

ESPAÑA MARITIMA

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

SUMARIO

LA FLOTA IBEROAMERICANA (Editorial).—LEGISLACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, por Alfredo Saralegui.—EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.—LA PESCA DE LA BALLENA EN ESPAÑA, por Benigno Rodríguez.—LOS REYES DE TRAPO (cuento), por Rodolfo Viñas.—EL ESPERANTO Y LA MARINA, por A. S.—LA ASAMBLEA DE PÓSITOS MARÍTIMOS ANDALUCES.—PUERTOS DE REFUGIO, por José Miranda.—EL DESGUACE DE BARCOS, por Jaime Font y Mas.—DE LAS REPÚBLICAS HISPANOAMERICANAS. HACIA LA CREACIÓN DE LA CAJA CENTRAL DE CRÉDITO POPULAR, por F. Candet.—NOTA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA, etc., etc.

Año I.—Número 4
30 de Abril de 1926

Representantes de ESPAÑA MARITIMA

BARCELONA	D. Manuel Rives - Martínez de la Rosa, n.º 37
TARRAGONA	D. Eduardo Estellés - Méndez Nuñez, 4
PALMA DE MALLORCA	D. José M. Vives Fernández - Navegación, 11
VALENCIA.	D. Andrés Piñó
ALICANTE.	D. Andrés Soto -
CARTAGENA.	D. José Moncada - Plaza San Ginés, n.º 1 -
ALMERIA	D. Calixto Bernabéu -
MÁLAGA.	D. Francisco Dechent Hernández -
MELILLA	D. Germán Iborra -
CEUTA.	D. Ramón Hernández Rubio y Alcázar -
CADIZ	D. Santiago García - San Francisco, 31
SEVILLA.	D. Bernabé Alesanco Gómez -
HUELVA.	D. Francisco de Mora - Rascón, 12
LA CORUÑA	D. Francisco Vázquez Conlledo -
AVILÉS.	D. José Panizo
GIJON	D. Federico Fernández -
SANTANDER.	D. Robustiano Dapena
BILBAO	D. Roberto Barruso - Henao, 30
SAN SEBASTIÁN.	D. Juan Landin - Prim, 53

CEMENTO PORTLAND ARTIFICIAL "SANSON"

Insustituible para construcciones de hormigón.

CEMENTO PUZOLANICO "VOLCAN"

Especial para obras marítimas.

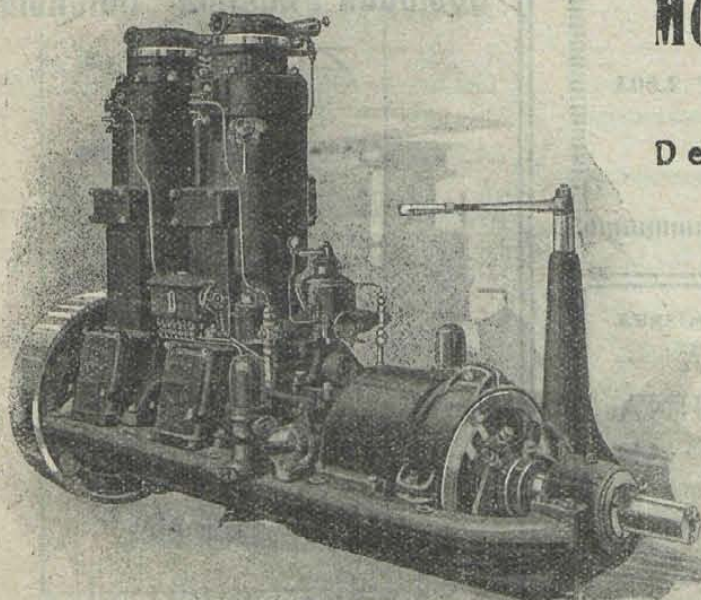
LA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCIÓN, S. A.

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 HP.
a 500 HP.

Gran economía.
La más alta calidad.

*Los únicos motores de aceite
pesado 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 GARCÍA 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}

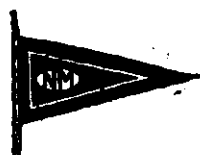
CARBONES NACIONALES y EXTRANJEROS

Dirección telegráfica y telefónica

ZABALARI

Apartado N.º 281 Teléfono N.º 2.603

BILBAO



Dirección telegráfica MISREA

— NAVIERA —
MALLORQUINA

TELÉFONO NÚM. 183

Servicio regular de veleros a motor

SALADAR - MALLORQUIN - ISABEL VANRELL

MIGUEL - JAIME - VANRELL - MUROS, III

LAREÑO - NUEVO LAREÑO

DAMIAN RAMIS

NAVIERO-AGENTE DE ADUANAS-CONSIGNATARIO

Avda. de Antonio Maura, 50-Palma de Mallorca

Sociedad Anónima "Balenciaga"

ZUMAYA

Construcción y reparación
de maquinaria

Fundiciones de hierro y
bronces

Máquinas marinas de vapor

Calderas y accesorios

Vapores de pesca



Fabricación de



Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 1039

BILBAO

APARTADO 291

EFFECTOS DE PESCA

HOLKE, SCHALIDT & Co.

Barroeta-Aldamar, 2, 1.º-BILBAO
(Frente a la duana)

Redes e Hilos

Especialidad en artes confeccionados en una sola pieza

Pasta para teñir redes (Catecú)

Complemento de Tinte

(Nuevo producto)

Cables especiales para la pesca. Cotonos

PINTURAS

ESMALTES

MARINA Y COMP. S. en C.

BARNICES

COLORES

BILBAO

Efectos navales y de pesca

**Inchaurreaga
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, cotonos, cables. Pinturas patentes para fondos de madera y hierro.—Tinte pasta «catecú» para teñir redes.

Sucursales en Baracaldo,
San Sebastián y Pasajes.

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

Instalaciones Frigoríficas

BARBIERI de BOLOGNA (Italia)

La fábrica más importante de Europa

FABRICA DE HIELO

Cámaras para Pescado, Carnes, Leche, etc

Sociedad General de
Aplicaciones Industriales

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

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

1	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 trimestres los primeros y por año los segundos, por giro a ocho días vista, salvo orden en contra del anunciante o del suscriptor.

ESPAÑA MARITIMA

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.

La flota iberoamericana

Es frecuente leer en publicaciones profesionales—principalmente de Barcelona—suetos y artículos que se ocupan esporádicamente del proyecto de constitución de una empresa naviera de carácter cooperativo, cuyos accionistas se reclutarían en Iberoamérica, destinada a establecer servicios marítimos directos entre nuestra península y el mundo, que el genio de la raza descubrió, al otro lado del Atlántico.

La idea, naturalmente, tiene la predilección de todos los hombres que ansían el engrandecimiento nacional y la preponderancia de una raza, cuyo principal anhelo es fomentar los ideales de paz y de justicia. Pero, no basta esto. Es preciso que contribuyan a su realización, aquéllos elementos que pueden convertirla en realidad. El lazo espiritual que une a todos los pueblos hermanos, sólo se podrá considerar fuertemente atado, cuando la relación comercial entre las naciones iberoamericanas, sea superior a la de todos los países. De nada servirán las palabras, si no van seguidas de los hechos.

En la actualidad, casi todo el comercio y pasaje existente entre la península ibérica y aquéllos cuatro países hermanos se realizan en buques extranjeros; las escasas líneas que ha establecido España y las modestas que existen en Hispanoamérica, mantienen artificialmente, fuerza de subvenciones importantes que salen de las haciendas de cada uno de los países mencionados. No es, por tanto, necesario demostrar la eficacia de un proyecto que, a nuestro juicio, sería el paso más firme en favor del ideal iberoamericano. Tenemos por seguro, además, de que se podría contar con la ayuda franca y entusiasta de elementos prestigiosos de todos los países que hablan la lengua de Cervantes, y con la de los gobiernos de los diferentes países, pues ello serviría, no sólo para su engrandecimiento económico, sino para la misión fraternal de los mismos.

Para España tendría este proyecto, además de su aspecto sentimental, una extraordinaria importancia económica. Nuestro comercio con las repúblicas hermanas del centro del Sur de América es bien pequeño en relación con el que otras naciones realizan. En cambio, la Compañía naviera proyectada, con la participación de todos los países iberoamericanos, cuyos productos han de transportar sus buques, dispondría en todo momento de pasaje y carga suficientes para asegurar el éxito de todas las líneas que crease.

Los países de América, sienten en estos momentos la necesidad de resolver su problema marítimo. Carecen de los elementos necesarios para impulsar su comercio de exportación y están a merced de empresas navieras extranjeras que animan todos los esfuerzos realizados para crear flotas mercantes nacionales. El sacrificio que se verían forzados a realizar para competir con aquéllas es superior, indudablemente a sus posibilidades económicas. Se encuentran, pues, de momento en la imposibilidad de resolver esta cuestión.

Sin embargo, lo que cada una de las naciones no puede realizar por sí, con sus propios elementos, lo puede hacer colectivamente por medio de la cooperación. Todos los países iberoamericanos están igualmente interesados en resolver ésta cuestión; depende de ella una buena parte de su progreso material y de su bienestar, y nosotros que según ofrecimos en el primer número, hemos de mirar con especial interés todos los asuntos relacionados con las naciones de origen ibero, estamos decididos a apoyar esta empresa que tantos beneficios puede producir, y que será un paso decisivo de la confraternidad iberoamericana.

Legislación Internacional del Trabajo

Sanciones disciplinarias y penales del contrato de enrolamiento de las dotaciones

A propuesta de los representantes de los armadores en la Comisión Paritaria Marítima, la Oficina Internacional del Trabajo ha incluido en el proyecto de Estatuto Internacional del Marino, las sanciones disciplinarias y penales a que puede dar lugar su incumplimiento.

En relación con ellas, la Conferencia de Ginebra ha reconocido que los contratos de trabajo del marino contienen dos categorías de cláusulas: unas que tienen carácter de orden público, y que han sido formuladas en su interés, y otras de orden privado que favorecen a los armadores o a los marinos o a aquéllos y a éstos. Además, la Conferencia afirmó que, en la medida de lo posible, las cláusulas de orden público deberían ser idénticas en los diferentes países; que los armadores y los marinos deben estar colocados en un plano de estricta igualdad para los derechos y obligaciones jurídicas, recíprocos derivadas de las cláusulas de orden privado; que la violación de los contratos no deberá ser castigada con sanciones penales, mas que cuando se refiera al incumplimiento de cláusulas de orden público que tenga por objeto defender el interés general y no los intereses privados, y que, de todos modos, el incumplimiento de las mencionadas cláusulas de los contratos de trabajo, no podrá dar lugar a una acción ante los Tribunales, mas que si estos contratos han sido libremente acordados por ambas partes.

Nos encontramos, pues, si deseamos hacer un estudio, aunque sea ligero, de las disposiciones relativas a las sanciones de los contratos en la necesidad de establecer la distinción que existe entre las disposiciones de orden público y las de orden privado. Desde el punto de vista jurídico tradicional, las primeras son aquellas que un acuerdo internacional o una ley del Estado, imponen de tal manera, que no pertenece a las partes el derogarlas para regular libremente, por convenciones privadas, sus derechos y sus obligaciones recíprocas. Según esto, todas las reglas internacionales de un contrato de enrolamiento serían de orden público. La Conferencia ha querido, sin embargo, dar de ellas otra definición, y ha llamado de orden público las cláusulas formuladas en el interés público, y de orden privado, las que lo han sido en defensa de los intereses de esa clase.

Se precisa, pues, para ver el alcance que tie-

nen los acuerdos a que ~~antes nos~~ hemos referido de la Conferencia, apreciar cuáles son las reglas de los contratos en las que el interés público predomina, ya que estas últimas son las que la Oficina Internacional del Trabajo opina deberían ser reprimidas independientemente de todas las sanciones civiles que puedan aplicárseles, por otras de orden penal, de dos clases: disciplinarias y penales. Son las primeras, las que el Capitán impone en virtud de los poderes de que se haya revestido para asegurar el éxito del viaje y la seguridad del buque, siendo completamente diferentes de las que serían aplicables con carácter penal por un Tribunal, no serán cumplidas más que a bordo y deberán ser aplicadas con todas las garantías necesarias para que los marinos castigados no puedan tener duda alguna, ni sobre la existencia de la falta, ni sobre la libertad de su defensa; y en cuanto a las sanciones penales, que son las destinadas a castigar los crímenes y delitos, sus penas serían sufridas en tierra y no podrían ser pronunciadas más que por un Tribunal y con todas las garantías y las formalidades de la justicia represiva regular.

