

ESPAÑA MARÍTIMA

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

SUMARIO

PROBLEMAS NACIONALES. ALGO DE LO QUE NECESITAN NUESTRAS
INDUSTRIAS MARÍTIMAS.—LA IX CONFERENCIA INTERNACIONAL
DEL TRABAJO.—ALMERIA. DESDE EL MIRADOR DE PINARES, por
Rodolfo Viñas.—LA RADIOTELEFONIA EN LOS BUQUES DE PESCA.—
EL CORAL, por Benigno Rodríguez.—INFORMACIONES DEL EX-
TRANJERO.—BREVE HISTORIA DEL PÓSITO DE PESCADORES DE MOA-
ÑA, por José Costa Alonso.—LA ESTRELLA DE MAR, ENEMIGA
DE LAS OSTRAS.—DE LA ASAMBLEA DE PÓSITOS GALLEGOS.—REA-
LES ÓRDENES DE PESCA 1.º A 15 DE SEPTIEMBRE DE 1926.—
DE MADRID A ALICANTE. CASTILLA DEBE AMAR AL MAR por Ber-
sandin.—ISLA DE TABARCA. INAUGURACIÓN DEL CURSO.—UN ES-
PAÑOL ILUSTRE: DON MANUEL DE SARALEGUI Y MEDINA.—EL
AMOR DEL MARINO, por Clara Moreda.—EN EL PÓSITO DE RO-
SAS. IMPORTANTE ASAMBLEA.

Año I.—Número 9
30 de Septiembre de 1926

Representantes de ESPAÑA MARITIMA

BARCELONA	D. Manuel Rives - Martínez de la Rosa, n.º 37
TARRAGONA.	D. Eduardo Estellés - Méndez Núñez, 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 -
MALAGA	D. Francisco Dechent Hernández -
MELILLA	D. Germán Iborra -
CEUTA	D. Ramón Hernández Rubio y Alcázar -
ALGECIRAS	D. Salvador Moreno Rodríguez -
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 -
AVILES	D. José Panizo -
GIJON.	D. Emilio Doce Carro -
SANTANDER.	D. Robustiano Dapena -
BILBAO.	D. Roberto Barruso - Henao, 30
SAN SEBASTIAN.	D. Juan Landin - Prim, 53
LAS PALMAS	D. Bartolomé Obrador -



“PETROMAX”

La lámpara para la pesca nocturna LE GARANTIZA:

ABUNDANCIA DE PESCADO

SEGURIDAD ABSOLUTA

LA MAYOR ECONOMÍA

MILES EN USO . . . MILES DE REFERENCIAS

Varios modelos de 200 hasta 6.000 bujías.
Las lámparas “PETROMAX” sirven igualmente para barcos, muelles, talleres, almacenes, casas de campo, campamentos, jardines, toldos, feriantes, etc.

DIEZ VECES MAS ECONÓMICO en su uso que cualquier otro alumbrado.

Cada aparato se garantiza.

Concedo plazos largos.

Único depositario en España, Marruecos y Portugal

A. KLAEBISCH

BARCELONA
Paseo de San Juan, 78

Apartado 858
Pel. 1608 SP.

Se desean representantes.

Para la pesca se coloca una pantalla que refleja la luz dentro del agua.

**Carboneos en Cádiz, Vigo,
Corcubión, Santander,
Málaga y Barcelona.**

**COMPAÑÍA GENERAL
DE CARBONES (S. A.)**

OFICINAS: Calle de Recoletos, 12 - MADRID
Telegramas: PARK para todos los puertos.

Carboneos en Ceuta.

Depósito de carbones de Ceuta
(S. A.)

Telegramas: PARK, Ceuta.

OFICINAS: Calle de Recoletos, 12 - MADRID

Suministro de carbón a vapores pesqueros en los
Muelles y almacenes para vapores de pesca en Pasajes.

