fin de obtener del Estado la indispensable protección para la industria del desguace.

Nuestro amable interlocutor nos ha dicho lo siguiente:

"Este negocio viene practicándose de antiguo en Francia e Italia por importantes Empresas, que para ello han obtenido concesiones de muelles y varaderos en los puertos en que están establecidas; pues los Gobiernos de ambos países han seguido siempre la política de proteger dicha industria, por considerar que constituye un factor importante para facilitar la constante renovación de su flota mercante en servicio.

En Marsella hay dedicado, exclusivamente para estos trabajos, un dique seco especial para poder finalizar el desguace de los cascos, cuando ya no se puede seguir trabajando a flote.

En Port de Bouc, actualmente los importantes astilleros "Chantiers de Provence", tratan de sortear la agudísima crisis por que atraviesa la industria de la construcción naval, desguazando por cuenta de una casa italiana los acorazados

"Normandie" y "Languedoc" (que todavía no habían sido terminados, y se desguazan cumpliendo acuerdos internacionales), por el reducido precio de *sesenta francos* la tonelada, precio que sólo puede sostener, utilizando los poderosos medios de que dispone, como grúas flotantes y fijas, barcasas y demás *utillaje*, así como una serie de instalaciones oxiacetilénicas.

En Italia, estos últimos años, este negocio ha adquirido una importancia extraordinaria, dedicándose a él importantes Empresas que tienen empleados miles de obreros en sus varaderos de Spezzia, Génova y otros puertos, a donde, gracias a la facilidades que han encontrado por parte de las autoridades, así como por parte de la Banca, que ha llegado incluso a facilitar el 90 por 100 del precio inicial de compra de los buques para desguaces, se han establecido con todos los adelantos modernos, llegando a un grado de perfección, que les permite actualmente desguazar en un período de unos treinta días un vapor de hierro o acero de dos a tres mil toneladas de desplazamiento.

En España, este negocio era completamente desconocido, cuanto yo intenté implantarlo a mediados del año 1920 en vista de los brillantes resultados que daba en otros países. Como vía de ensayo, compré el vapor francés "Duc de Bragance", que hice transportar, para su desguace, al puerto de Mahón, que es el que consideraba más adecuado para ello, dada su amplitud y escaso tráfico; pero ello, no obstante, tropecé con serias dificultades para finalizar el desguace, viéndome obligado a vararlo en un sitio fangoso, lo que me exigió largos y costosos trabajos de preparación para asegurar el éxito de la operación. Además, tuve que tributar por los siguientes conceptos:

Crecidos derechos de Arancel, entonces vigentes, y que han sido posteriormente rebajados a una tarifa prudencial.

Cuatro pesetas por tonelada del buque en concepto de impuestos de transporte, por haberlo traído remolcado.

Dos pesetas cincuenta céntimos la tonelada de impuestos de Diputación y una peseta tonelada de impuestos de transporte por los materiales vendidos a la Península, que fueron casi la totalidad.

Todo esto, unido a los crecidos gastos de transporte, y al elevado coste de la mano de obra, hizo que el negocio no diera el resultado apetecido.

A pesar de lo dicho, no me desanimé y decidí, ya que en los vapores de hierro y acero no podía competir con las casas italianas, dedicarme al des-

guace de buques de madera, de los que tengo introducidos en España las siguientes unidades:

"Mahón ex Lieutenant Pegoud", vendido en Mahón a una Empresa local que actualmente lo está desguazando.

"Commandant Roisin", vendido a la "Salinera Española" para depósito flotante.

"Lieutenant Delorme", en desguace en Palma de Mallorca.

"Carthage", en curso de desguace en Torrevieja.

"Menorca ex Delme", finalizando su desguace en Ciudadela de Menorca.

"Goldfield", finalizando su desguace en Portocolom (Baleares).

El buque "Dannemarie" después de tenerlo inmovilizado tres meses en Barcelona y en vista de las insuperables dificultades con que tropezaba para desguazarlo en ésta, lo he despachado para Torrevieja, donde será desguazado.

Siguiendo mis pasos, ha habido varias pequeñas Empresas que han intentando también implantar este negocio, desguazando pequeñas unidades en Mahón, Palma y Valencia; pero habiendo sido los resultados de estos ensayos bastante mediocres, no creo continúen el negocio, una vez finalizados los desguaces en curso.

Por la experiencia adquirida en las operaciones antes mencionadas, y vistos los resultados de casas italianas y francesas, creo que este negocio podría evolucionar en España, trasformándose en próspero y pujante, bastando para ello tan sólo que las autoridades lo mirasen con cariño y procurasen protegerlo en lo posible, aunque siempre sin detrimento de los intereses generales de la nación, y no hicieran, como hasta ahora, en que dicho negocio es mirado con desconsideración y tenido como un estorbo en todos los puertos en que intenta establecerse: todo lo cual ha alcanzado el resultado de que los capitales se retraigan, haciéndose cada día más dificultoso el comprar nuevas unidades para ser desguazadas en España. Como prueba de lo dicho anteriormente, bástame mencionar que en Mahón, al solicitar permiso para desguazar el "Mahón ex Lieutenant Delorme" en el mismo muelle en que había desguazado el "Duc de Bragance", el permiso me fué denegado con el pretexto de que con el ruido de las operaciones de desguace se molestaba a los empleados de las oficinas del Gobierno militar, que están establecidas en las proximidades, sin tener en cuenta que con ello se me ocasionaban perjuicios de consideración.

Lo más esencial en el negocio y lo que más deberían proteger las autoridades es la concesión,

en puertos y sitios abrigados, de terrenos a propósito para que en ellos pudieran establecerse varaderos, grúas y demás instalaciones necesarias para reducir, en lo posible, el precio de coste del desguace, procurando igualarlo al de las casas extranjeras a fin de poder también competir con ellas en la compra de buques de hierro y acero para desguace.”

Por hoy, nosotros sólo añadiremos que el Gobierno italiano tiene concedidas desde hace tres años, primas al desguace por valor de dos millones de liras, y que en todo el mundo, según el “Lloyds Register”, se desguazaron, en 1924, cerca de un millón doscientas mil toneladas de vapores y barcosmotores, sin contar los veleros, que aumentarían sensiblemente dicha enorme cantidad de tonelaje desguazado.

JAIME FONT MAS



De las Repúblicas Hispano-americanas

CHILE

Hace poco tiempo—bajo la dictadura del general Altamirano—, se dió un Decreto en Chile altamente beneficioso para los empleados particulares, gracias al cual, no sólo tienen derecho a disfrutar del retiro, sino a un seguro de vida, al anticipo de cantidades en casos de desgracia familiar y a la construcción de casas baratas.

El Ministro de Marina actual, en Decreto-ley reciente, establece que los empleados a bordo de los barcos mercantes pueden acogerse a los beneficios de aquella ley. Se consideran empleados, a los efectos de esta ley, los capitanes, pilotos, ingenieros, contadores, médicos, farmacéuticos, sobrecargos, practicantes, radiotelegrafistas, mayordomos y contramaestres en buques mayores de mil toneladas.

* * *

Los oficiales de la Marina mercante, de acuerdo con los tripulantes, prosiguen su campaña para obtener la Caja de retiro y Previsión social, mediante ciertas imposiciones de ahorro mensual por parte del personal, como también por parte de los armadores.

Uno de los directores de la Protectora de Empleados públicos de Santiago marchó al territorio marítimo para iniciar un estudio, a fin de formar una sección de esa Caja con el personal marítimo;

pero siempre que los contratos del personal de la Marina mercante se formalicen, por lo menos, por seis meses, pues de otro modo no había cálculo posible en la organización de los aportes e imposiciones.

Esta proposición ha sido puesta en conocimiento del personal de tripulantes, para que se pongan de acuerdo en el punto ya indicado, porque es de notar que muchos tripulantes han sido, y continúan siendo, partidarios de los contratos por viajes, sistema que no permite organización de ninguna especie.

En consecuencia, dependerá ahora del acuerdo de los gremios marítimos el que tengan una ley de Caja de retiro y Previsión social, que beneficiaría a todos, y que será una garantía completa para las familias de oficiales y tripulantes en el caso de cualquier accidente en el servicio.

MEJICO

Dice nuestro colega *El Demócrata*, de Méjico:

“La industria pesquera en Campeche, que podría ser una fuente inagotable de riqueza para el Estado, es un desastre, al extremo de que apenas si esa entidad saca provecho alguno de ella, como tampoco lo sacan en las proporciones debidas quienes la explotan.