Principiando por las reglas relativas al embarque y desembarque de los marinos, vemos que el proyecto de Estatuto Internacional del Marino, prevé la aplicación de sanciones penales, para la contratación por un armador, de un capitán que no posee el título requerido o que en su contrato no se ajuste a las condiciones reglamentarias; por el embarque o desembarque irregular de un tripulante por el Capitán; por la negligencia de un miembro de la dotación, a trasladarse a bordo, después de haber recibido un avance de sus salarios o una prima de embarque; por el enrolamiento bajo nombre supuesto o con empleo de documentos falsos; por complicidad de embarque clandestino, y por despido irregular o negativo a la liberación de un tripulante al terminar su contrato. Se trata, como vemos, de delitos que en la mayor parte de los países están ya penados con sanciones muy severas.

Asunto de gran importancia, que seguramente será muy discutido en la próxima asamblea—en la Oficina Internacional se han recibido ya diversas solicitudes para que se trate con la extensión posible—es el de la represión, de la ausencia irregular del marino y de la desobediencia, infracciones que en todos los países llevan con-

sigo, en la mayoría de los casos, la ruptura del contrato y dan lugar a la imposición de sanciones penales sumamente rigurosas además de las civiles correspondientes.

A la ausencia irregular del marino se le da, en casi todas las naciones, la importancia de un delito penal, cuando se verifica en circunstancias que puedan considerarse como una desertión. La pena con que es castigada llega hasta la prisión, variando su gravedad según los países, con arreglo a puntos de vista y consideraciones muy diversos.

Así, en algunos, la prisión es aplicada solamente cuando la ausencia tiene lugar en circunstancias que ponga en peligro la seguridad de las personas embarcadas o del buque. En otros, cuando el abandono del buque se verifica en aguas de países extranjeros. Como excepción, en los Estados Unidos se castiga tan sólo la ausencia de a bordo con una multa de cuantía mayor cuando ocurre el hecho en puertos extranjeros. En algunas naciones la pena está en relación con los deseos que de regresar al buque manifieste el marino, atenuándose cuando el marino reembarca voluntariamente, en cuyo caso, las sanciones disciplinarias sustituyen a las penales; hasta existen legislaciones que prevén también una atenuación de la pena cuando el marino, involuntariamente, es conducido a bordo antes de la partida del buque. Por último, hay países que distinguen también en la aplicación de las penas según que el abandono del buque se verifique por el marino antes de principiar o durante la expedición. La Oficina Internacional del Trabajo, en su proyecto de Estatuto Internacional del Marino, establece para el señalamiento de la penalidad la distinción de que la ausencia comprometa la seguridad del buque y que tenga lugar en aguas nacionales o extranjeras.

En cuanto a la gravedad que se atribuye al mismo delito, según sea cometido por personal de a bordo de las diferentes categorías, dicha Oficina señala la conveniencia de establecer para las sanciones una graduación de severidad, según que el hecho haya sido cometido por el Capitán, Oficiales, personal de cubierta y máquina y agentes del servicio general.

Como precedentemente dijimos, este asunto va a originar, con seguridad, empeñados debates en la próxima asamblea. De un lado, los que defienden que la ruptura del contrato, motivada por la ausencia del marino, no puede dar lugar más que a una reparación civil, en beneficio del armador, fundamentándolo en que en puerto no puede existir peligro para la seguridad del buque

ni del cargamento, en que un marino abandone su buque, y de otra parte, los partidarios del mantenimiento de las penas severas que, en general, se aplican en casi todos los países, como sanción a la desertión de los marinos, que afirman que puede comprometer la seguridad del buque y el éxito de la expedición, sostendrán con tesón sus respectivos puntos de vista; pero es de esperar que se llegue a adoptar la fórmula intermedia de sancionar severamente el abandono que entrañe un atentado contra el interés público.

En cuanto a la otra infracción que hemos mencionado en unión de la precedente, la de desobediencia a una orden del servicio, se le aplican en el Estatuto Internacional de los Marineros sanciones cuya gravedad está graduada con una orientación muy parecida a la de la infracción de abandono del buque, a la que se considera semejante por el hecho de los efectos análogos que con las infracciones de que nos ocupamos se obtienen.

Desde luego, en el proyecto que consideramos de la Oficina Internacional, se establecen también regla: para que exista constancia de las infracciones cometidas a bordo, respecto a la forma de realizar las detenciones de los marinos, para designar la autoridad competente en cada caso, para dictar las sanciones, para la determinación de las penas y, por último, se señalan en él las que deben ser excluidas, como son los castigos corporales, arrestos disciplinarios que excedan de una duración determinada y la separación de los marinos culpables de infracciones disciplinarias o de delitos marítimos de los condenados por derecho común.

Tal es, a grandes rasgos, como pueden tratarse esta clase de asuntos dentro de los estrechos límites del artículo de una revista, el importantísimo proyecto de Estatuto Internacional del Marino, que se discutirá en la próxima Asamblea de Ginebra.

Que los marinos se han dado cuenta de su importancia y que se disponen a colaborar en la redacción definitiva de ese proyecto y en la de los demás marítimos que en la orden del día constan, lo indica, aparte de las comunicaciones que de diversas naciones se han recibido en la Oficina Internacional del Trabajo, la Asamblea de Oficiales de la Marina Mercante, celebrada recientemente en Madrid, en la que se ha hecho patente lo progresivo y avanzado de nuestra legislación marítima, que, en mayor medida que en la vigente en la mayoría de los países, defiende con fórmulas justas y armónicas, los intereses del personal marítimo.

ALFREDO SARALEGUI

El Instituto Social de la Marina

Es deseo, unánimemente sentido en todos los sectores marítimos de la nación, que las cuestiones relativas al mar, dependan del Ministerio de Marina. Este deseo ha sido reiteradamente expuesto, tanto en la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación, como en la de Navegación y Pesca, ya disuelta, tanto por los delegados obreros como por la representación patronal. Puede decirse que la aspiración fué lograda ya por lo que se refiere a la mayor parte de los problemas marítimos; pero no así en lo que toca al aspecto social.

No es necesario demostrar la gran influencia que ha de tener en el engrandecimiento, prosperidad y bienestar del país una organización social marítima. Siendo ésta una de las cuestiones que más preocupan a los países civilizados en los presentes momentos, forzoso será que le dediquemos en España el máximo de atención, tratando de alcanzar, por medio de un órgano capacitado, soluciones prácticas que armonicen los intereses de los dos elementos más importantes de la industria: capital y trabajo; asegurando de paso la aplicación adecuada de todas las leyes protectoras, que, aun dictadas con carácter general, no alcanzan a los obreros marítimos, porque no se tuvieron en cuenta al redactarlas las características especiales de las industrias del mar.

Son tres los organismos que funcionan en la actualidad, encargados de la legislación protectora del trabajo marítimo: el Ministerio de Trabajo, la Dirección general de Navegación y la Caja Central de Crédito Marítimo. Bien conocidas son las funciones que cada uno de estos organismos realiza. Por lo que al Ministerio se refiere, su labor es bien interesante. Pero ocurre que, no intervinendo en la elaboración de sus proyectos de leyes sociales personas especializadas en las cuestiones marítimas, cuando éstas, convertidas en disposiciones legales, van a ser aplicadas a los obreros marítimos, se tropieza con obstáculos insuperables. No es de extrañar que así ocurra, si se tiene en cuenta que las características de nuestros organismos sociales son semejantes a los de otros países que carecen de costas, por no existir en ellos representante alguno directo de la gente de mar.

La Dirección general de Navegación, que estudia y resuelve con gran acierto infinitas cuestiones marítimas de interés general, no ha tenido en cuenta, de una manera especial en su organización,

estos asuntos, habiéndose dedicado tan sólo a legislar en aquellos casos en que el Ministerio de Trabajo era totalmente incompetente; tal ocurrió en cuestiones como la de la contratación de las dotaciones y en la reglamentación del trabajo a bordo de los buques mercantes; pero lo hizo teniendo en cuenta que asuntos tan vitales para la vida nacional marítima, no podían carecer de una reglamentación adecuada.

Por último, la actuación de la Caja Central de Crédito Marítimo encuentra en su labor obstáculos difíciles de vencer, nacidos de la propia actuación del Ministerio de Trabajo, ya que con disposiciones de carácter social no pueden aplicarse en la forma en que están redactadas, como ya hemos dicho, a los elementos acogidos a los Pósitos, ni a los trabajadores marítimos en general. Por otra parte, sus iniciativas no tienen realización en la mayor parte de los casos, porque tropiezan siempre con el Ministerio de Trabajo; es decir, se establece en todos los casos un límite impuesto por la competencia del mencionado Departamento.

Las razones expuestas son suficientes para probar los anhelos de todos, para que se cree un organismo que llene esta principalísima función. Hay que tener en cuenta, como nuevo fundamento que avalora esta demanda, que España tiene cuatro mil millas de costa y varios archipiélagos, que tiene una gloriosa tradición marítima, unos mares riquísimos y un noble afán por colocarse a la cabeza de las naciones marítimas del mundo. Sabe que para lograrlo es indispensable que progresen las marinas y las industrias pesqueras y derivadas, y que ello sólo se puede conseguir cuando existe una legislación que permita al capital y al trabajo desarrollar sus funciones en medio del orden, de la paz y de la armonía. Por otra parte, es menester que se coloque a las industrias marítimas en el mismo plano que las extranjeras, para evitar la competencia.

El organismo que llenaría todas estas aspiraciones es el Instituto Social de la Marina, que, estando en contacto con la vida marítima nacional, habría de estudiar una legislación social adecuada a los imperativos de los tiempos, estableciendo el nexo que debe existir entre los representantes de la navegación y de la pesca, hoy separados en dos Juntas Consultivas, correspondientes a las Direcciones respectivas.

Existe el proyecto, y está a punto de convertir-

se en realidad, puesto que su implantación no ha de proporcionar gastos al Estado. Se trata de transformar en Instituto Social de la Marina la Caja Central de Crédito Marítimo, que, en realidad, realiza al presente muchas de las funciones que habrán de encomendarse al proyectado organismo.

Nos parece tan digna de aplauso esta idea, que deseamos vivamente su realización. Es seguro que todos los elementos relacionados en la marina habrán de apoyar la obra, pues con ella se habrá de realizar uno de los más fervorosos anhelos.



Reunión Internacional de Marinos Mercantes

El domingo 18 tuvo lugar en el local de la Junta de Pensiones de Ingenieros y Obreros en el extranjero, una asamblea de la Asociación Internacional de Oficiales de la Marina mercante, presidida por su Presidente en funciones, Sr. Más. Acudieron a ella los siguientes representantes: por la Asociación de Capitanes y Oficiales portugueses, don Luis Leite; por la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, los Sres. D. Teodoro Aguado y D. José del Palacio; por la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina mercante española de Barcelona, Corporación oficial, D. Victoriano Bonet; por la Asociación de Maquinistas Navales portugueses, William Loyd; por la Asociación de Maquinistas de Cádiz, D. Antonio Camacho; por la de Gijón, D. Salvador Argüelles; por la de Bilbao, los Sres. D. Juan Amézaga y D. Teodoro Menéndez; por la de Maquinistas de Barcelona, los Sres. D. Luis Puig y D. Alfonso Galiana, y el Sr. M. Bordelois, funcionario de la Oficina Internacional del Trabajo, especializado en cuestiones marítimas.

En el curso de dicha asamblea se puso de manifiesto el deseo unánime que animaba a todos los reunidos de que su Institución entre a formar parte de la Oficina Internacional del Trabajo y de que desarrolle toda su gestión dentro de la más completa armonía entre todos los intereses marítimos.

Uno de los acuerdos más importantes adoptados en la asamblea, ha sido el de que la Asociación presente en la próxima Conferencia de Ginebra una propuesta encaminada a que el mes de permiso anual que concede la legislación española a los Oficiales de la Marina mercante sea extendido a todas las demás naciones, y rogar al Gobierno es-

pañol que tome la iniciativa de la presentación de dicho acuerdo en la expresada Conferencia.

Fundamentan su propuesta en dos razones principales: en la justicia del precepto establecido en la legislación marítima española y en la conveniencia de que los navieros de todos los países se hallen en un pie de igualdad, pues de otra manera resultarían en situación de inferioridad en las luchas de la competencia, aquellos navieros que fueron más allá en la concesión de mejoras a su personal.