Depósito comercial de carbones.
Administración: ARVE, Sociedad Limitada.

PASAJES DE SAN PEDRO, NÚM. 93.
TELÉFONOS: PASAJES ANCHO, NÚM. 25.
SAN SEBASTIÁN, NÚM. 21-84

Dirección telefónica y telegráfica: ARVE-PASAJES
PASAJES (Guipúzcoa).

Ginel y Alvarez

Armadores de vapores de pesca.
Exportación de pescados
y mariscos.

Consignatarios. Seguros y transportes.

Me111a

**LA INDUSTRIAL RESINERA
RUTH (S. A.)**

IRRSA



SANTANDER
Apartado 99 - Tel. 1.006

Dirección telefónica y telegráfica:

IRRSA

FABRICAS DE PINTURAS, BARNICES, ESMALTE Y ALCANFOR SINTETICO
ESPECIALIDAD EN PINTURAS PARA BUQUES
PATENTES "CABO,, **PRODUCTOS "TEMPEROL,,**

**LORENZO GÓMEZ
CORTAZAR**

AGENTE

Comercial: Bacalao / Raba / Cafés, etc.
ASEGURADOR: Incendios / Maritimos
Accidentes / Vida

Teléfono 10.434
Cables: CORTAGENTE

BILBAO
Villarias, 10

Teléfono núm. 734.-Dirección telegráfica: GONQUICIA

GONZALEZ Y OLABARAIN

Gran Vía, 35 - BILBAO - Apartado 190.

Aceites y grasas lubricantes "THE SUNOY,"

Especialidad en aceites para automóviles. Efectos navales. Pinturas y patentes. Cotonos. Correas de cuero y balata, etc. - Creosota para lavado de minerales, naftas, etc.

DEPÓSITO DE CABOS DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA

Francisco Freixas

Armador de vapores -- Pesqueros de altura

FREIXAS H. nos
CONSIGNATARIOS

Paseo Bajo Muralla, 13. -- Teléfono 18-19 A
Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

GARAY Y C.ª L.ª DA

CARBONES NACIONALES Y EXTRANJEROS

Dirección telegráfica y telefónica: ZABALARI

Apartado núm. 281 Teléfono núm. 2.603

BILBAO

fabricación de



Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 1039

BILBAO

APARTADO 291

HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

«Lloyd Sabaud», «Companhia de navegacao Lloyd Brasileiro», «Dollar Steamship Line», «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab», «Det Bergenske Dampskibsselskab», «Hollan West-Afrika Lijn», «Holland-Oost-Afrika Lijn», «Holland-Zuid-Afrika Lijn», «Navigazione Libera Triestina, S. A.», «J. Lauritzen», «H. Hendriksen», «Gölden Cross», «Société Maritime & Commerciale de France», «Lloyd del Pacifico», «Societa Ligure di Navigazione a Vapore», «Soc. Anon. di Navig. Garibaldi», «Société navale Nord Africaine», «Ardita», «Navigazione 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.

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

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL

HIJO DE EMILIO BRUGUERA
RIERETA, 28. — BARCELONA

Sigurd E. Waldal

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

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

BILBAO

GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Instalados con elementos modernos

de

CARMELO UNANUE

Sucesor de ASTILLEROS ERASO, S. A.

en la sucursal de Zumaya (jefe de la antecesora
Sociedad durante dieciséis años).

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE VAPORES PESQUEROS
Y TODOS SUS ACCESORIOS

INSTALACIONES DE AIRE COMPRIMIDO
Y SOLDADURA AUTOGENA Y ELECTRICA

LUBRIFICANTES ALBANY

Aceites ALBANY para máquinas, automóviles,
motores de explosión y especiales

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X

MELILLA

COMPANIA NAVIERA FIERROS (S. A.)