Según las últimas noticias recibidas, existe una Compañía norteamericana que tiene el propósito de hacer un viaje de exploración por el litoral campechano, a efecto de establecer, después de dicho viaje, una factoría fuerte en la zona, para pescar, no sólo en el litoral de Campeche, sino también en el de Tabasco y Yucatán, en donde se encuentra tanta variedad de peces como enfrente de las costas campechanas.

Se sabe ya precisamente, que estos industriales tienen el propósito de invertir en el pretendido negocio no menos de 300.000 dólares.”

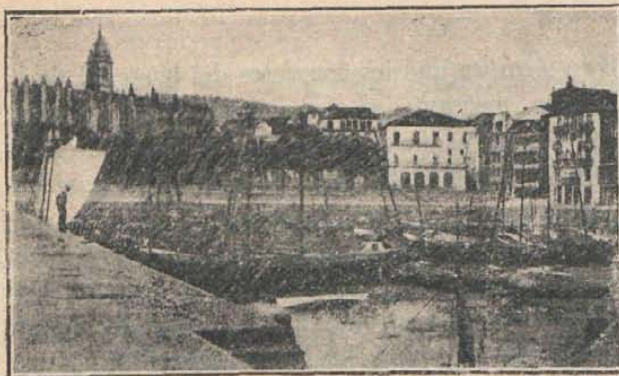


Un rasgo simpático

El Conde de Barbate, presidente de la Federación de Armadores de España, ha entregado al Pósito de Pescadores de Barbate 22.000 pesetas, para que pueda construir un edificio social.

Este rasgo que pone de relieve la generosidad del Conde de Barbate, demuestra también el interés que todas las clases de la sociedad sienten por los Pósitos, instituciones que cada día realizan una labor más eficaz en beneficio de los obreros del mar.

Enviamos nuestra felicitación efusiva al Conde de Barbate y al Pósito de Pescadores.



Puerto de Lekeitio (Vizcaya)

Del Norte salieron los fuertes navegantes que asombraron un día, por su audacia, a los hombres de los demás países; de la tierra del Norte, que baña el Cantábrico, salió Elcano el primer navegante que dió la vuelta al mundo. En la costa norteña cuajó por vez primera la idea de la asociación entre los hombres del mar; y las más antiguas organizaciones pesqueras allí echaron sus raíces. Se comprende, pues, la importancia que para el futuro de los Pósitos de Pescadores Marítimos y Marítimos Terrestres, tenía que los pescadores del Norte se incorporaran a esta obra social.

La idea se ha convertido ya en realidad. Un hombre de voluntad de hierro y de gran espiritualidad, que desde hace años está dedicado a esta empresa, realizó el milagro. Don Alfredo Saralegui que comenzó su obra en Lekeitio, precisamente ha tenido la satisfacción estos días, a la vuelta de los años, de ver cómo aquella masa pescadora, sintiendo la fuerte atracción de las ideas defendidas por el apóstol se asocia con todo entusiasmo a ella, ajustando su fuerza y su vitalidad a la gran empresa nacional que trata de obtener una vida mejor para los pescadores.

Hace poco, varias asociaciones de navegantes del Cantábrico se transformaron en Pósitos. En los primeros días de este mes se celebró una Asamblea en Bilbao para consolidar esta labor. Asistieron representantes de los Pósitos y Sociedades de Pescadores de San Sebastián, Pasajes, Guetaria, Orio, Motrico, Ondárroa, Elanchove, Lekeitio, Bermeo, Mundaca, Santurce, Ciérvana, Arminza, Castro Urdiales, Santoña, Comillas, Santander, Colindres, Laredo y San Vicente. Varios millares de hombres curtidos por el mar estuvieron allí representados, y trataron, bajo la presidencia de D. Alfredo Saralegui, de establecer, para el futuro, las líneas sobre las que debe descansar una sólida organización.

El orden del día de la Asamblea se refería a asuntos importantísimos. Helos aquí:

Por el Cantábrico

Las grandes fede

Federación de Pósitos de la Región.—Se acordó que las respectivas sociedades examinaran el proyecto de reglamento en el plazo de dos meses, pasado el cual, se volverá a reunir la Asamblea para aprobarlo definitivamente e implantar la Federación.

Otros asuntos.—Las asociaciones acordaron estudiar la mejor manera de establecer las compras en común, pues de ellas se podrán obtener grandes beneficios; crear Cooperativas con la mayor urgencia, habiendo indicado el Pósito de San Pedro de Ondárroa que iniciará esta sección con la venta de raba y gasolina, y Santa Clara con una pescadería; ver con satisfacción las gestiones que se realizan para establecer la venta directa del pescado en Madrid; fomentar la enseñanza y crear los Pósitos Infantiles, dada la utilidad que para los hijos de los asociados tienen las instituciones de este carácter, y crear, asimismo, la sección de Socorros Mutuos.

En el acto reinó el mayor entusiasmo, quedando así demostrado que el ideal ha prendido en las almas de aquellos pescadores.

Desde Bilbao se trasladó el Sr. Saralegui a Gijón, siendo recibido en la estación de aquella hermosa ciudad por representantes de los armadores pesqueros, una nutrida Comisión del Pósito Marítimo Terrestre de aquel puerto y delegaciones de los Pósitos de Lastres y Avilés.

La labor del incansable propagandista de los ideales de paz y justicia social, fué muy interesante. Estuvo en Candas, Luanco y Avilés, San Juan de la Arena y Cudillero, donde explicó



Ondárroa (Vizcaya) Dársena fangosa que al quedarse en seco produce muy malos olores, y casas de los pescadores

raciones de Pósito

importantes conferencias sobre la Misión Social de la Caja de Crédito Marítimo. También en Gijón dió una notable conferencia que fué muy aplaudida.

He aquí cómo explica un colega de Gijón, su visita a Lastres:

"El ilustre jefe de la Armada, Sr. Saralegui, dedicó el día de ayer a visitar el vecino puerto de Lastres.

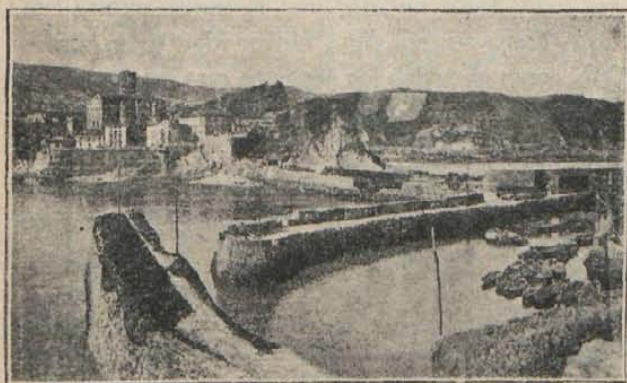
En Lastres fué recibido por el Sr. Alcalde, don Cándido Llera, en cuya compañía se encontraba D. Isidoro Roza, los fabricantes D. Emeterio Llera y D. Elías Gallego, el contraamaestre de puerto D. Leopoldo Galán y el cabo de Carabineros del puesto con un número del Cuerpo.

El Sr. Llera saludó al ilustre visitante en nombre de aquellos marinos, ofreciéndole sus respetos. En la Rula, propiedad del Pósito marítimo, se izó la bandera española.

Terminadas las presentaciones de rigor, el señor Saralegui, seguido de las comisiones locales y del pueblo en masa, se dirigió al teatro, en cuyo local pronunció una interesante conferencia sobre los beneficios que a la sufrida y laboriosa gente de mar reportan los Pósitos marítimos creados con la cooperación del Ministerio de Marina para arrancarles de las garras de la usura y darles el grado de cultura a que por sus esfuerzos se hacen merecedores.

Al terminar su hermosa disertación, el ilustre visitante fué aplaudido por el público con gran entusiasmo, dándose vivas al padre del marino y a los pueblos de Lastres y Gijón.

Después de estos actos los concurrentes fueron obsequiados con una suculenta "fabada", termi-



Puerto y muelle de Guetaria con las redes de pescar tendidas en él



Puerto de Mundaca en Vizcaya

nada la cual el culto marino fué despedido con las mismas muestras de entusiasmo que a la llegada al pueblo.

De regreso en Gijón, D. Ramón Plasencia, en su domicilio, le obsequió con un té de honor, al que asistió una representación de este Pósito.

Más tarde el Sr. Saralegui estuvo en la Comandancia de Marina, esperándole a la salida la Junta Directiva del Pósito gijonés con la mayoría de los socios, que dieron también, al igual que los de Lastres, un viva al padre de los marinos, al que éste contestó con otro a los pescadores de Gijón que, agradecidos en extremo al ilustre viajero, le participaron su acuerdo de nombrarle en la próxima junta que celebren, presidente honorario de la Sociedad, atención a la que el Sr. Saralegui correspondió prometiendo enviarles un retrato suyo para colocarlo en el local social."