Los representantes de los países extranjeros que asistieron a la asamblea se expresaron en términos de gran elogio, por lo progresivo de esta ley, tan beneficiosa para las clases marítimas.

Los asambleístas visitaron al señor Director general de Navegación y al Sr. Saralegui para hacer presente a ambos señores sus aspiraciones y solicitar su concurso a fin de llevarlas a la práctica. Nos consta que salieron muy complacidos de la entrevista celebrada con ambos señores. No pudieron visitar al Ministro de Marina, como era su deseo, por encontrarse enfermo.

* * *

ESPAÑA MARÍTIMA considera muy puestas en razón las aspiraciones de los marinos. Se trata de hacer prácticamente realizable una aspiración que está en el ánimo de todos. Examinado este asunto en la Asamblea de Ginebra, es seguro que tendrá valiosos apoyos, y el hecho solo de que se acepte por varios países será suficiente para dar a esta cuestión una solución definitiva y plena de autoridad, que ponga término a las luchas sostenidas en nuestro país alrededor del artículo 4.º del Reglamento del Trabajo a bordo de los buques mercantes.



El vuelo Palos-Argentina

La Asociación de Maquinistas Navales, de Cádiz, ha tenido la atención de enviarnos un folleto, en el que se insertan tres interesantes conferencias: una que explicó en el local social el Capitán de corbeta Conde de Casa Recaño, y otras dos, que estuvieron a cargo de los Sres. Sepúlveda y Pacheco y De la Vega y Bello.

Quedamos muy reconocidos a la Asociación, que ha realizado un noble esfuerzo para conmemorar tan hermosa hazaña.

La pesca de la ballena en España

La pesca o caza de la ballena, pues de ambas maneras se le denomina, se verifica hoy en nuestras costas muy próximo a ellas, casi como la pesca del atún, del bonito, de la merluza y del besugo, puesto que en la mayoría de los casos se regresa al puerto durante el día de salida con uno o varios ejemplares.

Para todos los españoles fué una gran sorpresa el ver en 1921 que teníamos ballenas en nuestras aguas y no lo sabíamos, porque nadie se había preocupado de estudiar el asunto hasta que una Compañía, La Ballenera Española, que ya llevaba algunos años observando estos animales, adquirió la certeza de que los había en número suficiente para montar una industria con provecho, y, efectivamente, no se equivocó, porque el primer año de explotación, o sea de 11 de abril de 1921 a 10 de abril de 1922, capturó, con el asombro de todos, nada menos que 595 ballenas y 47 cachalotes.

Esto, como es natural, sirvió de estímulo a otras personas, incluso a los extranjeros, que han venido a España a cerciorarse de que, efectivamente, no era un cuento eso de la pesca de la ballena alrededor de nuestras costas, y convencidos de la realidad, volvieron con barcos-cocinas, cazándolas fuera de nuestras aguas jurisdiccionales y elaborándolas a bordo, y, posteriormente, se constituyeron otras Compañías que las cogen hoy en distintas zonas de nuestras costas, especialmente en las del Sur y Noroeste.

Desde hace seis años estamos progresando en todo cuanto a pesquerías se refiere, puesto que vamos transformando rápidamente nuestro material pesquero de embarcaciones. En la actualidad, tenemos unos 1.500 barcos con motor, entre vela, remo y algunas de vapor, a las que se sacaron las máquinas para instalarles motores de explosión, y de estos barcos con motor había solamente unos 311 en fines de 1922.

La pesca de la ballena constituye hoy uno de los mayores negocios pesqueros de nuestro país, porque se aprovecha absolutamente todo el animal. Entra en la factoría entero, y allí se convierte en aceite de varias clases, en guano de varias clases y en barbas de ballena, además de la carne, que se vende en varios países, obteniéndose como término medio de cada ejemplar de regular tamaño unas 15.000 pesetas.

Hasta ahora se emplea algún personal extranjero especializado, sobre todo noruego; pero den-

tro de muy pocos años ese personal será todo español con práctica suficiente para ejercer esa industria, y, por lo tanto, seremos verdaderos pescadores de la ballena y del bacalao, como eran los antiguos, con la diferencia de que no formamos esas grandes expediciones de barcos de vela, porque hoy tenemos mejor material, excelentes vapores y arpones explosivos, que rara vez fallan y que han sustituido con gran ventaja a los antiguos procedimientos, que eran muy peligrosos.

Sólo un inconveniente tiene esta pesca, y es el de que como las ballenas se reproducen muy poco, pudieran quizá desaparecer de nuestras aguas a fuerza de perseguirlas por varias empresas y en distintos sitios a la vez.

De todos modos, mientras existan deben capturarse, a fin de obtener de esta industria todo el beneficio posible, pero creando nuevas Compañías, porque las actuales no admiten a nadie, ya que no se encuentra una acción aunque se quiera comprar, y, por lo tanto, hay que constituir nuevas empresas a las que patrocina el Estado, que desca volver a ver en nuestro país aquellos días felices en los que los pescadores traían a España anualmente desde los mares del Norte millones de kilogramos de peces, que producían mucho dinero, creándose además con ello verdaderos hombres de mar.

BENIGNO RODRÍGUEZ.

Madrid y marzo de 1926.



La Asamblea de Pescadores de Valencia

La importancia de la obra social realizada por los Pósitos de Pescadores ha trascendido al extranjero y a los países iberoamericanos. Un periódico de Orizaba (Méjico), *Pro Patria*, publica una reseña de la Asamblea celebrada recientemente en Valencia. Dice así el colega:

"Se ha celebrado en Valencia una gran Asamblea marítima, a la que concurrieron multitud de pescadores. En dicha Asamblea se trató lo relativo a la importancia pesquera, así como el número de personas que se dedican a esa ocupación, que asciende a 30.000. La pesca actual en España es de un valor de 400 millones de pesetas, que proporcionan manera de vivir a 544.000 personas.

UN CUENTO

LOS REYES DE TRAPO

Es noche de Reyes. El médico don Joaquín, recluso desde muy temprano en la cocina de la casona, cuenta a sus hijos—un chico travieso y simpático y una niña un poco nerviosa, pero muy inteligente—cómo nació el Mesías y cómo vinieron de Oriente Melchor, Gaspar y Baltasar a adorarlo.

El chico trazaba la figura del rey negro en las recetas del doctor y le preguntaba por qué razón siendo rey no había podido dejar de ser negro, mientras la niña reía estrepitosamente...

Allá fuera, la nieve caía sobre el pueblo. Más lejos, el mar rugía, destrozándose sobre las rocas.

—¿Tendrán frío los reyes cuando pasen por aquí esta noche?—preguntó el chico.

—No—respondió la chica—, los reyes no tienen frío nunca.

El chico rompió a reír, y con un gesto de picardía, como si fuera a decir una cosa sobre la cual todos estuvieran en el secreto y nadie quisiera confesarla, preguntó:

—¿Es verdad que vienen esta noche los reyes? Me han dicho que eso es un invento de los padres.

Don Joaquín miró a su hijo un poco severamente. El niño bajó la vista como si hubiera cometido un delito. A punto de llorar, y a modo de disculpa, agregó:

—Es que a Manolo no le ponen nada los reyes, porque es muy pobre. Su padre, para consolarlo, le ha dicho que no hay tales reyes, sino que los padres ricos aprovechan este día para engañar a sus hijos.

El doctor, ni antes ni ahora se atrevió a decir la verdad; pero tampoco quiso mentir.

—Mira. La mitad de los juguetes que te pongan los reyes, los partes con Manolo. Creo que con ello les darás una gran satisfacción...

Llamaron a la puerta bruscamente:

—¿Quién es?—preguntó el doctor.

—Rufino, señorito—dijo la criada a poco—, que tiene a la mujer muy grave... Es también una ocurrencia ponerse mala en una noche como ésta. Y vivir a dos leguas de aquí, en el barrio de los pescadores.

—Calla, y dile a Rufino que pase, que traerá frío...

—Sí, frío. ¡Ya... ya...! Más caliente viene...

Y entró Rufino, el pescador, sucio, roto, desgreñado y tambaleándose. Los chicos se arrinconaron, espantados de la aparición.

—¿Qué tiene tu mujer?

—Un dolor... Creo que me ha mandado a mí para que me muera de frío en el camino... Sólo que yo... ¡Sí, sí! A la nieve, vino... Y mejor, aguardiente.

—¿Por qué bebes, Rufino?

Miró al doctor con los ojos enormemente abiertos. No se podía explicar la pregunta, ni hallaba la respuesta adecuada.

—Bebo... ¡porque me da la gana!

El doctor lo miró asombrado.

—¿Te has vuelto loco?

—No. Lo que he dicho no es para molestarle. ¿Por qué se acuesta uno? ¡Porque le da gana! ¿Por qué es usted médico y yo pescador? Porque nos dió la gana...

—Bueno, vamos a ver a tu mujer. Después hablabamos de eso. Cuando seas hombre. Ahora no. Los hombres, hombres, no se emborrachan...

De veras hacía frío. El caballejo del doctor, caminaba muy difícilmente. Rufino, tras él, mantenía el equilibrio con dificultad.

—Te estás matando, Rufino.

—¿Por qué?

—Por beber...

—No es eso... El vino me sostiene en pie...

—Pero ¿te sostienes de veras? Además, cometes un delito con los tuyos. Hace tiempo que lo sé. Gastas en vino el salario. Tu mujer está enferma de hambre. Y tus hijos igual...

—Los perros... ¡Por qué han venido al mundo! Los pobres no debíamos tener hijos...

—¿Los pobres? Di mejor los borrachos...

—Bueno. Si los pobres no beben, ¿qué placer les queda en cambio?

—Trabajar.

—¿No trabajamos demasiado?

—Nunca se trabaja demasiado. Se trabaja para ganar el pan primero, luego para ganar reputación y fama y felicidad...

—Sí, sí... ¡Todo eso está bien! Pero ¿y cuando se trabaja y el mar se niega a dar pescado? Y si lo da, ¿para quién es? Para nosotros, no. La felicidad viene del cielo. La traen los reyes Magos, ¿no? Y rió estrepitosamente.

Caminaron sin hablar largo rato. Rufino cantaba, de vez en vez, canciones llenas de odio... El doctor le dijo:

—No cantes.

—¿Por qué?

—No debes cantar; los hombres pueden ser malos, pero tú los crees más malos aún. El odio y el alcohol, lo destruyen todo.

—¿También es malo el odio? Entonces, si nos quita usted el vino y el odio, ¿qué nos deja?...

El doctor no quiso contestar. Además, estaban ya cerca de la casa miserable del pescador. Al llegar, Rufino abrió la puerta con estrépito. He aquí el cuadro: Una pobre mujer tendida en el suelo sobre un montón de paja; a su lado, tres niños harapientos, llenos de espanto; clavado de la pared, un candil, cuya luz temblorosa daba un aspecto más trágico a la escena.

El doctor pulsó a la enferma. La reconoció detenidamente. La pobre mujer no se quejaba. Tenía en el cuerpo señas inequívocas de malos tratos...

—¿Por qué la has pegado?

Se le quedó mirando al doctor fieramente.

—¿Porque sí!—dijo enérgicamente—¡Es mala! No me quiere; me insulta. ¡No me da de comer!...

—¿No te espanta tu obra?

—¿Mi obra?... Es la gente que la hace esto. Yo, no. La gente me acorrala... Y ella... ¡Y mis hijos! No quiero a nadie ¡Los odio!...

He aquí al doctor perplejo. La pobre mujer

moría de hambre, extenuada, molida a golpes... Los niños, igual.

—¡Eres una bestia!

El pescador se dejó caer, sin fuerzas, en un rincón.

—Es preciso que me ayudes. ¡Se muere tu mujer, Rufino!

—¡Que se muera!...—murmuró entre dientes— ¡Y yo, y éstos!...

No fué posible levantar al caído, ni dar vida a la esclava; los niños, en silencio, vieron cómo el doctor estuvo luchando unas horas para salvar a la madre... ¡Cuando la Ciencia no tuvo nada que hacer, el doctor, pensó, rápidamente, que algo podrá hacer el hombre. Y en efecto, se llevó con él, a través de los campos nevados, a los hijos del alcoholizado.

Al día siguiente los hijos del doctor vieron con sorpresa, que en vez de muñecos de trapo, los reyes les habían puesto tres niños de carne. El doctor les explicó lo sucedido, y les dijo la verdad acerca de la leyenda de los reyes.