OVIEDO

Vapores

Juan Manuel Urquijo.....	3.200 toneladas
Alfonso Fierro	2.350 »
Valentin Fierro.....	600 »



ANTIGUA CASA
ROSELL
FUNDADA en 1837

RAMON PEREZ TREPAT

COMPENSADOR OFICIAL DE AGUJAS NAUTICAS

OBSERVATORIO ASTRONO-
MICO Y METEOROLÓGICO

RECTIFICACIÓN Y OBSER-
VACIÓN DE LOS MISMOS

INSTRUMENTOS
NAUTICOS

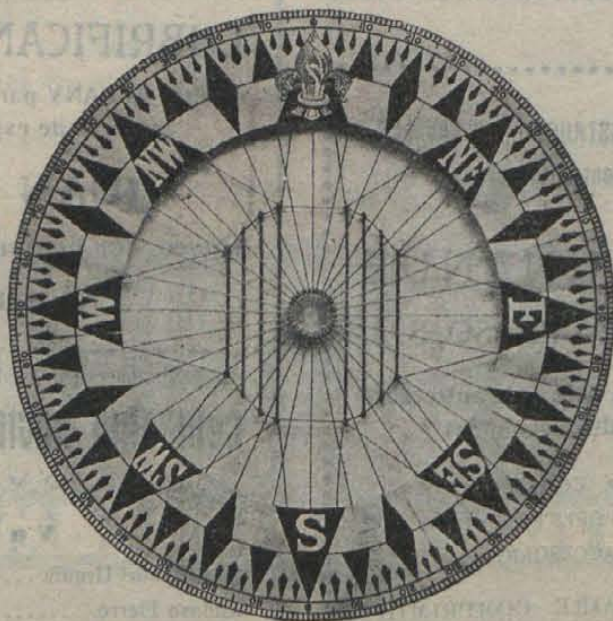
CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN



PASEO DE COLÓN (entrada, Plata, 4) **BARCELONA**

TELEFONO A 4308

Dirección telegráfica: PRECISIÓN



ESPAÑA MARÍTIMA

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

Dirección:
Viriato, 16, 2.º izquierda.

Apartado de Correos núm. 3.029.

Administración:
Sta. Engracia, 105, 4.º C.

PROBLEMAS NACIONALES

Algo de lo que necesitan nuestras industrias marítimas.

Es un hecho incuestionable y doloroso el estado de decadencia en que actualmente se encuentran todas las industrias marítimas nacionales. Este mal, que desde la postguerra es general en todas las naciones, se ha agudizado actualmente en España, pese a los buenos propósitos del Gobierno, debido principalmente a la gran competencia que sufre nuestra Marina de la de otras naciones, a las que sus respectivos Gobiernos han ayudado en forma decidida y eficaz, no sólo con la concesión de primas a la navegación y construcción, como acaba de hacerse en España, sino facilitando, además, tanto a la navegación como a la pesca, el crédito necesario para poder soportar los años de prueba que se avecinan y facilitar su desenvolvimiento. Arma tan poderosa para el desarrollo de la Marina ha sido utilizada con excelente resultado por Italia y varias naciones norteamericanas, que ven sus respectivas Marinas mercantes florecer, y por Noruega, que con su Institución de Crédito Pesquero ha desarrollado notablemente tan importante industria nacional. Nuestros navieros necesitan actualmente crédito, y nuestros armadores pesqueros también, ya que sufren una absoluta falta de pesca.

En España existe una institución, la Caja Central de Crédito Marítimo, que viene funcionando desde hace unos años con éxito indudable y mejora palpable de las condiciones sociales de los obreros del mar y de los pequeños armadores. A esa institución, cuyo capital circulante, o sea el destinado a operaciones de crédito, es tan pequeño, que no puede emplearse en otra finalidad mas que en la social, se le debe dotar de la cantidad necesaria para que pueda prestar su ayuda a las Empresas navieras y pesqueras de importancia, pues así podrían competir victoriosamente aquéllas con las de otros países y aumentar la cantidad de los productos de la pesca que envían a los mercados nacionales los armadores pesqueros, con beneficio grandísimo todo ello para la economía nacional.