* * *

El Sr. Saralegui, después de despachar algunos asuntos urgentes en Madrid, se trasladó a Valencia en donde habrá de crearse la Federación de Pósitos de Levante.

Diario de Valencia nos da cuenta detallada del acto celebrado. He lo aquí:

"Como previamente se anunció en la Prensa local, ayer se inauguraron, en el local del Pósito de Pescadores El Progreso, las secciones de constitución de la Federación de Pósitos de Pescadores y marítimos de la región comprendida entre Castellón y Garrucha, para cuya meritísima labor ha llegado de la corte el Excmo. Sr. D. Alfredo Saralegui Casellas, Jefe de la Sección Social de la Caja Central de Crédito Marítimo y Secretario general de esta institución.

Se hallaban representados en el acto de dar principio la sesión preparatoria, los Pósitos de Denia, Cartagena, Isla de Tabarca, Calpe Guardamar, Villajoyosa, Santapola, Torrevieja, Campello y los tres establecidos en Valencia.

Es de una trascendencia importantísima la obra de pacificación social que desarrollan esta clase de instituciones, creadas por iniciativa del citado señor Saralegui, y se ha traducido prácticamente tal trascendencia en la primera reunión que ayer tuvimos la satisfacción de presenciar.

A las once de la mañana dió principio la sesión inaugural, ocupando la presidencia el alma de la institución, D. Alfredo Saralegui, a quien acompañaban el Capitán de Ingenieros y Secretario de la Junta provincial de Abastos Sr. Calduch, delegado expresamente por el Excmo. Sr. Gobernador civil, y D. Manuel Ayora, designado por, la Alcaldía.

El Sr. Saralegui, en forma sencilla, pero elocuente, hizo una detallada exposición del fin que persigue la unión que hoy toma estado en la vida social, encaminada, principalmente, a la dignificación del obrero marítimo, elevación de su nivel cultural y profesional, fomento del hábito de la previsión y ahorro, y, especialmente, a la eliminación en su vida del alcoholismo y de los parásitos que en forma de intermediarios, comisionistas, asentadores, etc., les explotan sin escrúpulos, escudándose en la falta de cultura y de preparación social de la clase.

Detalló, en forma que produjo honda emoción en la concurrencia, la obra de regeneración social realizada por las secciones culturales de los Pósitos, citando casos de organismos de esta naturaleza creados en las escuelas entre la clase infantil, que se desenvuelven en forma práctica y que preparan a la futura generación de los hombres de mar para que sean útiles y provechosos a la sociedad en el momento en que hayan de dar pruebas de su actividad y conciencia de sus actos.

A seguida se procedió a la lectura del reglamento de la Federación, que fué aprobado, con las alteraciones de forma que recogían aspiraciones de algunos Pósitos.

En la sesión de la tarde se procedió a la elección del Comité ejecutivo de la Federación, que ha quedado integrado por su Delegado del Pósito "El Progreso", de Valencia, como Presidente; Vicepresidente, el de Santapola; Contador, el de Pescadores, de Denia, y Vocales, los de Cartagena y Campello, designándose para Secretario al señor Caudet.

El Sr. Caudet encareció a los concurrentes procuraran la instalación práctica y eficaz en los Pósitos del régimen de retiro obrero, exponiendo brevemente lo forma de su desarrollo y la garantía que para el marino representa su afiliación a dicho régimen.

El Delegado del Gobernador ofreció el concurso de la autoridad para la obra de saneamiento

de la política de abastos que persigue la Federación, y otro tanto hizo el representante del señor Alcalde.

Terminó el acto en medio de gran entusiasmo, y se expidieron telegramas a los señores Ministro de Marina y Director general de Navegación, dando cuenta del mismo.

Y para terminar, un comentario: Conocíamos, por haberse ocupado la prensa de gran circulación, la gran obra del ilustre sociólogo señor Saralegui; estábamos convencidos de su eficacia y bondad; pero al contemplar ayer a este apóstol de las clases marinera y pescadora, y escuchar de sus autorizados labios lo que representa esta obra, hemos sacado el convencimiento de que en el campo de la moderna ciencia sociológica, la acción bienhechora y altruista que se desarrolla bajo la dirección del culto marino, es sin disputa la página más bellamente escrita, la más intensamente sentida y, sin duda, la más humana de cuantas se conocen."

FRANCISCO BRAVO



Régimen obligatorio de Retiro obrero para los pescadores

Vemos con gran satisfacción el interés con que actualmente se ocupa el Instituto Nacional de Previsión, de incluir a los pescadores en el seguro obligatorio de vejez.

En la Asamblea de Cajas colaboradoras, celebrada en el mes de diciembre último en dicho Instituto, presentó un interesante proyecto, en relación con tan importante asunto, el Director de la Caja colaboradora de Galicia, señor Bacariza.

Se trata de una cuestión de difícil solución, sobre todo para aquellos pescadores que van a la parte en embarcaciones de poca importancia y cuyos armadores no son, por lo tanto, capitalistas.

La Caja central de Crédito Marítimo, que en éste, como en todos los aspectos que interesen a los pescadores y, en general, a todos los obreros del mar, viene laborando sin cesar, a partir del año 1922 cerca del mencionado Instituto, para incluir a los obreros de que nos ocupamos en el régimen obligatorio del Retiro obrero, ha conseguido, por fin, por lo que se ve, que el Instituto Nacional de Previsión preste a este asunto el interés que merece.

El espacio de que disponemos en este número nos veda ser más extensos; en el próximo, volveremos a tratar de este asunto con más detenimiento.

Organización de los servicios de pesca en Noruega

Tanto en esta nación como en todos los países del mar del Norte, el desarrollo adquirido por la industria pesquera es, no sólo debido a la riqueza y variedad de la forma marítima comestible, sino también a la profusión que existe de organizaciones de los servicios públicos encargados de su vigilancia y de su fomento.

La Dirección general de Pesca de Noruega está formada de un Director general, un Consejero jurídico, otro práctico y cuatro Oficiales ayudantes. La Dirección ha estado confiada, hasta hace poco, al célebre naturalista Johan Hjort. El personal de esta dependencia se agrupa en tres servicios, que son: Técnico-comercial y de Propaganda; de Vigilancia, y de Investigaciones científicas.

El primero tiene a su cargo el análisis de los productos destinados a la industria, el examen del pescado conservado en todas sus formas y las experiencias tendentes a mejorar los métodos de elaboración y refrigeración del pescado. Este servicio mantiene dos agentes, uno en Hull y otro en Hamburgo, a fin de que puedan informar de todo cuanto pueda hacerse para aumentar y mejorar la exportación pesquera.

El servicio de Vigilancia es el encargado de la inspección de las faenas de captura. Además de los comisarios, agentes y guardas, existen 16 inspectores verificadores que ejercen sus funciones en 14 puertos de pesca, considerados como mercados oficiales de los barriles de arenques.

El servicio científico es el destinado al estudio biológico del arenque, del bacalao y del sprat, hasta hace poco tiempo conocido con el nombre de sardina de Noruega. Dispone de dos naves equipadas, especialmente el "Michal Sars" y el "Jhon Hjort", y de tres estaciones biológicas en Bergen, Trondhjen y Drobach.

Todos los servicios de correos, telégrafos y teléfonos están en relación con la Dirección de Pesquerías, informándola de la presencia de los pescados—en sus viajes emigratorios—para que sea aprovechada de la mejor manera posible. Estas noticias se transmiten a todas las poblaciones pesqueras para conocimiento de armadores, pescadores, comerciantes y fabricantes de conservas.

Se sabe así por todas partes el estado del tiempo, la dirección que siguen los cardumenes, la situación geográfica de los mejores bancos, el número de embarcaciones que están pescando, las capturas efectuadas, las partidas desembarcadas, los precios por que han sido vendidas, las peti-

ciones recibidas de todas partes y de entre ellas, las que quedan por satisfacer, los lugares de capturas más provechosas, el tamaño medio del pescado, su estado de gordura, etc., etc.

El servicio de Estadística es completísimo, y se realiza con tanta rapidez, que los dedicados a la industria saben cuándo tienen que restringir o ampliar la capacidad productora de sus factorías.

Al progreso, siempre creciente, de la pesquería ha contribuido también, y en una forma muy tangible, la Prensa del país. No hay diario noruego que no se ocupe extensa y cotidianamente de la principal industria nacional. A pesar de eso, la Dirección general de Pesca publica, por separado, un diario especial, el *Fiskets Gang*, del cual extraen de ordinario todos los periódicos políticos y comerciales las informaciones que suministran sobre el ramo.