El chico, guiñando un ojo, dijo a su hermana:

—Ya decía yo que no existían los reyes. Sólo que ahora, resultan los reyes de trapo, y los muñecos de carne y hueso...

RODOLFO VIÑAS

ELEMENTOS ACTIVOS DEL PÓSITO MARÍTIMO DE CÁDIZ



El esperanto y la Marina

Si para cualquier ser humano es el esperanto, aparte del medio de alcanzar el hermoso ideal de confraternidad humana, un eficaz auxiliar para su vida intelectual y práctica, mucho más lo será para los marinos, que, dada la índole de su profesión, se ven obligados a tratar y efectuar transacciones con autoridades y ciudadanos de todos los países, que se expresan en tan variados idiomas y dialectos.

Esta necesidad de que los marinos cuenten con medios de comprensión y relación en las variadas naciones que visitan, es reconocida por todos los países del mundo, que en los planes de estudio de sus Marinas Mercantes y de Guerra, cuentan con cursos de inglés y francés. A pesar de ello, ¿cuántos serán los marinos de uno u otro ramo que dominen uno de ambos idiomas, lo suficiente para sostener una conversación? ¿Qué número de años habrán empleado esas excepciones, para llegar a poseer aquellos idiomas, indudablemente de gran utilidad, pero no universales? de mí sé decir que llevo años dedicado a su estudio y me encuentro bastante lejos de dominarlos, habiendo en cambio aprendido el esperanto en cuatro meses, facilidad que pone su aprendizaje al alcance de todo el mundo, y que explica que sean en gran número los obreros que lo hablan y lo escriben a la perfección. Tan extremada sencillez se comprende al saber que su gramática no consta más que de diez y seis reglas, sin excepciones, que por medio de prefijos y sufijos se forman todas las ideas derivadas de cada raíz, con lo que se consigue, por pocas que sean las que se conozcan, poseer gran riqueza de expresión, y, por último, que su vocabulario se ha formado con las raíces más universales, por lo que sucede el curioso caso de que al hojearlo ciudadanos de diferentes países, hallan en él un gran número de voces que les son familiares, pareciendo a cada uno de ellos por ese sencillo examen, que el esperanto es a él a quien más particularmente favorece. Puede además asegurarse sin temor a error, que una persona medianamente ilustrada conoce el 75 por 100 de las voces en él contenidas.

Si a la facilidad que acabamos de expresar con que se aprende ese idioma, añadimos que no hay nación en que no existan numerosos grupos, casas de comercio, consulados, literatura y revistas esperantistas, y que la mayoría de los adeptos a la idea llevan siempre bien visible la *verda stelo*, (estrella verde) brindando amistad y fraternal servicio a sus correligionarios, ¿es exagerado el afirmar la grandísima utilidad y hasta la necesidad

de su conocimiento y empleo por la Marina y para todo género de transacciones marítimas?

En diferentes Conferencias internacionales celebradas recientemente, se ha estudiado la introducción del esperanto como lengua oficial en la radiotelefonía, en las Ciencias puras y aplicadas, en el Comercio, en la Industria, en el Turismo, en la Prensa técnica y en la Aeronáutica.

En el mes de mayo próximo, se verificará en Madrid el VI Congreso español de Esperanto. ¿No convendría a los marinos tratar en él de la forma más práctica y eficaz de beneficiar universalmente a su profesión, con el uso de tan sencillo medio de comprensión humana? ¿No podría iniciarse, si no se ha hecho ya por ninguna otra nación, la formación de un vocabulario esperantista de voces marítimas? ¿Sería conveniente se iniciara por esa Asamblea la formación de una Liga Marítima Esperantista Internacional, encargada de la realización de todo lo expuesto?

Mucho me satisfaría que las presentes líneas, no sólo dirigidas a mis compañeros de profesión, sino también a todos los que con el mar tengan relación, pudieran traer algún beneficio a los marinos, al comercio marítimo y en general a todas las industrias que con él tienen relación.

A. S.



Los puertos de refugio

El Pósito Marítimo de Cullera ha tomado el acuerdo de cooperar a la campaña que las entidades de aquella población realizan en favor de la construcción del puerto de refugio. He aquí el acuerdo:

“Este Pósito Marítimo, sintiendo más que nadie la necesidad de la construcción del puerto de Cullera para fomento y garantía de las industrias del mar, y ante el movimiento de entusiasmo que se observa en todas las clases sociales de esta población en pro de la realización de tan necesaria obra, además de sumar su adhesión, ofrece tomar la iniciativa en la petición al Estado del puerto de refugio.

Al efecto, reunida hoy la Junta directiva de esta Sociedad, acuerda ofrecer al Ayuntamiento, entidades y corporaciones y particulares la adhesión y gestiones del Pósito Marítimo obrero de esta localidad y tomar la iniciativa en la petición al Gobierno de la construcción del puerto de refugio de Cullera.—El presidente, *Joaquín Aragón*.”



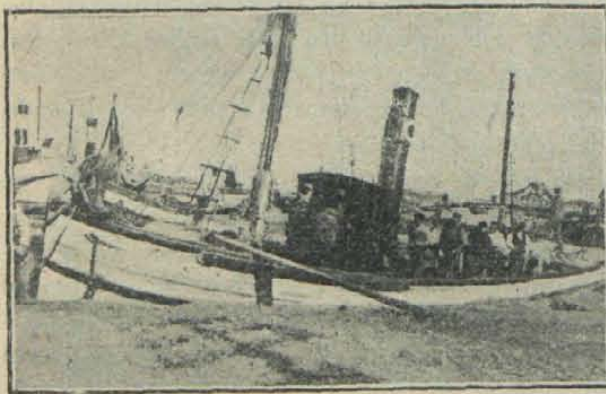
Dos casetas del Pósito Marítimo de Cádiz

SE ACUERDA CREAR DOS FEDERACIONES: LA ORIENTAL Y LA OCCIDENTAL

En la primera decena de este mes se ha celebrado en Málaga la Asamblea de Pósitos de Pescadores andaluces para constituir la Federación regional. Reinó con este motivo extraordinario entusiasmo entre los pescadores y trabajadores marítimos de aquella población.

Tiene, en efecto, gran importancia el movimiento social de los Pósitos en toda la región. En la actualidad funcionan en aquel litoral los siguientes Pósitos de Pescadores: Málaga (Pescador y el Marítimo), Cádiz (Marítimo), Almería, Conil, Barbate, Sanlúcar de Barrameda, Estepona, Marbella, Torre Molinos, Algeciras (Marítimo); Huelva (Pescador y Marítimo); Adra, Motril, San Fernando, Fuengirola, Puerto de Santa María y Tarifa, con cerca de cinco mil afiliados. El Pósito Marítimo de Málaga posee seis vapores de propiedad colectiva; el de Cádiz, tres, y el de Huelva, cuatro galeones y el de Pescadores de Málaga, dos vapores.

A la asamblea asistió el organizador de los Pósitos, D. Alfredo de Saralegui, e invitado por el Pósito de Pescadores de Málaga, el Delegado en España de la Oficina Internacional del Trabajo, señor Fabra Ribas.



Uno de los tres vapores del Pósito Marítimo de Cádiz.

La Asamblea de Anda

Al llegar a Málaga nuestro querido amigo don Alfredo de Saralegui, le aguardaban en la estación más de trescientas personas, entre ellas destacadas personalidades locales y representaciones de todas las industrias pesqueras y obreros del mar. Se le hizo un cordial y efusivo recibimiento.

LA CONFERENCIA EN LA CAMARA DE COMERCIO

El acto preliminar de la Asamblea se celebró en la Cámara de Comercio de Málaga. El Sr. Fabra Ribas explicó, en una interesante conferencia, el funcionamiento de la Oficina Internacional del Trabajo, de Ginebra, que tiende a resolver los problemas sociales dentro de la mayor cordialidad.

Además del Sr. Saralegui, que presidió el acto, se sentaron con él en la mesa presidencial, el Comandante de Marina de Málaga, el Concejal señor Bentabol, en representación del alcalde, y don José Montero Ríos y Reguera, inspector costero de la Caja Central de Crédito Marítimo.

Asistió un público numeroso, predominando elementos obreros marítimos y pescadores.

El Sr. Saralegui hizo la presentación del conferenciante, elogiando con frases de entusiasmo la labor que realiza el ilustre Delegado en España de la Oficina Internacional del Trabajo.

El Sr. Fabra Ribas, que comenzó expresando su gratitud a la Cámara de Comercio por la cesión del local, saludó a los asistentes al acto y dijo que, invitado por el Pósito de Pescadores, asistía a la asamblea constitutiva de la Federación, para explicar a los obreros del mar el origen y funcionamiento de la Oficina Internacional del Trabajo.

Se expresó en términos de elogio para la hermosa obra de "El Pósito Marítimo", de que el señor Saralegui es fundador, obra, dijo, que producirá incalculables beneficios a los obreros del mar.

Pasó después a ocuparse del tema de la conferencia, explicando que la Oficina Internacional del Trabajo es una consecuencia directa de la gran

Pósitos Marítimos

Luces

guerra europea: se creó en virtud de las lecciones de la horrorosa tragedia, y con el fin de conseguir la paz entre los pueblos, cimentada en una mayor justicia social.

Hizo historia de las vicisitudes que atravesaron las reivindicaciones obreras, recordando a este efecto la obra del Congreso Internacional de Berna, que estableció la carta o estatuto que sirvió de base para la redacción de la parte XIII del Tratado de Versalles, que con la enorme importancia que le da la calidad de las personas que lo firman como representantes de las potencias signatarias, deja ya sentado, preestablecido, que la paz universal sólo puede fundarse sobre la base de una justicia social, ya que existen condiciones de trabajo que implican para un gran número de personas la injusticia, la miseria y las privaciones, lo cual engendra tal descontento, que constituye una amenaza para la paz y la armonía universales.

Hizo resaltar la importancia que para los obreros en general tiene que en ese documento excepcional, de autoridad máxima, no se hable de legislación tutelar de la clase obrera, sino de leyes que entrañen una mayor justicia social, lo que supone el reconocimiento de derechos y excluye la protección, inadecuada a ciudadanos conscientes.

También se ocupó de la singular importancia que las mejoras o derechos que la Oficina Internacional reconoce a la clase obrera, tienen por la firmeza de ellos, toda vez que una vez ratificados



Vista de Málaga, en cuya capital se celebró la Asamblea para constituir las Federaciones de Pósitos Marítimos Andaluces



Uno de los vapores de la propiedad del Pósito Marítimo de Cádiz

por el Gobierno de un país no pueden ser anulados por dicho Gobierno, como sucede con las leyes que no tienen ese carácter internacional.

Habló después de la Comisión paritaria Marítima que se creó dentro de la organización de la Oficina Internacional del Trabajo, dedicada exclusivamente al estudio de los problemas relativos a las condiciones de trabajo de los obreros del mar.

Detalló las sesiones que lleva celebradas esa Comisión, así como los resultados prácticos obtenidos, destacando como principal el acuerdo de la redacción de un Estatuto Internacional del Marino, proyecto que se presentará a la Conferencia Internacional de 1926.

Terminó el Sr. Fabra Ribas entonando un vibrante canto a la Sociedad de Naciones, organismo de paz, sin la cual no pueden desenvolverse los pueblos ni prosperar los trabajadores.

Los numerosos concurrentes premiaron la labor del Sr. Fabra Ribas aplaudiendo largamente su notabilísima conferencia.

LA ASAMBLEA DE LOS PÓSITOS

En el salón de actos de la Cámara de Comercio se celebró la Asamblea que tenía por objeto constituir la Federación de Pósitos andaluces. Reinó en el acto gran entusiasmo, asistiendo las Delegaciones anteriormente mencionadas.

El Sr. Saralegui pronunció un interesante discurso, exponiendo las finalidades que persiguen las Federaciones y señalando los beneficios que estos organismos han de producir a la clase pescadora.

Discutidos los asuntos del orden del día, se acordó constituir dos Federaciones para dar mayores facilidades a los Pósitos existentes: una oriental, que radicara en Málaga, y otra occidental, que tendrá su sede en Cádiz.

He aquí los componentes de la Federación oriental de Pósitos andaluces:

Presidente, D. Cristóbal Díaz; vicepresidente, don Luis Godoy; secretario, D. Antonio Reyes; tesorero-contador, D. Matías Rodríguez; vocales, don Ginés García y D. Antonio Jerez, quedando designado como inspector local D. Luis Arana.