LA IX CONFERENCIA INTE

Por no tener ESPAÑA MARITIMA las actas de las sesiones celebradas por la Comisión que redactó el anteproyecto de Convenio que más adelante se publica, no podemos, con gran sentimiento por nuestra parte, mencionar, las brillantes intervenciones que en las sesiones de dicha Comisión tuvo el delegado gubernamental español, Sr. Gascón y Marín, inteligente y documentalmente asesorado por el delegado técnico, Teniente auditor de primera D. Rafael Seán. Bástenos decir, que la orientación que se daba a la mayor parte de las deliberaciones que en dicha Comisión se verificaron eran señaladas por nuestros representantes.

Garantías en los casos de sanciones.

En las sesiones duodécima y décimotercera (21 de junio por la tarde y 22 por la mañana), la Conferencia discutió la Memoria de la Comisión de sanciones. La Comisión hacía notar primeramente que el anteproyecto de Convenio presentado por la Oficina tenía por objeto determinar «sanciones disciplinarias y penales aplicables a los marinos». En su artículo 3.º tomaba en consideración las infracciones siguientes:

1.º La ausencia de a bordo sin permiso, abandono del servicio o abandono del barco (deserción).

2.º La desobediencia o la negativa a la obediencia.

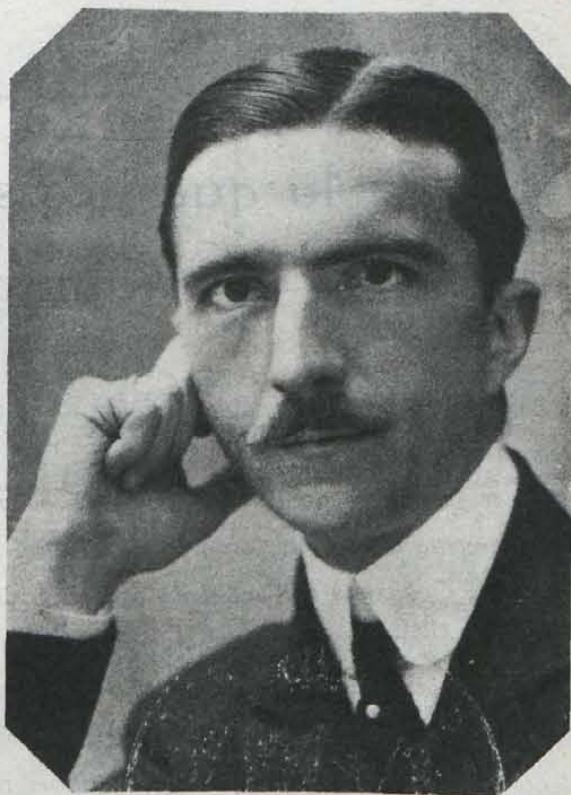
Dividía estas infracciones, según su gravedad, en infracciones disciplinarias e infracciones penales, que debían ser sancionadas por las legislaciones nacionales. Desde el principio pareció que era imposible establecer para todos los países marítimos, y a título de reglas internacionales, las distinciones que podían servir para dar a los hechos de ausencia irregular del barco y de abandono del servicio, por una parte, y de desobediencia o de negativa, por otra parte, el carácter disciplinario o el carácter penal. En estas condiciones, y para procurar realizar un acuerdo entre sus miembros sobre los puntos litigables aludidos, la Comisión constituyó un Comité de conciliación.

En el seno de este Comité no se pudo llegar a un acuerdo en cuanto al carácter que debía darse a las infracciones a que se refiere el artículo 3.º del anteproyecto, reconociéndose entonces como necesario suprimir pura y simplemente este artículo, en cuanto encomendaba al Convenio hacer las distinciones necesarias acerca de las infracciones de abandono del servicio, etc., confiando exclusivamente esta misión a las leyes nacionales.