Publica, además, la Dirección general Memorias y monografías científicas y técnicas, en inglés y noruego, con el título de *Report on norwegian fishery and manne investigations*. Las Empresas marítimas, las Sociedades y los fabricantes de conservas publican, por su parte, revistas destinadas al fomento y desarrollo de sus industrias.

Conocida esta encomiable actividad y el entusiasmo desbordante del noruego por dar a conocer con severa exactitud todo lo que pasa en el campo vario de su industria predilecta, se comprende que el Storting (Parlamento noruego) haya sido siempre generoso para auxiliar a las gentes de mar, desarrollando los servicios médicos, de instrucción y de crédito entre esos gremios hasta un límite encomiado en todo el mundo.

Y este resultado maravilloso es la obra de un cuarto de siglo. Data de la época en que el pueblo noruego comenzó a darle la importancia correspondiente a las investigaciones biológicas de Johan Hjort y que, consideradas hasta entonces como de un mero valor especulativo, fueron poco a poco aplicadas íntegramente a la industria pesquera con resultados tan provechosos, que la pesca en Noruega no es una industria entregada, como lo estaba antes, al azar, sino que, por el contrario, tiene ahora un fundamento científico, basado en el conocimiento perfecto de la vida y de los hábitos de los peces.

Por lo demás, el Gobierno, como el Parlamento, ni legisla ni reglamenta, sin la anuencia de las personas dedicadas a la industria.

M. LABANDERA.

Los tesoros ocultos

En Rodalquilar hay minas de oro. Yo no lo creía de manera absoluta. Tenía una vaga sospecha acerca de la existencia de oro en la Andalucía oriental... Pero lo he visto con mis ojos y lo he tocado con mis manos. Algunas veces suelen ser ciertas las noticias que dan los periódicos.

Confieso que no sabía cómo se producía el oro. Nunca me detuve a investigar en la Mineralogía, ni pasó por mi mente que el oro estuviese en las entrañas de la tierra, como el hierro, como el carbón o como otro cuerpo orgánico cualquiera. Los mineralogistas no dan mucha importancia a la vulgarización de sus investigaciones. Además, se valen de fórmulas enrevesadas, que nadie entiende; ni ellos, aunque afirmen lo contrario. Esta falta de preparación en que estamos todos los ciudadanos, con respecto a la procedencia del oro, nos obliga muchas veces a cometer grandes pifias.

Hay, por ejemplo, quien se ha conformado con la teoría de que el oro, en pepitas, se encontraba antiguamente entre las arenas de los ríos. Aceptada esta teoría sin discusión, como la cosa más absoluta de la tierra, creen que todo el oro del mundo procede del río Darro, que discurre sin prisa bajo la Alhambra granadina y de los ríos de América, adonde fueron nuestros aventureros. Todo el oro que había en la tierra lo acaparó España entonces. Ha ido de mano en mano. Se ha transformado constantemente; pero no se ha perdido un adarme. He ahí la teoría más generalizada sobre la procedencia del oro...

Declaro que no sabía que el oro pudiera encontrarse en Rodalquilar, junto al mar latino, en pleno siglo xx. Uno de los motivos más grandes de mi admiración hacia los indios era que pisaban el oro indiferentes y despreciativos. ¡Pensar que por el oro se destrozan los pueblos hoy, y vibran los seres humanos víctimas de la ambición y del odio!...

He tenido que rendirme a la evidencia. En efecto, hay más oro del que circula entre los hombres: el que está escondido bajo tierra. Con lo que no transijo de ninguna manera es con que el oro se produzca de una manera material. Me han enseñado pepitas llamadas de oro nativo y oro en cuarzo.

—Mire usted el oro; son estas partículas.

No he querido desengañar a los pobres hombres que creen que el oro se puede dar en cualquier parte de la tierra; pero tengo la plena seguridad de que el oro fué creado artificialmente por los alquimistas, como elemento de disolución de la Sociedad humana. Los pueblos que dominaron al mundo en la vida pretérita se valieron del oro como arma definitiva. Entre estos pueblos estaba el árabe, que ha desaparecido de la tierra, porque se dejó sus tesoros enterrados en España, antes de embarcar para Africa, expulsado por los reyes cristianos.

La mina de oro de Rodalquilar es un tesoro oculto. Yo he visto el oro, es cierto. Lo he visto en cuarzo, desgastado por la acción del agua, en polvo y en lingote. Creo que lo que vi es oro auténtico; pero no tengo ninguna sospecha sobre su procedencia. No es oro nativo, no. Es un tesoro de cualquier rey moro o de algún traficante de artículos raros, que tuvo miedo a sacarlo de España, confiado en que algún día volvería a ella... No ha vuelto el dueño del tesoro, y él acaso ha llevado a los cristianos al lugar donde el oro estuvo oculto cinco siglos. Por eso parece un mineral cualquiera. Es tal la atracción del oro, que la tierra, las piedras y el agua fueron adhiriéndose a él. Y han formado un cuerpo orgánico, que los mineralogistas llaman cuarzo aurífero en su afán de someter a las leyes de la Mineralogía ese poderoso elemento, que es dueño del mundo...

RODOLFO VIÑAS.



Congresos de oficiales de la Marina mercante

Con el fin de estudiar los tres proyectos de Convención que han de ser discutidos en la próxima Conferencia Internacional de Trabajo, la opinión que en relación con ellos han de sustentar los representantes de los oficiales de la Marina mercante en dicha Asamblea, ha sido convocada para el 12 del próximo abril, en Madrid, una Conferencia de Delegados de las organizaciones españolas y portuguesas de aquella clase.

Discusión en torno del artículo 4.º del Reglamento del Trabajo

En la reunión del Pleno de la Junta Consultiva celebrada el mes último se trató únicamente de la solicitud de varios Pósitos marítimos en súplica de que se haga extensivo al personal subalterno de los buques mercantes el artículo 4.º del Reglamento de trabajo a bordo de los mismos, en virtud del cual se concede al personal técnico el disfrute de un mes de descanso después de haber efectuado doce meses de navegación.

Se habían presentado en relación con dicha solicitud una propuesta a la Comisión permanente de la Junta Consultiva, relativa a la redacción definitiva que debería darse al artículo 4.º de referencia y una moción del vocal Sr. Martí Ventosa.

Al iniciarse la discusión sobre el asunto, el señor Martínez Fernández, representante de las Sociedades de Maquinistas Navales y Presidente de la de Gijón, presentó la propuesta de que la Junta Consultiva declara la intangibilidad del artículo 4.º de que nos ocupamos y la conveniencia y necesidad de que se creasen a la mayor brevedad posible los Comités paritarios y los Tribunales industriales para la resolución de las incidencias que se presenten en la aplicación del mencionado artículo 4.º.

El Sr. Martí Ventosa hizo presente que, de no aprobarse la moción por él presentada, se adheriría a la propuesta de los maquinistas navales.

El Sr. Morales, en representación del Pósito marítimo de Barcelona, y contestando a unas manifestaciones del representante de los maquinistas, expresivas del temor de que la extensión al personal subalterno de los beneficios que el mencionado artículo 4.º concede al personal técnico pudiera dificultar la aplicación a este último de los beneficios de referencia, hizo constar que, aun cuando, si cabe, con mayor razón que a dicho personal técnico debe de aplicarse el mes de descanso al personal subalterno, no tenía inconveniente en que se demorase la resolución de la propuesta de los Pósitos marítimos hasta que quedase perfectamente reglamentada y asegurada la aplicación de las ventajas de dicho artículo a aquel personal.

Los Sres. Latorre y Anastasio, representantes de las Compañías Sota y Aznar y Trasmediterránea,

respectivamente, no se oponen a la aplicación del artículo de referencia; pero opinan que hallándose próxima la celebración de la Asamblea de la Sociedad de las Naciones, en la cual habrá de discutirse el cuestionario que sobre la contratación de las dotaciones envía a informe la Oficina Internacional del Trabajo, debería supeditarse al acuerdo que allí haya de adoptarse la aplicación en España del mencionado artículo 4.º, teniendo en cuenta la grave crisis por que atraviesa actualmente la Marina mercante, y que todo lo que signifique gasto para ésta, de no adoptarse con carácter general por todas las naciones, significa poner en un plano de inferioridad manifiesta a la Marina nacional. En tal sentido, presentó una moción el Sr. Latorre, la cual, puesta a votación, fué aprobada, con la oposición de los representantes del personal, a excepción de los de la Transatlántica y con la abstención del oficial.