CONFERENCIA DEL SR. FABRA RIBAS

En el teatro de Vital Aza se verificó después un interesante e importantísimo acto público. Habla-

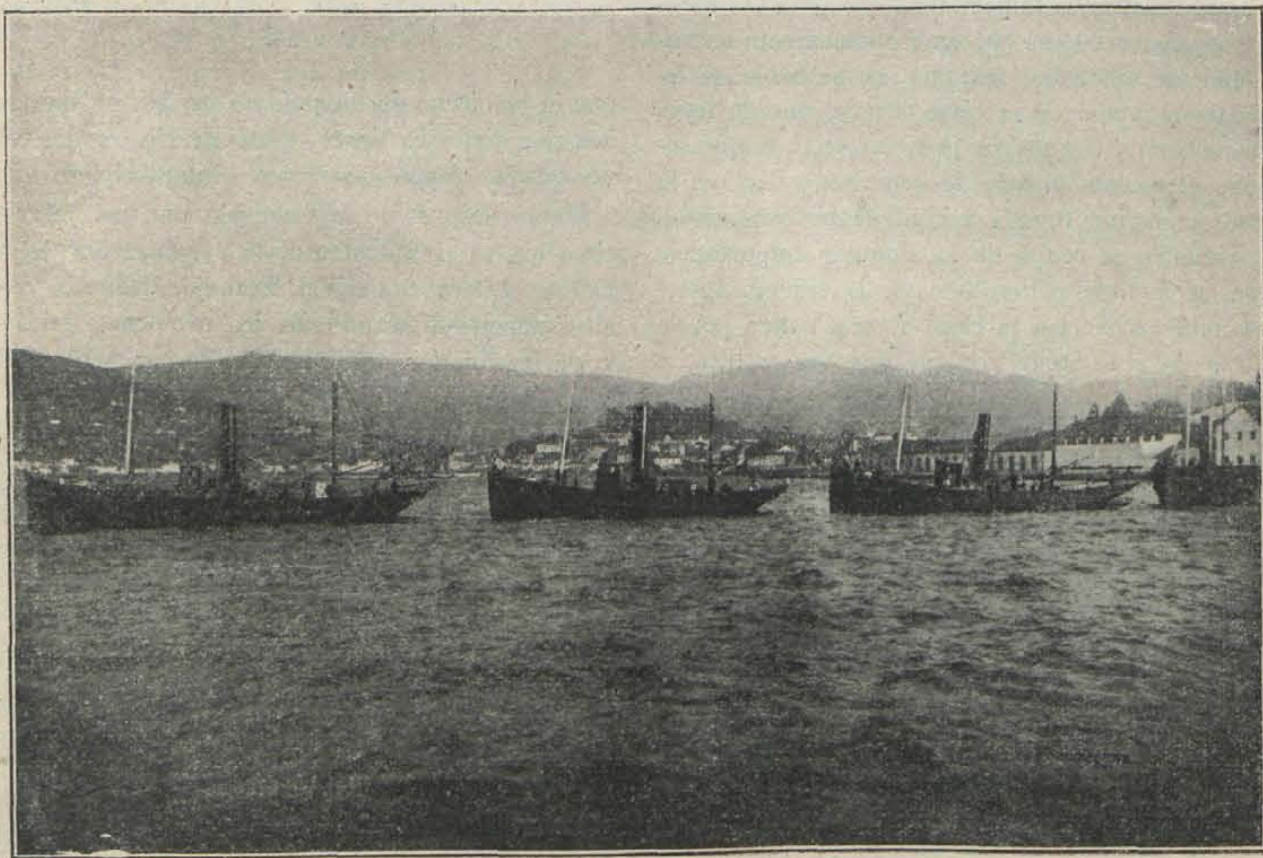
ron en él los Sres. Fabra Ribas y el fundador de los Pósitos, D. Alfredo Saralegui. El teatro estaba totalmente lleno, asistiendo numerosas personalidades locales.

El Sr. Fabra Ribas insistió sobre la obra que realiza la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra.

Al hablar de la injusticia social, cuya existencia reconoce el Tratado de Versalles, dijo que contra esa injusticia siempre ha habido en todos los países movimientos de protesta, que han tenido tres períodos o etapas: primero, el del gesto violento, la desesperación, el grito; segundo, el período de discusión apasionada: los obreros se agruparon en grandes organizaciones, en las que se discutía todo lo divino y lo humano: reglamentos, tácticas, principios; tercero, período de plenitud: las grandes organizaciones obreras se ocupan del planteamiento y resolución de problemas de interés general para los trabajadores; en este período, la violencia irrita y la discusión sistemática se aparta cual cosa nociva.

Fustigó el primer período, el de la violencia, y entonó un canto al tercero, que es el más perfecto, ya que en él las ideas se subliman, desechándose egoísmos y siendo aspiración común el bien de la colectividad.

Dijo que por la Asamblea constituyente de la Federación de Pósitos a que ha asistido, puede ase-



Cuatro de los seis vapores de propiedad social del Pósito Marítimo de Málaga.

gurar que esta organización ha llegado al tercer período de plena madurez, por la alteza de miras y serenidad con que se han tratado importantísimas cuestiones para los pescadores.

Proclamó la perfecta compatibilidad de los conceptos "patria" e "internacional", diciendo que un poco de patriotismo aleja de la Internacional; mucho patriotismo acerca a ella.

Terminó recordando las palabras que en latín aparecen en el frontispicio de la Oficina Internacional del Trabajo, de Ginebra, que, traducidas al castellano, dicen: "Si queréis la paz, practicad la justicia".

El orador fué muy aplaudido.

El Sr. Saralegui fué acogido con nutridos aplausos. Comenzó saludando a los obreros del mar, a los que dice ha venido a constituir en favor de ellos la Federación de los Pósitos andaluces.

El Ministerio de Marina, persiguió, al crear y dar vida a estos organismos, el mejoramiento y la redención de los obreros del mar, en los que la incultura, la imperfección y la pobreza tenían ancho campo de cultivo.

La labor realizada es importantísima: se ha encauzado el problema social marítimo que, por el completo abandono en que se hallaba, corría riesgo de haber llegado a lo que ha dicho el Sr. Fabra Ribas al describirnos con su maravillosa palabra el triste período de las violencias en las reivindicaciones obreras.

Definió los Pósitos Marítimos diciendo que eran asociaciones cooperativas que persiguen la instrucción y mejoramiento económico de sus asociados, facilitándoles elementos para adquirir la propiedad de los medios de producción, suprimiendo los intermediarios.

Dijo que existen Pósitos que ya han conseguido suprimir por completo los intermediarios, y citó como ejemplo el de Barcelona, que cuenta con una caseta para la venta directa del pescado, en cuya venta ha obtenido el pasado año un beneficio líquido de 80.000 pesetas.

Afirmó que pasan de la docena los Pósitos, entre ellos el de Málaga, que han adquirido ya embarcaciones de vapor propias.

Se ocupó de la labor de los Pósitos en lo que respecta a la cultura de los obreros del mar, otro de los fines primordiales de la altruista institución.

Costeadas por los Pósitos funcionan ya 103 escuelas, con más de 8.600 alumnos, una nueva generación de obreros del mar que en la edad viril obtendrán para ellos, sus familias y la patria los beneficios de esa cultura que están adquiriendo en las aulas de los Pósitos.

La Caja Central del Crédito Marítimo dedica

también atención preferente a la previsión, habiendo creado el auxilio por enfermedad, viudez, y el seguro de ahogamiento.

Hasta ahora—dijo—, los que perdían la vida en el mar dejaban a sus familias en el mayor desamparo, sin más auxilio que la caridad de sus compañeros; hoy, por cada ahogado pagan todos los asociados cinco céntimos cada uno, lo que, cuando los Pósitos marítimos adquieran la plenitud de su desarrollo, constituirá una cantidad importante, que pondrá a las familias a salvo de la espantosa miseria en que hoy quedan.

Se ocupó también del Seguro del Retiro Obrero que, aunque establecido con carácter obligatorio, no es aplicable casi nunca a los obreros del mar, de cuya solución se está ocupando la Caja Central, siendo uno de los proyectos la celebración anual de una fiesta de homenaje a la vejez de los marinos, cuyos productos se destinarían a los ancianos que inutilizados por su edad para el trabajo, viven a menudo de limosnas, sin disfrutar de la vejez tranquila a que tiene derecho preferente quien en su juventud expuso mil veces su vida.

Explicó la labor de la Caja creando cooperativas de consumo, y como resultado de la labor general de ella da el siguiente: cinco años de vida, 135 Pósitos constituidos, 35.000 obreros asociados, 40 cooperativas, 103 escuelas, dos bolsas de trabajo y 20 Pósitos con propiedad de medios de producción.

Dijo que en los Pósitos caben los obreros del mar de todas las tendencias, cualquiera que sea su ideal religioso y político, ya que con ellos sólo se persigue el mejoramiento cultural y económico.

Habló después de la Junta consultiva de la Dirección general de Navegación en relación con la Oficina Internacional del Trabajo, de Ginebra, que dedica gran atención al problema social marítimo, teniendo aprobadas las contestaciones a los cuestionarios que ésta le envió y de los que el conferenciante se ocupó con gran competencia, relativos al Estatuto Internacional del Marino y a la Inspección del cumplimiento de la legislación del Trabajo Marítimo, que significan positivas mejoras para los obreros del mar, a los que termina dirigiendo un llamamiento para que cooperen todos en esa labor, que redundará en beneficio de ellos en primer lugar y será, a la vez, factor del engrandecimiento de la patria.

El Sr. Saralegui fué muy aplaudido y felicitado.

OTROS ACTOS

A las dos de la tarde se sirvió en los Baños del Carmen el banquete con que fueron obsequiados los Sres. Saralegui y Fabra Ribas, asistiendo muchos comensales.

La presidencia, además de los citados señores, estuvo integrada por los señores comandante de Marina, D. Enrique Gómez, D. Enrique de la Cámara, D. Joaquín Riazza, D. Pedro Gómez Chaix, e inspectores costeros de Almería, Algeciras y Málaga.

En el acto reinó gran cordialidad, suprimiéndose los brindis.

* * *

Los Sres. Fabra Ribas y Saralegui visitaron los locales de los dos Pósitos que existen en esta capital, el Marítimo y el de Pescadores, quedando muy satisfechos de los mismos y especialmente de las escuelas que tienen instaladas.

También visitaron los Pósitos de la Carihuela y Fuengirola, donde marcharon en automóvil, acompañados del inspector costero, Sr. Montero Ríos.

El Sr. Saralegui hizo grandes elogios de dichos Pósitos.

En Fuengirola eran tan numerosos los pescadores que acudieron a saludar al ilustre fundador de los Pósitos, Sr. Saralegui, y al Sr. Fabra Ribas, que se vieron obligados a dar una conferencia en el teatro del mencionado pueblo, siendo aplaudidos.

También en la Carihuela los ilustres viajeros dirigieron la palabra a los pescadores del alegre pueblecito.

El lunes por la tarde marcharon en automóvil a Granada, continuando su viaje a Madrid.

Hasta las afueras de nuestra capital acompañaron a los Sres. Saralegui y Fabra Comisiones de los Pósitos malagueños, como también algunos representantes de los que vinieron para asistir a la Asamblea de la Federación.

En Málaga se hacen grandes elogios de la meritísima labor que realiza el incansable jefe de la Sección social de la Caja Central de Crédito Marítimo.

* * *

La mayor parte de esta información la debemos a la Prensa malagueña—al semanario *El Mar* principalmente—, y nuestra impresión, después de conocido el resultado de la Asamblea, no puede ser más optimista. La obra de siembra del Sr. Saralegui, va dando su fruto. Bien satisfechos pueden estar por ello la Caja Central de Crédito Marítimo y el Ministerio de Marina, pues el esfuerzo económico realizado para redimir a las clases trabajadoras del mar ha dado excelentes resultados.

Los Pósitos en Levante

Dos actos de divulgación de la meritísima labor social que desarrolla la Caja Central de Crédito Marítimo se han celebrado recientemente en la región levantina, en la que el espíritu de asociación se halla entre las clases marinera y pescadora intensamente desarrollado.

Consistieron en dos conferencias que desarrollaron en Tarragona y Moncófar, respectivamente, los Sres. Redón y Caudet, Director de la Caja Regional el primero, e Inspector de la Central de Crédito Marítimo, el segundo.