Las proposiciones del Comité de conciliación fueron aprobadas por la Conferencia.

Suprimido el artículo 3.º, el proyecto de Convenio original sobre las sanciones aplicables a los marinos había perdido su carácter primitivo, trasformándose en un «Proyecto de Convenio relativo a las garantías que han de darse a los marinos en los casos de sanciones disciplinarias y penales». Sobre esta nueva base continuó sus trabajos la Comisión.

Entre tanto, y antes que se discutiera la decisión adoptada por la Comisión de modificar el carácter del



D. Pedro Sangro Ros de Olano, secretario de la Delegación española en la IX Conferencia Internacional del Trabajo.

anteproyecto de la Oficina, la Delegación gubernamental británica había indicado a la Comisión «que sería difícil llegar a un acuerdo sobre los primeros artículos del proyecto de Convenio, y que convendría adoptar un proyecto de recomendación, basado en orientaciones muy generales, a fin de que este texto pudiera presentarse de una manera que considerasen admisible la mayoría de las Delegaciones y que fuera aprobado de una manera general por la Conferencia Internacional del Trabajo».

Las profundas modificaciones introducidas por la Comisión en el anteproyecto de la Oficina se inspiraron, principalmente en lo que se refiere a los principios, en el espíritu de la declaración del Gobierno británico.

INTERNACIONAL DEL TRABAJO

La Comisión presentó el siguiente anteproyecto de Convenio:

«Anteproyecto de Convenio relativo a las garantías que han de darse a los marinos en caso de sanciones disciplinarias y penales.»

Artículo 1.º (Este artículo no fué discutido por la Comisión y fué estudiado por la Comisión de Coordinación. Véase el proyecto de Convenio sobre repatriación.)

Art. 2.º Sólo las violaciones de las disposiciones legales para la protección de los intereses públicos, a los cuales se refiere el alistamiento de la gente de mar, pueden considerarse como infracciones, conforme a las disposiciones de las leyes nacionales. Estas infracciones pueden dividirse, conforme a las leyes nacionales, en infracciones orden penal, con sanciones penales, y en infracciones de orden penal, con sanciones penales, y en disciplinarias.

Art. 3.º Las sanciones penales pueden ser sólo aplicadas por un Tribunal y después de un procedimiento regular. Las sanciones disciplinarias se aplican, según la legislación nacional, por el capitán o la autoridad pública competente, a petición del mismo.

Art. 4.º La legislación nacional debe prever que el capitán tomará todas las medidas necesarias para la comprobación de las infracciones cometidas en su buque, que deberá especialmente consignar en un documento apropiado, y que, en ausencia de autoridad judicial competente, procederá a una investigación, interrogará al infractor, escuchará su defensa, recibirá y consignará las declaraciones de los testigos.

Art. 5.º En el caso en que una infracción penal implique, conforme a la legislación nacional, una pena de prisión, el capitán tendrá derecho, a bordo, a poner al marino en detención preventiva, si no puede entregarle inmediatamente a la autoridad pública y si su actitud constituye un peligro para la seguridad del navío, del cargamento o de las personas embarcadas.

Ningún marino podrá ser apresado en tierra sino en virtud de una orden formal de la autoridad pública competente.

Art. 6.º Las infracciones disciplinarias son castigadas con sanciones determinadas por la legislación nacional. Estas sanciones pueden ser aplicadas por el capitán cuando se trata de infracciones pequeñas que exigen una reprensión inmediata. La legislación nacional deberá fijar un procedimiento que garantice al marino el derecho de hacerse escuchar y presentar sus testigos, y deberá establecer un recurso ante la autoridad pública competente.

Art. 7.º Las legislaciones nacionales deberán definir las penas que pueden ser aplicadas a los marinos según la gravedad del acto cometido. Las penas previstas para los casos de infracción disciplinaria deberán ser netamente diferentes de las previstas para el caso de infracción penal.