* * *

Como se trata de un asunto que ha apasionado al personal facultativo marítimo durante mucho tiempo, dando lugar a numerosas controversias en las revistas profesionales, nos creemos en el deber de exponer algunas consideraciones respecto a la actuación de los elementos que han intervenido en la adopción del acuerdo que acabamos de exponer del Pleno de la Junta Consultiva, que significa, en síntesis, la prolongación del *statu quo* actual.

La Marina mercante nacional pasa, como todo el mundo sabe, por un período de grave crisis desde que terminó el paro forzoso mundial motivado por la guerra, que no fué aprovechado por aquélla, para con los beneficios extraordinarios obtenidos transformar el material antiguo empleado en España por otro más moderno, que hiciera posible competir con el Extranjero en condiciones ventajosas.

La concesión de un mes de permiso anual al personal náutico significa no sólo un gasto de importancia para las empresas navieras, sino una desorganización en el servicio, que viene a su vez a transformarse en pérdidas en la industria, razones por las que los navieros desean no cumpli-

mentar el mencionado artículo 4.º A su vez, el personal embarcado, que no tiene la seguridad de ocupar al terminar el expresado mes de licencia los mismos puestos que venía desempeñando hasta que principiaron a gozar de aquél, teme que, de concedérsele el mes, se le irroque ese perjuicio, unas veces por ser inevitable y otras, como represalias por haberlo solicitado. En cambio, el personal desembarcado vería con gusto que quedasen vacantes automáticamente varios puestos en los buques, para ellos ir a ocuparlos.

Estos son los tres factores que han intervenido en la gestación de todo este asunto. Para hacer desaparecer alguna de las dificultades que impiden la aplicación del artículo 4.º, era preciso, en primer lugar, hacer un estudio detenido del asunto que abarcase todos los casos que en la práctica puedan presentarse, según la clase de navegación a que cada buque se dedica, a resolver lo cual obedecía la bien estudiada e intencionada moción presentada por el Sr. Martí Ventosa y la indicación hecha en tal sentido por el Sr. Anastasio; para coadyuvar a la desaparición de obstáculos, van encaminadas también las manifestaciones que el Sr. Morales hizo en nombre del personal marítimo, de que no veía inconveniente en que se demorase la concesión al personal subalterno de los beneficios del mencionado artículo 4.º, hasta que no estuviese perfectamente asegurada su aplicación al personal de oficiales. Por su parte, los maquinistas navales consideraban intangible el mencionado artículo 4.º, y para que no hubiere dificultades en su aplicación, propugnaban por el establecimiento, como hemos dicho, de los Comités paritarios y Tribunales industriales, proyecto que hace tiempo la Junta Consultiva aprobó y elevó a la resolución ministerial.

En el debate que se suscitó sobre este asunto, pudo verse que todo el personal marítimo, a excepción de los representantes del personal de la Trasatlántica, que goza ya de las ventajas del artículo de referencia, se hallaba unido para su defensa; pero sin la unidad de acción ni de criterio, tan necesarios para salir airoso en esta clase de empresas.

Decartada ya por el momento, en virtud del acuerdo de referencia, toda modificación del artículo 4.º, por lo que su aplicación en la práctica dependerá de que el personal de oficiales reclame o no su aplicación de la autoridad competente, debe pensarse por el personal, fundados en ciertas generosas manifestaciones que varias veces han hecho algunos vocales representantes de los navieros, en su modificación o sustitución por la concesión de un mes de paga al personal con

derecho a gozar del mes de permiso. Se trata de una reforma que equivaldría al aumento de los sueldos actuales por lo que el personal debe pensar si en esta orientación le convendría desarrollar su futura actuación.

JUAN DE LA COSTA.



Comisión para el empleo de tiempo libre de los trabajadores

De la Comisión interministerial encargada de estudiar y proponer la solución más acertada para el empleo del tiempo libre de los trabajadores, forman parte, en representación del Ministerio de Marina, los Sres. Cabrerizo y Aledo, Ingeniero Naval. Por su parte, el Ministerio de Trabajo ha nombrado, entre otros vocales, al Sr. Saralegui. Este, en la Subcomisión de Higiene, de la que forma parte, ha presentado una propuesta de fomento de las Casas del Marino y del Pescador, con el fin perseguido por la Comisión de que nos ocupamos, y el antialcohólico. En la expresada moción se trata de que por los Ministerios de Marina y Fomento se facilite la concesión de terrenos de la zona marítimoterrestre para la edificación de las llamadas Casas del Marino y del Pescador, que éstas sean consideradas por el Ministerio de Trabajo como casas baratas, a los efectos de los préstamos y primas que se conceden, y que se estimule a las entidades provinciales, municipales, navieras y demás personas y entidades interesadas en el fomento de los intereses marítimos nacionales, a que en los puertos principales fomenten el establecimiento de esas Instituciones y contribuyan a su sostenimiento.

Propuso también que se prohiba a toda clase de patronos la instalación de establecimientos de bebidas en las proximidades de los lugares en que ejercen su industria, y el que, tanto en ellos como en los economatos y casas de comidas, se paguen jornales, así como que pueda en ese momento descontarse cantidad alguna para el pago de deudas por bebidas alcohólicas.

A LOS SUSCRIPTORES

Todos los giros y correspondencia administrativa diríjanse a la Administración de esta Revista, calle de Santa Engracia, núm. 15, 4.º C.—Madrid.

La Oficina Internacional del Trabajo y la Junta Consultiva de Navegación

Dos sesiones ha empleado la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación, en el estudio de los tres cuestionarios que la Oficina Internacional del Trabajo envió a todos los Gobiernos, interesando su informe en relación con aquéllos, que se refieren a la redacción de un Estatuto internacional de los marinos, a la reglamentación internacional del cumplimiento de la legislación del trabajo marítimo y la simplificación de la inspección de los emigrantes.

En la sesión del día 21 de enero, en la que se trató del primero de esos proyectos, el Sr. Latorre, representante de la Compañía Sota y Aznar, propuso se adoptase, como contestación al cuestionario correspondiente, la codificación de reglas y sanciones del contrato de enrocamiento de las tripulaciones que a la Comisión Paritaria Marítima presentó la Subcomisión que de su seno se nombró con dicho objeto, integrada por un armador y un tripulante. Después de unas palabras del señor Saralegui, que hizo resaltar la oposición presentada a esa propuesta por todos los representantes del personal marítimo que forman parte de dicha Comisión Paritaria, el Pleno de la Junta Consultiva acordó no aceptar la propuesta del señor Latorre y pasar a discutir el informe de la Sesión de Navegación, el cual fué en su casi totalidad aprobado, con ligeras modificaciones, de las que vamos a reseñar las más importantes.

La Sección proponía que se expresase la conveniencia de fomentar y reglamentar en forma eficaz, que garantizase todos los intereses, el funcionamiento de Bolsas de Trabajo u Oficinas de colocación, que, en condiciones lo más semejantes posible, en todos los países, atendiesen a los marinos desembarcados nacionales y extranjeros. Se suprimió esta propuesta.

No se aceptó tampoco, con el voto en contra del señor Martí Ventosa, que fuera obligatorio para todo el personal de a bordo, excepto los capitanes de los buques, la forma de contratación que el Reglamento establece. En la actualidad no es exigido dicho contrato, y así propone el Pleno de la Junta Consultiva que continúe para los capitanes, pilotos, médicos, capellanes, sobrecargos, contadores, telegrafistas, contra maestres y para todos aquellos que ejerzan a bordo un cargo técnico.

Para el caso de fuerza mayor, a propuesta del señor Arroyo, se introdujeron, en el informe de la Sección, modificaciones relativas a la experiencia

de mar que ha de exigirse a los dos tercios, por lo menos, de la tripulación de un buque, y al conocimiento que deben tener del idioma empleado por el mando las cuatro quintas partes de la tripulación, asuntos de gran importancia para el caso de que gran parte de ésta abandone un buque en puerto extranjero o de declararse en huelga en uno cualquiera.

Fué aprobada una adición del Sr. Barón de Satrustegui relativa a que no se pueda rescindir el contrato en caso de guerra, cuando la Compañía en que sirva el tripulante, como le sucede a la Trasatlántica, se comprometa a su vez, en el contrato firmado con el Estado, a emplear sus buques y tripulaciones en fines militares.

Las contestaciones de la Sección al cuestionario, relativo a la ley penal de la Marina mercante, fueron aprobadas por unanimidad, demostrándose con ello el deseo de todos los elementos marítimos de la nación, de modificar en forma progresiva y fundamental, la ley penal de la Marina mercante, vigente en España.

Los otros dos cuestionarios a que al principio nos referimos fueron, en sesión celebrada al día siguiente, aprobados también con ligerísimas modificaciones.