Ambos coincidieron en el tema que informa sus respectivas disertaciones, realizando una exposición clara y avalada con citas y ejemplos prácticos, de los beneficios que en favor de las clases pescadora y marinera se irradian de la protección que les presta la Caja Central de Crédito Marítimo, en los órdenes cultural, económico y de convivencia social.

Con todo lujo de detalles, estudiaron lo que son los Pósitos de Pescadores y Marítimos, sus características más notables, el desarrollo que han venido adquiriendo desde que se fundara el organismo matriz y los visibles y prácticos resultados que se obtienen con este procedimiento de socialización de los medios de producción que, día tras día, viene consiguiendo verdaderas conquistas de redención dentro de normas de un derecho casi podríamos decir de nueva estructuración, que encamina sus pasos hacia un régimen de convivencia social basada en la justicia y la humanidad.

Aludieron a los proyectos recientes del señor Saralegui acerca del régimen de previsión en beneficio de los pescadores y marineros y seguro mutuo de embarcaciones de las listas tercera y cuarta, en vías ya de solución por el Gobierno.

Como derivación de esos actos, acaban de fundarse en la región de Levante los Pósitos de Cullera y Moncófar y se han iniciado trabajos de organización de otros que, seguramente, no tardarán en tomar estado dentro del movimiento social de nuestra nación.

* * *

El Pósito Marítimo de Vinaroz, preocupándose de que lleguen a sus asociados los beneficios del régimen de Retiro obrero y de subsidio de Maternidad, ha organizado un ciclo de conferencias de divulgación de la obra del Instituto Nacional de Previsión, la primera de las cuales fué desarrollada por el Director de la Caja provincial de Previsión Social, D. Joaquín Gómez Aparici.

Seguirán a ella otros actos, a cargo de los señores D. Isidro Escandell y D. José María de Zumalacárregui.

PUERTOS DE REFUGIO

Aquí, tendidas a la orilla del Atlántico, en la desembocadura occidental del Estrecho de Gibraltar, escondiendo su modestia entre las dunas de arena que el viento movía a su placer, hubo, hace algunos años, un grupito de chozas; aquellas chozas, modificadas y transformadas por obra y gracia del trabajo, se han convertido en casitas blancas, y el conjunto de estas casitas blancas se llama Barbate.

Sobria y breve es la historia de Barbate, como la de las mujeres honradas que, según una frase muy repetida, carecen de historia. Pero si Barbate no quiere tener historia, desea engrandecerse, con el trabajo, y ya ha escrito las primeras páginas de su porvenir, con trazos viriles, sobre el azul cartapacio del mar. Trescientas quillas de embarcaciones barbateñas se encargan cada día de afirmar ese anhelo fuertemente sentido, trazando signos gigantes y luminosos en las crestas epilépticas de las olas. Y en la población, el ritmo acompasado del trabajo, desgrana sus estrofas creadoras en el ambiente de actividad, que el mar llena con sus pujantes notas henchidas de resonancias musicales.

Barbate, sin embargo, no es feliz. No importa que las aguas de su zona pesquera brinden ubérrimas las más variadas y exquisitas especies de peces.

No importa que los pescadores tengan a veces que realizar titánicos esfuerzos para extraer del mar las redes bordadas de fulgentes centelleos de plata, ni que las frágiles embarcaciones zozobren en ocasiones bajo el peso agobiador de las sardinas capturadas.

Nada de eso importa, porque ningún pueblo puede resignarse a vivir a merced de los caprichos de la naturaleza, adscribiendo sus legítimas aspiraciones de prosperidad y desarrollo a las veleidosas oscilaciones del barómetro. Los pueblos necesitan consolidar sus medios de vida, dando perpetuidad a la flusión de los surtidores de sus fuentes de riqueza.

Y Barbate no está en este caso; sabe que el mar puede encreparse cualquier día, devorando, en pocas horas, lo que se dejó extraer en muchos días y por muchos hombres. Por eso mira con horror el porvenir, que se presenta incierto, preñado de negruras como la noche. Y suspira por poseer un puerto de refugio; un pequeño puerto de refugio garantizaría a Barbate la perdurabilidad

de su espléndido presente, que no lo es más aún por carecer de factor tan importante.

El trazado del puerto está hecho ya; la naturaleza, en su sapiencia infinita, se anticipó al deseo de los hombres cual si presintiera las necesidades de éstos y creó la albufera, puerto en embrión que a poca costa puede transformarse en manantial de vida. Bastaría volar unas rocas, canalizar un tanto la pequeña ensenada y asentar unas murallas de escaso coste sobre loscimientos naturales.

El puerto quedaría hecho y Barbate podría respirar a sus anchas, ajeno a los cuidados, libre de las angustias actuales que le obligan a otear el porvenir con las mismas ansias indescriptibles con que escudriñan el horizonte los marinos extraviados en el mar en noches de tinieblas inquietantes. Es poco en verdad lo que pide a cambio de lo mucho que está dispuesto a dar. Porque Barbate, en posesión de su puerto, sabría inundar de pescados exquisitos los más apartados mercados consumidores de la Península.

Y esos pescados, de las más diversas especies, serían regodeo de paladares refinados en la mesa del rico, y manjar de satisfacción en el hogar del pobre.

Envío: Excmo. Sr. Ministro de Marina, Excelentísimos Sres. Directores de Navegación y Pesca: La aldea de Barbate, población chiquita y modesta, población activa y laboriosa, necesita un puerto de refugio para garantizar su existencia en el futuro, para defender las vidas de sus hombres en el presente. Como aldea, quiere progresar y ser pueblo; como conjunción de voluntades agrupadas en torno de la enseña augusta de las huestes del trabajo, desea aportar su valioso concurso a las actividades nacionales; pero sin sacrificios estériles, sin comprar el pan de cada día con monedas de vidas.

En manos de vuestras Excelencias está el porvenir de esta aldea; concededle lo que pide, que ella sabrá devolverlo con creces.

JOSÉ MIRANDA.

Barbate y abril de 1926.

A LOS SUSCRIPTORES

Todos los giros y correspondencia administrativa diríjanse a la Administración de esta Revista, calle de Santa Engracia, núm. 105, 4.º C.—Madrid.

EL DESGUACE DE BARCOS

Continuando la campaña iniciada en estas columnas en febrero último, gracias a la amabilidad de los directores de esta publicación, campaña encaminada a lograr que sea lo suficientemente apoyada por los Poderes públicos la industria de desguace de barcos, tenemos la satisfacción de señalar un hecho realmente consolador, y es que, no sólo nuestra campaña encontró eco entre los interesados directamente en el desguace, sino también entre personas y entidades que no tienen una relación directa con la mencionada industria, aunque sí se hallan fuertemente interesados en asuntos de mar.

Prueba elocuente de lo que acabamos de escribir es el artículo publicado en la revista *Vida Náutica*, órgano de la Corporación oficial Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina mercante española, de Barcelona, con el título "A propósito del desguace de barcos. Los buques de guerra alemanes hundidos en Scapa Flow", trabajo que lleva la firma del joven Capitán de nuestra Marina mercante D. Julio Bayer Brillas, en el cual se dan datos muy elocuentes relacionados con el tonelaje español que ha sido comprado por los italianos para ser desguazado, demostrándose con ello la enorme importancia que para un país que sepa tenerla bien estudiada y protegida tiene la industria de desguace de embarcaciones.

Con mucho gusto copiamos a continuación los párrafos más importantes del interesante trabajo del Capitán Bayer:

"ESPAÑA MARÍTIMA, en su segunda publicación mensual, correspondiente al mes de febrero, inserta un artículo original de nuestro estimado amigo y compañero D. Jaime Font y Más. Bajo el epígrafe "Industria que merece ser protegida", dicho señor pone de relieve los beneficios que al país reportaría el instalarse en la Península talleres bien montados para el desguace de barcos, siempre que el Gobierno se interesase en tan patriótica industria, prestando su protección a la Sociedad o Compañía que explotase tales trabajos.

A la flota de buques de vapor y vela que poco a poco hemos visto salir del puerto de Barcelona para el de Génova, hay que añadir el ex trasatlántico *P. Claris*, de 3.598 toneladas de registro bruto, sumando con esta unidad un total de 26.000 toneladas, que los italianos llevan compradas para ser desguazadas en sus astilleros. Ante cifras tan respetables, y pudiendo verificar-

lo en España, creemos que el Gobierno que tan acertadamente preside el General Primo de Rivera, hará cuanto esté en su mano para protegerla. Con ella tendrán trabajo buen número de obreros que están tocando las consecuencias de la postguerra. Todas las naciones europeas han tenido que luchar lo indecible para remediar la crisis del trabajo, siendo Inglaterra la más damnificada, debido a los altos precios de los materiales empleados en la construcción naval, que trae como consecuencia el estar parados algunos astilleros. Ahora, una fuerte empresa, apoyada por el Almirantazgo, halla el medio de ayudar a los "seinefeiners" montando en la isla de Riga grandes talleres para levantar, y, seguramente, desguazar los buques de guerra alemanes volados por éstos en Scapa Flow. Un enorme dique flotante, fabricado *ad hoc*, ha levantado ya a dos destroyers que se hallaban pegados a dicha isla. Muy cerca de ella están sumergidos el crucero de batalla *Moltke*, que está a dos metros bajo el agua, siguiéndole el *Seydlitz*, que reposa en un fondo de seis metros y el *Von der Tann* e *Hindenburg*, que se hallan a veinte metros de profundidad.

Este último buque, junto con el *Seydlitz*, serán levantados tan pronto se saquen del fondo seis destroyers más que quedan. Dichas operaciones, como decimos, se efectúan bajo el control del Almirantazgo inglés, siendo, por tanto, digna de alabanza tan feliz resolución, que permite a los obreros sin trabajo ganarse honradamente la vida y demostrarles de una manera eficaz que la nación les ampara y defiende."

Próximamente publicaremos unas interesantes cuartillas que nos han sido remitidas por personas conocedoras de la cuestión, sintiendo no poder hacerlo hoy, por no disponer de espacio para ello.

JAIME FONT Y MÁS.



Nuestra Revista

Palabras de aliento

Dice *La Prensa*, de Gijón:

"Estos días ha llegado a nuestras manos el primer número de la revista ESPAÑA MARÍTIMA, y al ver las firmas tan respetables como lo son la de don Alfredo Saralegui, don Miguel Angulo, don

Rodolfo Viñas, don Mateo Mille y otros varios publicistas marítimos de gran mérito, hemos prestado a sus artículos el mayor de los intereses y de su lectura hemos deducido que el distinguido marino don Eloy Montero ha tenido un gran acierto al fundarla y dirigirla.

Sin duda, ESPAÑA MARÍTIMA es una revista de suma utilidad para cuantas personas están interesadas de asuntos de mar, pues en ellas se expone clara y concisamente, con enorme lujo de detalles, toda la vida marítima nacional y extranjera.

Nos complacemos, pues, en felicitar sinceramente a nuestro amigo el señor Montero que hace años desempeñó el cargo de segundo comandante de Marina de esta provincia en Gijón, a la vez que hacemos constar nuestro deseo ferviente de que una revista, que bajo tan buenos auspicios es inaugurada, llegue a conseguir el máximo del desarrollo de publicación."

* * *

La importante publicación *Revista General de Marina* dice lo siguiente:

"Hemos tenido el gusto de recibir el primer número de ESPAÑA MARÍTIMA, título para nosotros especialmente sugestivo, atrayente, y que de todo corazón deseáramos ver convertido en realidad. Una España grande, poderosa, cimentada sobre un poder naval, cual corresponde a su historia y a su incomparable situación geográfica; poder que debe tener sus raíces en las riquezas del profundo Océano de donde extraigan la savia fecundante, que, al circular por las arterias nacionales, esparza vitalidad como los glóbulos rojos de la sangre, y sirva para que se desarrollen el tronco y las ramas que proporcionen la grata sombra del bienestar patrio.

Viene a la liza en defensa de los intereses marítimos, misión que tendrá la brillantez de la lucha en campo abierto, si tales intereses sufriesen rudos ataques de posición sitiada por otros intereses, por grandes ambiciones o por duras competencias; y ante desvíos, indiferencias o injustificados olvidos a realizar el verdadero apostolado de atraerse adeptos para conquistar voluntades, para ganar corazones que recojan las tan modestas como justas aspiraciones de esos millares de pescadores del litoral, de la laboriosa Marina comercial, del abnegado personal de nuestra Armada, trabajadores todos del mar, y a aunar sus esfuerzos aislados para convertirlos en sólidas garantías de paz y progreso futuros.