Las penas que se aplicarán a los marinos serán conforme a las reglas siguientes:

Primera. No se podrá aplicar al marino ningún castigo corporal.

Segunda. Tanto como sea posible, los marinos castigados con prisión por infracciones de carácter puramente marítimo no deberán estar detenidos con los condenados por otros delitos comunes, ya sea a bordo o en tierra.

Tercera. Cuando la pena prevista implica una pérdida o confiscación de salario, las sumas que representan estos salarios no pueden ser atribuidas al armador, sino a título de daños y perjuicios y hasta el importe de la indemnización debida por el marino. En los demás casos los salarios confiscados serán atribuidos al Estado o a una institución de utilidad pública, para ser empleados en provecho de la gente de mar; y

Cuarta. Las prendas de propiedad de los marinos no podrán ser retenidas ni confiscadas. Si han sido abandonadas a bordo, el capitán deberá establecer el inventario y entregarlas a la Administración competente, ante la cual el marino tendrá derecho a reclamar. En el caso de que estas prendas no fuesen reclamadas en un plazo fijado por la legislación nacional, serán atribuidas al Estado o vendidas, y en este último caso el producto será ingresado en las Cajas del Estado o de una institución de utilidad pública, para ser empleado en provecho de la gente de mar.

Art. 8.º La legislación nacional deberá prever sanciones contra el capitán que sobrepase el derecho de castigo o su derecho de asegurar la disciplina a bordo o que cometa cualquier otro acto calificado de abuso de autoridad por la legislación nacional.»

El Sr. Baker, delegado gubernamental suplente (Imperio británico), declaró que este proyecto, minuciosamente estudiado por la Comisión, puede tenerse como satisfactorio de una manera general. Sin embargo, la Delegación gubernamental británica presentará varias enmiendas.

El Sr. Dell'Oro Maini, delegado patronal (Argentina), consideró que el proyecto era completamente insuficiente y no podría votarlo. Cuando, a petición de la Comisión panitaria marítima, tuvo que ocuparse la Oficina de reglamentar internacionalmente las sanciones disciplinarias y penales, que se proponen asegurar el cumplimiento del contrato de enganche de los marinos, resulta que la Comisión propone cierto número de reglas relativas a las garantías que han de darse a los marinos en los casos de aplicación de estas sanciones. Semejante cambio en el objeto del Convenio proyectado no proviene de una concepción diferente sobre el mismo asunto, sino de la imposibilidad de llegar a un acuerdo en el seno de la Comisión. Por otra parte, el propio texto del proyecto es criticable.

El Sr. Daud, delegado obrero (India), dijo que la cuestión de las sanciones, estudiada a petición del grupo patronal, no puede resolverse internacionalmente, y pidió que se rechazara el proyecto de Convenio.

El Sr. Girault, consejero técnico gubernamental (Francia), presidente de la Comisión de sanciones, defendió el proyecto porque era el resultado de un examen en extremo meditado y de un gran esfuerzo de conciliación. Este proyecto constituía el mínimo de garantías que pueden exigir los marinos.

El Sr. Devos, delegado gubernamental (Bélgica), apoyado por el Sr. Baudoin, consejero técnico gubernamental (Francia), pidió que el artículo 2.º se redactara en esta forma:

«Solamente pueden constituir infracciones, conforme a las disposiciones de las leyes nacionales, las violaciones de las disposiciones legales que no pueden ser derogadas en el contrato de alistamiento.

El artículo 2.º, enmendado en esta forma, fué aprobado.