Al primero de ellos, relativo a la inspección del cumplimiento o de la legislación del trabajo marítimo, mostró su oposición decidida la representación naviera, equivocada sin duda, respecto a la finalidad que con esa inspección se persigue, ya que por parte de los dignísimos vocales de la Junta Consultiva que la integran, nunca se ha puesto ningún obstáculo a la redacción de la actual legislación del trabajo marítimo vigente en nuestra nación, que como vemos en otro lugar de esta Revista decimos es de las más progresivas y beneficiosas para el personal, y con el proyecto de referencia se trata sólo de asegurar su cumplimiento.

Han sido objeto de grandes alabanzas los informes que la Sección de Navegación ha dado en los tres cuestionarios tratados en las sesiones de la Junta Consultiva de que nos ocupamos, y de entre ellos, preferentemente, el emitido en el cuestionario relativo a la inspección del cumplimiento de la legislación del trabajo marítimo, por lo que copiamos íntegramente a continuación, la contestación que en él se da a la primera pregunta del correspondiente cuestionario:

“Para inspeccionar la aplicación de las leyes y reglamentos para la protección de los trabajadores, la Conferencia Internacional del Trabajo, adoptó una recomendación concerniente a los principios generales de la organización de los servicios de inspección necesarios; no habiéndose comprendido en la expresada recomendación la inspección del trabajo marítimo, la Oficina Internacional del Trabajo, pregunta si debería formularse una nueva recomendación relativa a los principios y métodos de la inspección del trabajo marítimo.

Teniendo en cuenta que, aunque en menor proporción que para los trabajadores de tierra, se han dictado ya en gran número de naciones leyes protectoras del trabajo de los obreros marítimos; que éstos se encuentran sometidos a muchos y continuos peligros durante el ejercicio de su profesión, tanto en la mar como en puerto, y por la consideración de que el buque no es sólo el lugar donde realizan sus trabajos, sino que además constituye su alojamiento, esta Sección considera de suma conveniencia se formule una nueva recomendación en el sentido expresado, en relación con la inspección del trabajo marítimo; pues aun cuando en las leyes de protección del trabajo marítimo, en vigor en nuestra nación, se trata ya de la forma de realizar la inspección de su cumplimiento, va aumentando de tal modo el número de aquéllas, comprendiendo en ellas las dictadas en favor de los obreros del mar exclusivamente, que se precisa crear una inspección especial, análoga a la existente para el trabajo terrestre, con su reglamentación adecuada; pues no es posible que las autoridades de Marina, a las que todas esas leyes confieren en España la inspección de su cumplimiento, puedan ya, y mucho menos cuando el número de esas disposiciones aumente, ocuparse en forma directa y eficaz de aquella inspección, que además exige, por su complejidad y carácter especial, un personal especializado.”



El seguro de riesgo marítimo de las embarcaciones

Con gran frecuencia se estrellan sobre las costas españolas, o se hunden en el mar; embarcaciones pesqueras, que dan lugar a la ruina de nuestros pequeños armadores, y a la desesperación de sus tripulantes, en el caso favorable de que logren salvar la vida de la catástrofe. Estas tragedias, semejantes a las que sufren nuestros agricultores cuando un temporal arrasa sus cosechas, no pueden remediarse en la medida conveniente, porque

ní los pescadores, ní los campesinos, tienen un fondo de reserva para tales casos, ní el Gobierno dispone de la cantidad necesaria para atender todas las demandas.

Diariamente elevan sus voces al Gobierno las víctimas de estos desastres marítimos, y siempre es la misma respuesta: “No hay consignación en el presupuesto.” El daño no tiene lenitivo. La pérdida sufrida no puede repararse.

El Gobierno, preocupándose de estas cuestiones, y en su deseo de que cese el desamparo en que se encuentran los pequeños armadores y los tripulantes, se dispone a crear la Asociación Nacional Mutua de Riesgo Marítimo de las embarcaciones de las listas tercera y cuarta, organismo que quedará bajo la tutela de la Caja central de Crédito Marítimo, autora del proyecto correspondiente.

La organización de la mencionada entidad se determinará por medio de un reglamento, en el que se tendrá en cuenta, a los efectos del seguro, que las Juntas generales y las Directivas locales de las Asociaciones intervengan en la tasación del valor que haya de darse a las embarcaciones y en la determinación de los casos a que corresponde el pago de la indemnización reglamentaria correspondiente.

En cuanto a las primas, en vista de la falta de datos exactos de que se dispone sobre los siniestros ocurridos en un período largo de tiempo y el número de embarcaciones que en el mismo existían, datos de absoluta necesidad para poder determinar el riesgo, se fijará un valor prudencial, dejando a la práctica del seguro la determinación exacta y definitiva del valor que para las primas haya de adoptarse.

Además, teniendo en cuenta el riesgo tan diferente que existe en las navegaciones por el Atlántico y Mediterráneo, se dará valor diferente a las primas correspondientes al seguro de embarcaciones que naveguen por esos mares, condición que también se tendrá en cuenta cuando se trate de embarcaciones de motor o vela o dedicadas al tráfico de los puertos.

La Asociación proyectada, no sólo será una garantía para armadores y tripulantes, sino que resolverá en parte otro problema interesantísimo para éstos. Hasta ahora, los préstamos que la Caja central de Crédito Marítimo hacía a los pescadores por mediación de los Pósitos, tropezaban con un inconveniente, cuando la garantía ofrecida la constituían embarcaciones. El hecho de no estar éstas aseguradas, cosa que ocurre en la mayoría de los casos, era motivo para que se pidiera un aumento en la garantía. En lo sucesivo, no ocurrirá así.

Lo que piden los Capitanes, Pilotos y Maquinistas mercantes

El general Primo de Rivera recibió a una Comisión de Capitanes, Pilotos y Maquinistas de la Marina mercante que integraban representantes de las Asociaciones de personal de Bilbao, Gijón, Cádiz y Barcelona.

Los comisionados expusieron al Jefe del Gobierno la aguda crisis por que atraviesa el personal que representan, e hicieronle entrega de una detallada exposición de peticiones, con el fin de aliviar la situación de aquéllos.

He aquí el cuestionario que contiene la instancia:

Primera. Sustituir la Dirección general de Navegación por un Departamento especial o Ministerio, que se denominará de la Marina Mercante.

Segunda. Que sea un hecho, a la mayor brevedad posible, la implantación del Montepío Marítimo Nacional, único y exclusivo para la clase, por resultar inadecuado el funcionamiento de los Montepíos Marítimos de empresas particulares, lesivos a los marinos en general.

Tercera. Regulación de los salarios, con fijación de sueldos mínimos.

Cuarta. Protección del Estado contra el paro forzoso, en la forma que lo han hecho Italia y otras naciones, según acuerdo tomado en la Conferencia de Génova el año 1920 (Tercera Convención).

Quinta. Que se provean con Oficiales de la Marina Mercante los cargos de Inspectores de Emigración, funcionarios de las Juntas Locales, otros de las Juntas de Obras de Puertos, Inspectores de Muelles, Cuerpo de Armadores, aumento de prácticos en determinados puertos, y otros cargos en Oficinas públicas relacionadas directamente con la Marina y compatibles con nuestra profesión.

Sexta. Que los exámenes de Pilotos y Capitanes se declaren una vez al año y tengan lugar en Madrid, renovándose, para cada convocatoria, el Tribunal examinador.

Séptima. Que las plazas todas del profesorado, en las Escuelas de Náutica, sean cubiertas, a medida que ocurran vacantes, exclusivamente por oposición entre Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante.

Octava. Obligar al estricto cumplimiento del Reglamento del trabajo a bordo de los buques, arqueo de los mismos y material de salvamento.

Novena. Fijar como edad límite para el ingreso en las Compañías navieras nacionales des-

de los veinte a los sesenta años, en cuya edad deberán retirarse; de los cincuenta y cinco a los sesenta, deberán justificar su aptitud física para el desempeño de la profesión; y

Décima. Creación de los Comités Paritarios para los marinos mercantes, o su inclusión en el grupo de trasportes, con representación en las Comisiones mixtas.



Un nuevo éxito de la Caja central de Crédito Marítimo

Debido a las gestiones que desde hace tiempo viene realizando la Caja central de Crédito Marítimo, apoyadas, eficazmente, por el digno Jefe de la Sección de Navegación de la Dirección general y secundadas por los representantes del personal marítimo, en la Junta Consultiva, pasará en breve a aquella institución el Montepío Marítimo Nacional, y ha sido ya confiado a su gestión y seguro de accidentes de mar de las tripulaciones, en lo que respecta a su inspección y a la concesión a los propietarios de dos o más buques del permiso para asegurar por sí mismos del riesgo expresado a las tripulaciones de los mismos. En cuanto a la contratación del seguro por la Caja, función que antes realizaba el disuelto Comité oficial de Seguros, dice el R. D. en que se le confiere aquella gestión, que no la realizará por ahora, por no disponerse del crédito necesario en los presupuestos del Estado.