Si entre hermanos no precisan mutuas corte-

sías es porque les unen lazos de cariño con más íntimas manifestaciones. Vaya, pues, nuestro abrazo cordial a la nueva publicación, a la que deseamos todas las prosperidades que por los ideales que sostiene se merece."

* * *

No sabemos cómo expresar nuestra gratitud a quienes, luego de haber cimentado su prestigio en laboriosa y perseverante campaña a favor de los intereses nacionales, y especialmente, en pro del engrandecimiento de la España marítima, nos acogen generosamente con los brazos abiertos y nos conceden, apenas nacimos, trato fraternal. Nos llena de satisfacción el cordial saludo y nos impone un deber. Pueden estar seguros los que en *Revista General de Marina* ponen su espíritu y su esfuerzo en conseguir para la nación días prósperos y gloriosos que le imitaremos en el empeño y que nos haremos acreedores a su fraternal estimación.

España, a punto de curarse las grandes lanzadas que la hirieron cerca del corazón—no podría ser otro el lugar de la herida, porque es toda corazón—renace otra vez. En tanto se hacen cábalas sobre sus destinos, España trabaja en los campos, en las minas, en la industria, en el comercio, en el laboratorio, en la cátedra... Una generación fuerte y sana, la levanta sobre sus brazos poderosos.

Por lo que a la España marítima toca, un puñado de hombres inspirados en la justicia, en la armonía y en la paz, están transformando la mentalidad de los obreros del litoral. Pronto se recogerán los frutos y de ellos se nutrirá España también. Vamos a poner nuestro grano de arena para que en el renacimiento de nuestra patria no falte el concurso de medio millón de seres que vivía al margen de la vida española.

✻

Legislación marítima

PESCA

Reales órdenes de 15 de Marzo al día 31.—Dirección general de Pesca (D. O. del Ministerio de Marina número 61) publica el anuncio de subasta del pesquero de almadraba denominado "Rosita", situado en la provincia maríti-

ma de Valencia, con las condiciones que se determinan.

Dirección general de Pesca. Anuncio del 17 de Marzo de 1926 (D. O. núm. 64). Admite a dos opositores para la plaza vacante de Ayudante del Departamento de Química de la Dirección general de Pesca, fijando la fecha en que han de dar principio los exámenes para adjudicar dicha plaza.

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 67). Disponiendo se realice por personal de la Dirección general de Pesca una campaña en Málaga, por quince días, durante el mes actual y el de abril próximo, con el fin de completar el estudio batimétrico, litológico e hidrográfico de la región, indicando el personal que ha de componer dicha comisión y las dietas que habrán de

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 67). Disponiendo quede España adherida a la Unión Internacional de Investigaciones, aceptando sus Estatutos y que el Comité nacional a

que se refiere el título II, art. 3.º de dichos Estatutos quede constituido en la forma que se indica en dicha Real orden.

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 67). Dispone que se autorice al vapor "Orvet", del Laboratorio biológico-marino de Banyuls (Francia) para que realice en todo tiempo pescas y trabajos científicos en la costa de la provincia de Gerona, concediéndole libre acceso a nuestros puertos y fondeaderos y que las autoridades de aquella provincia presten su concurso a los trabajos que en ella realice el referido Laboratorio.

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 67). Niega a don José Garina, de Castro Urdiales, la autorización que pide para que intervenga el Ministerio de Marina sobre ciertas resoluciones adoptadas por aquel Ayuntamiento, referentes a un vivero de langostas del que es concesionario.

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 68). Nombra para el cargo de Vocal naturalista de la Junta de Pesca de Gijón al Catedrático de Historia Natural, don Joaquín Gómez.

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 68). Fija las cuotas que habrán de pagar determinadas embarcaciones del distrito marítimo de Rosas, a los guardapesca jurados por la vigilancia de la pesca.

Real orden de 16 de marzo de 1926 (D. O. número 68). Anuncia nueva subasta de la almadra-

ba denominada "Lances de Tarifa", emplazada en la provincia marítima de Algeciras, por haber quedado desierta la primera que se anunció.

NAVEGACION

Real orden de 22 de marzo de 1926 (D. O. número 69). Señala las distancias que expresa para el percibo de primas a la navegación.

Real orden de 22 de marzo de 1926 (D. O. número 69). Dicta reglas para aclarar dudas a varios conceptos de la ley y reglamento sobre percepción de primas a la navegación.



En favor de los Pósitos

Actividades de la Caja Central de Crédito Marítimo

Durante el presente mes ha celebrado varias sesiones la Caja Central de Crédito Marítimo. He aquí los principales acuerdos adoptados en beneficio de los Pósitos:

Conceder una subvención al Pósito Marítimo de Gijón, en favor de la construcción de la Lonja; comunicar a los Pósitos de Arminza, Moncófar, San Sebastián y Denia, que le han sido concedidas las exenciones tributarias; conceder al Pósito de Abelleira y Tosca una subvención de 2.000 pesetas para los gastos de instalación; ídem al de Valencia (Marítimo), 35,40 pesetas para la sección de Socorros Mutuos; comunicar a todos los Pósitos el ahogamiento ocurrido en el Pósito de Riveira, para que envíen la cuota correspondiente; conceder al Pósito Marítimo de Ibiza 119,25 pesetas, para la sección de Socorros Mutuos.

Felicitar a los elementos del Pósito Marítimo de Sanlúcar, por su reciente constitución; conceder un préstamo de 40.000 pesetas, al Pósito de Santurce; conceder al Pósito de Tarifa una subvención de 700 pesetas, para los gastos de material de la escuela; ídem al Pósito de Caniño, 107, para la sección de Socorros Mutuos; ídem 98,08 a Torre la Mata, para ídem íd.; conceder 4.000 pesetas a la Federación Vascocantabria, para los gastos de instalación; ídem 51,65, al Pósito de Cartagena, para la sección de Socorros Mutuos; ídem 423,35, al Marítimo de Barcelona, y 79,50, al de Pescadores de Esteseiro, con el mismo fin.

De las Repúblicas Hispanoamericanas

LA PROTECCION DE LA MARINA MERCANTE CHILENA

He aquí la opinión del Director general de la Armada chilena, expuesta a un redactor de *La Nación*, de Santiago de Chile, que tomamos íntegra de aquel periódico:

“Expuesto el objeto de nuestra visita, el Director general de la Armada nos miró con extrañeza, para decirnos:

—¿Qué puede pensar el jefe de la Armada de la abolición de la ley del Cabotaje, cuando ella significa la liquidación de la Marina mercante nacional, que es la reserva naval del país?

La ley de Reserva del cabotaje—agrega—fue dictada después de una larga y porfiada campaña contra grandes intereses, y su dictación constituyó el logro de una de las aspiraciones más soñadas por la Armada nacional, pues con ella se organizaría una Marina mercante que es hoy día la reserva de aquélla.

Los armadores nacionales no estaban en situación de competir con las poderosas Compañías extranjeras, y por eso no teníamos barcos mercantes nuestros. Pero como había la necesidad de crear la reserva naval, se impuso en el Gobierno el imperioso deber de proteger lo nuestro y se dictó la ley que reserva todo el cabotaje a la bandera chilena.

—Pero, ¿la abolición de la reserva perjudicaría a la actual Marina mercante chilena?

—Si; sigue subsistiendo la misma circunstancia que obligó a reservar el cabotaje de la bandera chilena, necesariamente que si hoy día se deja sin efecto esa protección, la Marina mercante nacional tiene que morir, por la ruinosa competencia de las grandes Compañías extranjeras.

La abolición de la ley de Reserva del cabotaje significa la muerte de la Marina mercante nacional, y el Gobierno no debe dejarse impresionar por la campaña antipatriótica en que están empeñados algunos elementos.

—Entonces, señor Almirante, ¿usted opina que el Gobierno debe protección a la Marina mercante?

—El Gobierno debe protección a la Marina mercante nacional, como en todas las naciones del mundo. Esta protección debe traducirse en desprenderse de algunos subidísimos derechos que por diversos capítulos se cobran a las naves, derechos que son tan elevados que la Compañía dueña del vapor *Renaico* se vió obligada a disponer

que fuera trasladado a Iquique a remolque, y descargado.

—¿Qué protección podría dar el Gobierno a la Marina mercante?

—Además del desprendimiento de algunos subidos derechos, podría subvencionar las Compañías que establecieran servicios de vapores a determinados puertos.

Cuando se concedía esta subvención a una Compañía nacional, Magallanes no estaba aislado del resto del país, como está hoy día, sino que estaba constantemente comunicado con todos los puertos del Norte.

—Pero, ¿por qué las Compañías no mantienen un servicio de vapores a Magallanes sin necesidad de subvención?

—Sencillamente, porque no hay fletes que compensen el gasto que demanda el viaje de vapor hasta allí.

—¿Qué otra medida se podría adoptar en beneficio de nuestra Marina mercante?

—La formación de la Caja de Crédito Naval, para la cual los armadores concurrieron religiosamente con su aporte; pero que no ha funcionado por causas que no me toca a mí decir las.

Con la formación de la Caja de Crédito Naval, los armadores irían haciendo desaparecer los barcos viejos para traer nuevos vapores al país, y nuestra Marina mercante contaría con navés modernas y se habría conseguido uno de los grandes anhelos del chileno: tener una flota mercante de primer orden.

—¿Cuál es en este caso el deber de nuestro Gobierno?

—Ya lo he señalado. La protección a la Marina mercante nacional está dentro de los deberes primordiales del Gobierno, pues ella es la reserva naval de la República.

UN CONGRESO DE PESCA EN MÉJICO

Según nuestras noticias, el Gobierno mejicano, por conducto de la Secretaría de Agricultura y Fomento, convocará a un Congreso de pesca a todos los países que tienen jurisdicción de aguas en el Océano Pacífico, con el objeto de proteger a muchas especies marinas amenazadas de desaparición.

Esta idea ha sido concebida en virtud de los buenos resultados, que se están palpando, del Tratado de Pesca celebrado con los Estados Unidos.

Sobre este tratado, se ha facilitado el siguiente boletín:

El Tratado sobre contrabando, inmigración y pesca traerá grandes ventajas para el desarrollo de la pesca en la Alta y la Baja California.

El Tratado se asienta en la cooperación de los Gobiernos de Estados Unidos y México, en la conservación y desarrollo de las especies marinas de esa importantísima zona pesquera, una de las primeras del mundo, por medio de una acción conjunta, cuyas medidas serán estudiadas y propuestas por una Comisión internacional formada por dos representantes de cada uno de dichos países.

Las consecuencias del Tratado se manifestarán, desde luego, en el sensible aumento de las recaudaciones por concepto de derechos de pesca, en la cesación de la pesca clandestina y en la fiel observancia de las disposiciones sobre vedas, zonas de refugio, etc., pues que las actividades de las numerosas embarcaciones pesqueras que operan en la extensa región de que se trata, quedarán controladas por dicha Comisión Internacional.

Se refiere el convenio a las aguas territoriales y extraterritoriales. Marca nuevos derroteros en el Derecho internacional público, ya que ambas naciones toman a su cuidado la protección de la fauna marina de las aguas extraterritoriales, para evitar la destrucción de la misma, que de otra manera quedaría sin vigilancia alguna.



Para «España Marítima»

Hacia la creación de la Caja Central de Crédito Popular

En Vinaroz, por iniciativa y bajo la dirección del señor presidente de la Sociedad de carreteros, acaba de constituirse un Sindicato agrícola obrero, paso que se ha creído obligado por virtud de las circunstancias, como un avance de la creación del primer Pósito Terrestre que se va a intentar en España, para dar forma real y práctica al proyecto de organización de la Caja Central de Crédito Popular, loable iniciativa del jefe de la Sección Social de la de Crédito Marítimo, D. Alfredo Saralegui, encaminado a que las colectividades profesionales obreras que tienen su campo de acción en las industrias de tierra disfruten de iguales beneficios que las de carácter marítimo.

Es de una enorme trascendencia el intento, y, por lo tanto, merece que las organizaciones proletarias de nuestra nación le dediquen la atención a que es acreedora la idea que viene a sentar los cimientos de un régimen de desenvolvimiento de

las actividades patrias más en armonía con las generosas corrientes de nuestro tiempo; más humano en cuanto viene a dar satisfacción, dentro de normas de derecho, a la preocupación constante de mejoramiento que persiguen las clases trabajadoras y más justo, ya que al dar forma legal a aspiraciones hondamente sentidas por el estamento en cuyo favor trata de instaurarse, se da un paso de gigante hacia la consolidación de la paz social, tan necesaria para el normal desarrollo de la industria y del comercio.

El proyecto a que aludimos presenta forma estructural similar, casi podríamos decir gemela, al que sirvió para la creación de la Caja de Crédito Marítimo y al que dio estado legal el Real decreto de 10 de octubre de 1919 y que se rige por los Estatutos de 3 de enero de 1920.

Persigue la idea como finalidad primordial la socialización de los medios de producción, mediante la protección del Estado, y este amparo tutelar, que pudiera dar lugar a reservas mentales y recelos, sólo se encamina a la concesión de facilidades de orden económico a las entidades, ya que la relación de dependencia entre aquél y éstas que debe ser un organismo completamente autónomo con personalidad y fondos propios, completamente independientes de toda otra dependencia oficial y regladas sus funciones por estatutos de amplísima polarización social en que se le consignan obligaciones de fomentar y apoyar por todos los medios los fines fundacionales de los Pósitos consistentes en la supresión de intermediarios, abaratamiento de las subsistencias, elevación del nivel cultural de los asociados, mejoramiento de las condiciones de vida de ellos y de sus familias, establecimiento de los distintos aspectos de la previsión social, etc.

La falta de espacio nos impide extendernos hoy en la exposición de la forma en que realizan estas funciones los Pósitos de Pescadores y Marítimos, lo que será objeto de sucesivos artículos. En ellos esbozaremos las líneas generales del proyecto y las gestiones que hasta el presente se han llevado a cabo para lograr su implantación y que presenta una característica especial: la de que al Estado no le ha de suponer, de momento, ningún sacrificio pecuniario y sí sólo un momento de buena voluntad para que se convierta en una realidad tangible.

Sólo nos permitimos como final de este que pudiéramos denominar preámbulo de la cuestión, recomendar a la clase asalariada se interese por conocer la idea, cuya plasmación ha de traducirse en una serie de positivos beneficios para ella.

F. CAUDET.

Vinaroz, 8 abril 1926.

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-Angel 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-Cor-
reas - Algodones - Cables
Chapas onduladas - Cartón
Cuero - Tubos y barras de
bronce y cobre-Herramientas
Pinturas - Barnices

CASAS EN:

MELILLA: O'Donnell, 26

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

DIQUE SECO

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

HIJO 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 Ligure di Navigazione a Vapore», «Soc. Anon. di Navigazione Garibaldi», «Société navale Nord Africaine», Ardita, Navegazione 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 CHURRUCA, 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

FUNDICIÓN Y CONSTRUCCIÓN
DE MAQUINAS Y CALDERERIA

Juan Carbonell

ANTIGUA CASA CA'N SALÍ

La Protectora, 39.-Palma de Mallorca

SOLUCIONES QUIGLEY TRIPLE-A
ANTICORROSIVAS

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

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

COMISIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL:

HIJO DE EMILIO BRUGUERA

RIÉRETA, 28.-BARCELONA

Sigurd E. Waldal

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

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

B I L B A O

COMPañIA NAVIERA FIERROS, (S. A.)

OVIEDO

Vapores

Juan Manuel Urquijo	3.200 toneladas
Alfonso Fierro	2.350 »
Valentín Fierro	600 »

FABRICA DE CORCHO

MACHOS, REDES Y ARTES

FÉLIX LÓPEZ NICOLÁS

San Juan, 14 Baracaldo (Bilbao)

Ginel y Alvarez

Armadores de Vapores de Pesca

Exportación de Pescados

y Mariscos

Consignatarios, Seguros y Transportes

Melilla

JIMÉNEZ EGUIZÁBAL Y COMPAÑIA

CARBONES INGLESES Y NACIO-

NALES. BREAS. IMPORTADORES

DE RABA

GRAN Vía, 1 TELÉFONO 2684

BILBAO

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: MUGUMENDI

Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS

COMISIONES Y CONSIGNACIONES

IBÁÑEZ DE BILBAO, 12

Teléfono núm. 857

BILBAO

COMPañIA TRASATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

Línea a Cuba-Méjico: Servicio mensual saliendo de Bilbao el día 16, de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander.

Línea a Puerto Rico, Cuba, Venezuela-Colombia y Pacífico: Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Sabanilla, Colón, y por el Canal de Panamá, para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

Línea a Filipinas y puertos de China y Japón: Siete expediciones al año, saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokoama.

Línea a la Argentina: Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro que sale de Bilbao y Santander el día último de cada mes, de Coruña el día 1, de Villagarcía el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina.

Línea a New-York, Cuba y Méjico: Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30 para New-York, Habana y Veracruz.

Línea a Fernando Póo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Póo. Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta línea.

SERVICIOS COMBINADOS

Esta Compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por líneas regulares.

ROBERTO BARRUSO

BILBAO - BERMEO - SANTANDER

EFFECTOS PARA LA PESCA, REDES E HILCS

MOTORES MARINOS DE 4 A 40 HP.

Henao, núm. 30.-Teléfono núm. 1596

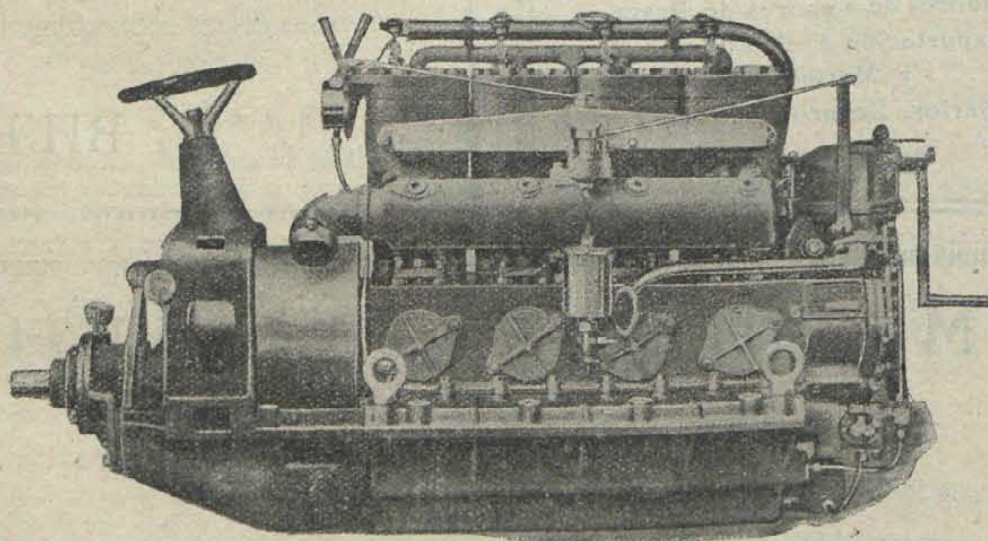
BILBAO

CAMILO DORIA

INGENIERO INDUSTRIAL

Representante general en España de los motores marinos de petróleo

PARSONS



PARSONS

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

CLARIS, 110. BARCELONA

EFFECTOS NAVALES

IMPORTACION DIRECTA DE ACEITES
MINERALES Y VEGETALES

Guezuraga y Anasagasti

CABLES DE ACERO PARA LA MARINA,
MINAS Y GRÚAS

DESIERTO-ERANDIO TELEFONO 8.008

BILBAO

Francisco Freixas

Armador de Vapores Pesqueros de Altura

FREIXAS HNOS.
CONSIGNATARIOS

Paseo bajo Muralla, 13. Teléfono 18.19 A

Telegramas: Freixas Muralla
BARCELONA

IBARRA Y COMPAÑÍA, S. en C.

SEVILLA

Líneas regulares de cabotaje

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

Servicio regular ordinario semanal desde, Pasajes con escalas intermedias hasta Marsella y regreso.

Servicio regular rápido desde Pasajes a Barcelona y regreso. Estos buques admiten también mercancías con conocimiento directo para Rangoon. Colombo, Port-Said-Bombay, Karachee, Madrás y Calcuta; con transbordo en Marsella, a for fait, sumamente reducido y en combinación con la importante Compañía inglesa «BIBBY LINE».

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

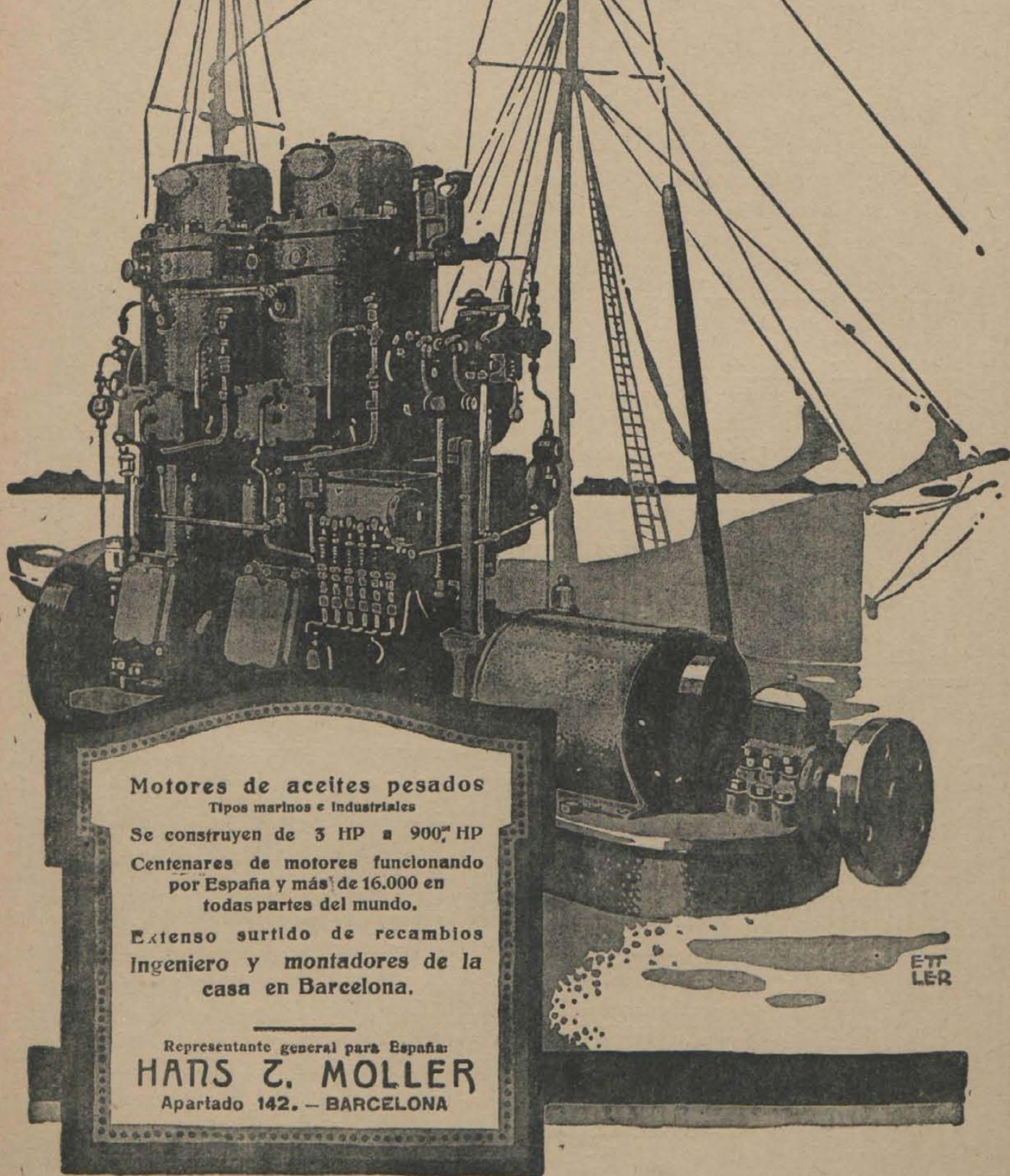
Servicio regular quincenal entre Génova, Liborno, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, New-York y viceversa; admitiendo también mercancías procedentes de y para otros puertos de la Península y Marruecos español.

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

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

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

BOLINDER'S



Motores de aceites pesados

Tipos marinos e industriales

Se construyen de 3 HP a 900^{va} HP

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

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

Representante general para España:

HANS Z. MOLLER

Apartado 142. — BARCELONA