ESPAÑA MARÍTIMA se congratula de que el personal marítimo cuente con una entidad oficial de la importancia de la Caja central de Crédito Marítimo, que se interese en forma tan activa y eficaz, como lo viene haciendo, de la legislación protectora del trabajo de aquél, iniciando y consiguiendo, entre otras mejoras, la expresada del seguro de las tripulaciones, cuya inspección no estaba en la actualidad a nadie confiada, y que debido a la intervención de la Caja, no se encargó de ella a organismo de otro Ministerio; que la gestión del Montepío Marítimo Nacional se encomiende a la Caja, con lo que aquel organismo, muerto hasta el día, adquirirá una vida lozana y próspera al intervenir en él representantes directos de todo el personal marítimo; que se creen, con carácter oficial, las Bolsas de Trabajo u Oficinas de colocación Marítima, como la del Pósito Marítimo de Cádiz y la disuelta de Villagarcía, que fueron hace algunos años declaradas entidades oficiales, en virtud de sendas Reales órdenes del Ministerio de Trabajo, gozando de las corres-

pondientes franquicia postal y telegráfica y subvenciones, y que se intensifique la afiliación del personal marítimo en el régimen obligatorio del seguro de Vejez.

Teniendo en cuenta esta actividad de la Caja central, tan fructífera como desusada en organismos de su clase, es urgente, para conseguir la máxima eficacia, su transformación en Instituto Social de la Marina, proyecto que se halla a estudio de la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación.



Legislación marítima pesquera

A fin de que nuestros lectores conozcan cuantos Decretos y Reales órdenes se publiquen relativas a cuestiones marítimas pesqueras, desde este número daremos un extracto de las mencionadas disposiciones.

He aquí las disposiciones que aparecieron desde primero de año:

Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 17 de Noviembre de 1925 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina* de 2 de Enero de 1926, núm. 1); dispone se publique el Reglamento

para el régimen de la pesca con el arte de almadras en la zona del Protectorado español en Marruecos.

Real orden de 29 de Diciembre de 1925 (*Diario Oficial* núm. 5, de 8 de Enero de 1926); autoriza a la Sociedad anónima "Corona" para dedicarse a la industria de la pesca de la ballena durante el año 1926.

Real orden de 5 de Enero de 1926 (*Diario Oficial* núm. 9); concede a D. José Zaragoza autorización para trasladar las langostas que posee de una cetárea en Portugal a otra que tiene en La Guardia, dando carácter de generalidad a esta soberana disposición.

Real orden de 29 de enero de 1926 (rectificada).—Dice que para todas aquellas mercancías que no figuren en la Tabla oficial de toneladas de mar y su equivalencia en toneladas de flete, se tarifen provisionalmente, por cubicación, cuando el metro cúbico no llegue a pesar 1.000 kilogramos, y por peso, cuando el del metro cúbico exceda de dicha cantidad.

Real orden de 9 de Febrero de 1926 (*D. O.* número 33).—Concede a D. Manuel Rey Pazos, vecino de los Placeres, autorización para establecer un criadero de mariscos en la playa de Camboa, de la ría de Pontevedra, con las condiciones que en ella se expresan.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Don que habita en provincia
de calle de n.º
Se suscribe a ESPAÑA MARÍTIMA por
a de del año 192

.....
(Firma del suscriptor).

NOTA: En la página de cara al texto hallará usted los precios de suscripción y anuncios con todo detalle, así como las condiciones de pago.

Compañía Transmediterránea

Domicilio social: VÍA LAYETANA, 2. - BARCELONA

Representación: PLAZA DE LAS CORTES, 6.-MADRID

SERVICIOS DE CORREOS

Líneas del Norte de Africa

De Málaga para Melilla y viceversa, diario.-De Algeciras para Ceuta y viceversa, diario.-De Algeciras para Tánger y viceversa, diario.-De Cádiz para Tánger-Ceuta y viceversa, semanal.-De Cádiz para Tánger y viceversa, semanal.-De Cádiz para Larache, los días 1, 5, 10, 15, 20 y 25 de cada mes.- De Larache para Cádiz, los días 2, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes.

Líneas de Canarias

De Cádiz, todos los domingos a las 15 horas.-De Barcelona (servicio rápido quincenal, el jueves cada dos semanas.-De Barcelona (servicio quincenal con escalas en los principales puertos del Mediterráneo y Norte de Africa), el miércoles cada dos semanas.

Líneas de Baleares

Comunicaciones directas, regulares y rápidas desde Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante para todos los puertos de Baleares y viceversa.-Servicio mensual entre Marsella-Palma de Mallorca-Argel y viceversa.

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal con salidas los jueves de Barcelona para los puertos españoles del Mediterráneo, Norte de Africa, españoles del Atlántico y Cantábrico hasta Bilbao y viceversa.-Líneas regulares entre Barcelona-Valencia, Barcelona-Alicante-Orán y Barcelona-Castellón-Gandía y viceversa en los tres servicios.-Líneas regulares de carácter semanal entre España e Inglaterra y viceversa.

Para más detalles dirigirse a las oficinas de la compañía o de sus consignatarios en cualquiera de los puertos de España, Baleares, Norte de Africa, Canarias e Inglaterra.

F. DE AZQUETA

PROVEEDOR DE LA MARINA DE
GUERRA Y MERCANTE

Aceites minerales - Empaque-
taduras - Gomas - Tubos - Co-
rreas - Algodones - Cables
Chapas onduladas - Cartón
Cuero - Tubos y barras de
bronce y cobre - Herramientas
Pinturas - Barnices

CASAS EN:

MELILLA: O'Donnell, 25

ISLA CRISTINA: D. Pérez Pascual, 10

AYAMONTE: Cristóbal Colón, 21

Casa central: HUELVA-Sagasta, 20 y 22

Dirección telegráfica:
AZQUETA

Casa filial en Ceuta

Corcho Hijos

Construcción y reparación de buques,
máquinas y calderas de vapor.

Soldadura Eléctrica y Autógena

D I Q U E S E C O

432' x 57' x 23'7"

(Propiedad de la Junta de Obras
del Puerto y situado al lado de
nuestros talleres

Instalación de aire comprimido
Fundiciones de hierro y metales

Telegramas: CORCHO

Santander

HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

«Lloyd Sabaud», «Companhia de navegacao Lloyd Brasileiro», «Dollar Steamship Line», «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab», «Det Bergenske Dampskibsselskab», «Holland West-Afrika Lijn», «Holland-Oost-Afrika Lijn», «Holland-Zuid-Africa Lijn», «Navigazione Libera Triestina S. A.»
«J. Lauritzen», «H. Hendriksen», «Golden Cross», «Société Maritime & Commerciale de France», Lloyd del Pacifico, «Societa Li-gure di Navigazione a Vapore», «Soc. Anon. di Navigazione Garibaldi», «Société nava-le Nord Africaine», Ardita, Nave-gazione orientale Italiana».

Casa central: Rambla de Santa Mónica, 29 y 31.-Teléfonos 4199 A. y 251 A.

Telegramas: CONDEMINAS o SABAUDO

BARCELONA

Representante en Madrid: CALLE DE CHURRUCÁ, 4, primero.

Construcción y Almacén de toda clase de Velámenes para Buques

JOSE CUASP

Avenida de Antonio Maura, núm. 38.—Palma de Mallorca.

INDATOS-Depósito flotante de Carbones

Dirección telegráfica: INDATOS

SANTANDER

Efectos navales y de pesca
**Inchaurraga
y Garay**

C. de Larreátegui, 10.—Teléfono 3073

Bilbao

Redes e hilos para la pesca, en algodón, cáñamo y abacá.—Boliches, cercos, encabezaduras, redes a la malla.—Corchos, plomos, cuerdas, cotones, cables. Pinturas patentes para fondos de madera y hierro.—Tinte pasta «catecu» para teñir redes

Sucursales en Baracaldo,
San Sebastián y Pasajes.

Sigurd E. Waldal

CASA ESPECIALIZADA
EN RABA. SIEMPRE DIS-
PONGO DE EXISTENCIAS
NO DEJE DE CONSUL-
TARME PRECIOS

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

BILBAO

FABRICA DE CORCHO
MACHOS, REDES Y ARTES
FÉLIX LÓPEZ NICOLÁS
San Juan, 14 Baracaldo (Bilbao)

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES
Importador de Aceites, Grasas y Lubrificantes
JUAN ALBERTÍ RICAULA
Avenida de Antonio Maura, 72 (antes Marina)-Palma de Mallorca

COMPañIA NAVIERA FIERROS, (S. A.)
OVIEDO
Vapores

Juan Manuel Urquijo	3.200 toneladas	
Alfonso Fierro.	2.350	>
Valentín Fierro	600	>

CALZADOS BORDOY
CADENA, 7 PALMA DE MALLORCA

JIMÉNEZ EGUIZÁBAL Y COMPAÑÍA

CARBONES INGLESES Y NACIO-
NALES. BREAS. IMPORTADORES
DE RABA

GRAN VÍA, 1 TELÉFONO 2684
BILBAO

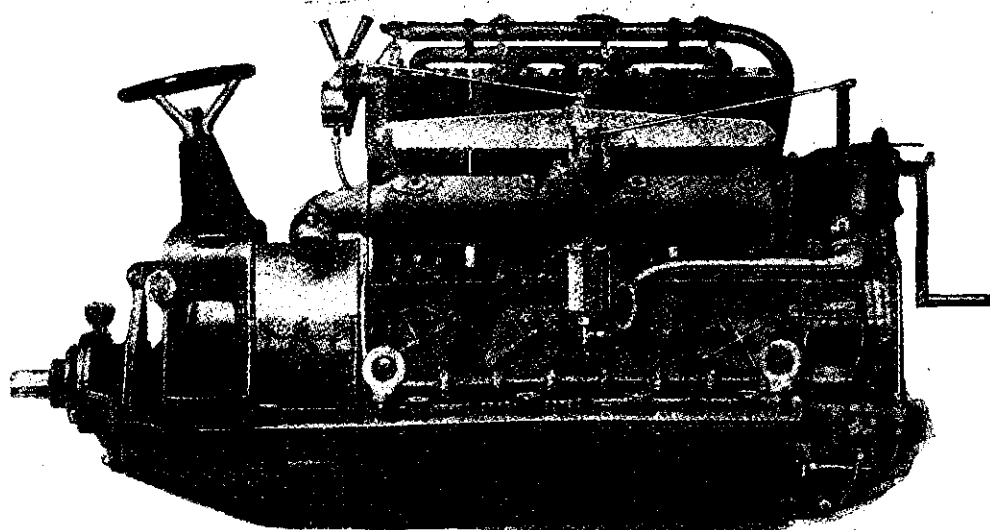
Ginel y Alvarez

Armadores de Vapores de Pesca
Exportación de Pescados
y Mariscos
Consignatarios, Seguros y Transportes
Melilla

CAMILO DORIA
INGENIERO INDUSTRIAL

Representante general en España de los motores marinos de petróleo

P
A
R
S
O
N
S



P
A
R
S
O
N
S

Ingenieros y personal técnico especializados en instalaciones destinadas a la pesca.

CLARIS, 110. BARCELONA

SOLUCIONES QUIGLEY TRIPLE-A

ANTI-CORROSIVAS

RESISTENTES A LA ACCIÓN DEL AGUA DULCE O
SALADA, DE LOS ÁCIDOS Y DE LOS ALCALIS Y A
LA TEMPERATURA DE 300° C.

Fabricantes: Quigley Furnace Specialties, C.º Inc.—New-York

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL:

HIJO DE EMILIO BRUGUERA
RIERETA, 28.-BARCELONA

LANDA HERMANOS Y ECHANIZ

Plaza de Urribitarde, 1-BILBAO-Teléf. 2282

Fábrica de Lonas,
Toldos, Velamen
y Banderas, Tol-
dos de alquiler

ROBERTO BARRUSO

BILBAO-BERMEO-SANTANDER

EFFECTOS PARA LA PESCA

REDES E HILOS-MOTORES

MARINOS DE 4 A 40 HP.

Henao, n.º 30
Teléfono 1596

BILBAO

Caja de Crédito
Marítima de Cataluña

PRESTAMOS A LOS PÓSITOS DE
PESCADORES Y ARMADORES

CUENTAS CORRIENTES
CON INTERÉS

CAJA DE AHORROS
Con abono de 3 por 100 anual

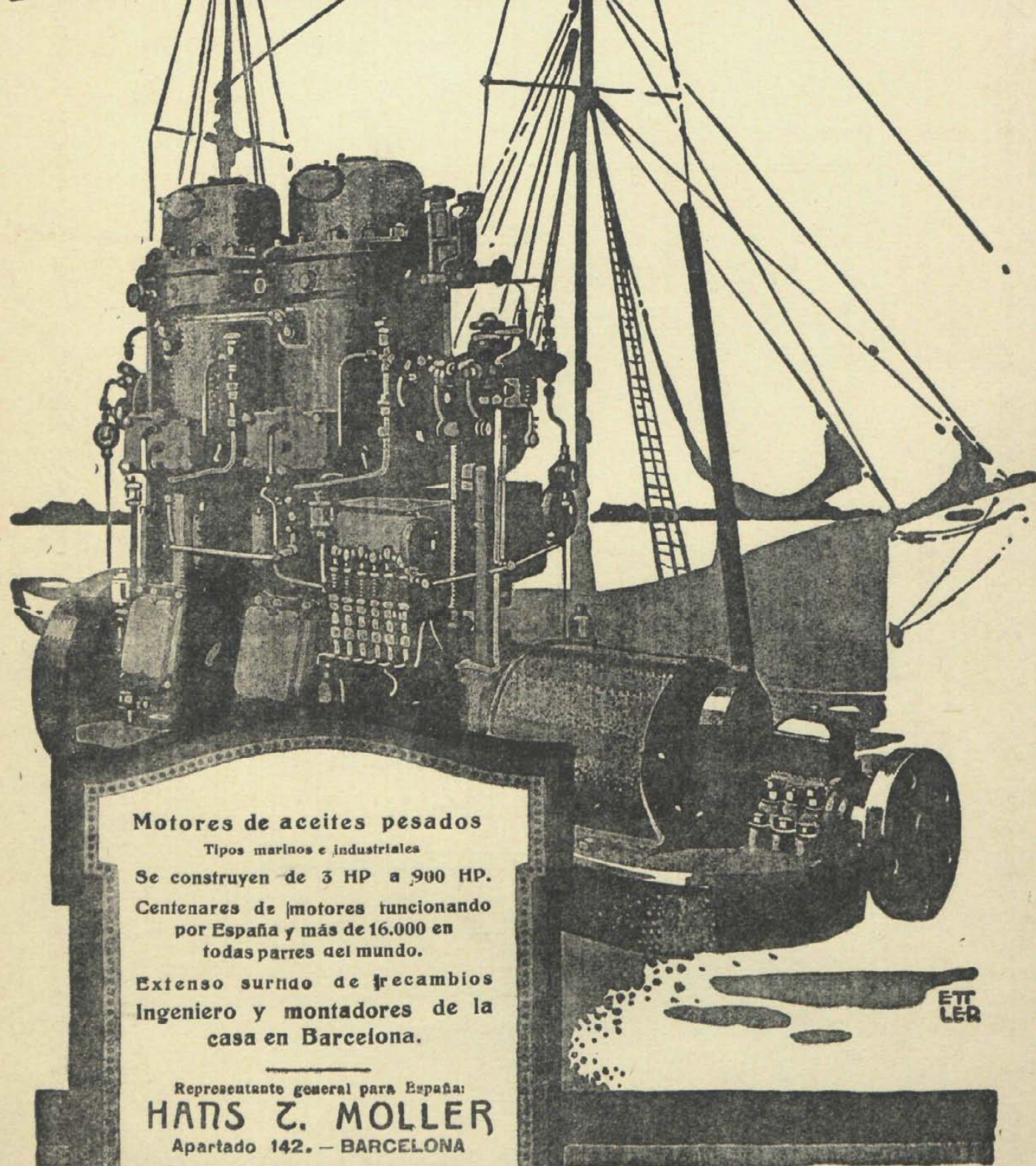
DEPÓSITOS EN EFECTIVO
A UN AÑO PLAZO.-4 por 100 Interés

DEPÓSITOS DE VALORES
COMPRA Y VENTA DE VALORES
CAMBIO DE MONEDAS

Apodaca, 27.-Teléfono núm 743

TARRAGONA

BOLINDER'S



Motores de aceites pesados

Tipos marinos e industriales

Se construyen de 3 HP a 900 HP.

Centenares de motores funcionando
por España y más de 16.000 en
todas partes del mundo.

Extenso surtido de repuestos
Ingeniero y montadores de la
casa en Barcelona.

Representante general para España:

HANS Z. MOLLER

Apartado 142. — BARCELONA