Por unanimidad aprobó la Conferencia los artículos 3.º y 4.º

El Sr. Cuthbert Laws, delegado patronal (Imperio británico), apoyado por el Sr. De Rousiers, delegado patronal (Francia), propuso que en el artículo 5.º se sustituyera la «y» por una «o», quedando en esta forma:

«En el caso en que una infracción penal implique, conforme a la legislación nacional, una pena de prisión, el capitán tendrá derecho, a bordo, a poner al marino en detención preventiva, si no puede entregarlo inmediatamente a la autoridad pública o si su actitud constituye un peligro para la seguridad del barco, del cargamento o de las personas embarcadas.»

Esta enmienda fué combatida por el Sr. Ehlers, consejero técnico obrero (Francia), quien consideraba que no podían otorgarse poderes tan amplios a los capitanes.

Monseñor Nolens, delegado gubernamental (Países Bajos), se pronunció también contra esta enmienda.

El Sr. Sandberg, consejero técnico gubernamental (Países Bajos), ponente de la Comisión, defendió el texto del artículo 5.º tal como lo había presentado la Comisión.

El Sr. Odjfell, delegado patronal (Noruega), defendió la libertad del capitán, que debe ser el amo a bordo. No se le puede imponer el esperar a que sea demasiado tarde para detener preventivamente al marino cuya actitud pudiera causar un peligro a bordo.

El Sr. Hansen, delegado gubernamental (Noruega), se pronunció en el mismo sentido.

El Sr. Hennings, delegado gubernamental (Suecia), opinó que esta enmienda debería redactarse de otra manera.

Sometida a votación la enmienda, fué rechazada por 13 votos contra 24.

El señor conde de Altea, delegado gubernamental (España), propuso que se diera al primer párrafo del artículo 5.º (texto de la Comisión) la redacción siguiente:

«En el caso en que una infracción penal implique una pena de prisión, el capitán tendrá derecho, a bordo, a poner al marino en detención preventiva, si hay lugar a ello, conforme a la legislación nacional, y si no puede entregarle inmediatamente a la autoridad pública y, en todo caso, si la actitud del detenido constituye un peligro para la seguridad del barco, del cargamento o de las personas embarcadas.»

Esta enmienda —declaró el señor conde de Altea— se propone establecer el verdadero sentido del artículo

5.º y responde, sobre todo, al deseo de adoptar un texto que pueda ser ratificado por el mayor número posible de Estados. Cuando los principios establecidos en un proyecto de Convenio se aparten demasiado de aquellos en que se base la legislación nacional, la ratificación se hace muy difícil.

Después de alguna discusión, se aprobó esta enmienda por 45 votos contra 34, quedando aceptado en esta forma el artículo 5.º

El Sr. Molengraaf, delegado gubernamental (Países Bajos), apoyado por el Sr. Mayeda, delegado gubernamental (Japón), propuso que en el artículo 6.º se suprimiera la frase siguiente, que repite lo que dice el artículo 3.º

«Estas sanciones pueden ser dictadas por el capitán cuando se trate de infracciones ligeras que exigen una represión inmediata.»

Esta enmienda fué aprobada por 53 votos contra 10, y el artículo 6.º, enmendado en esta forma, fué aprobado por unanimidad.

Después se aprobó, también por unanimidad, el párrafo primero del artículo 7.º

El Sr. Cuthbert Laws, apoyado por el Sr. Odjfell, propuso la supresión del párrafo 2.º del artículo 7.º. A su entender, la adopción de este párrafo haría inútil el proyecto de Convenio. La creación de prisiones diferentes para las distintas clases de condenados no es posible en todos los países. Es un sistema que carece de lógica. Además es difícil definir la infracción puramente marítima. Sería peligroso que la Conferencia extendiera por el mundo la idea de que el marino disfrute de un privilegio cuando comete un delito. Si la Conferencia resolviera que los delitos cometidos por los marinos no son tan graves como los perpetrados por los demás ciudadanos haría una mala obra y difundiría por el mundo una doctrina peligrosa.

Sometida a votación la supresión de este párrafo, que había sido combatido por el Sr. Sandberg, fué rechazada por 48 votos contra 36.

El Sr. Molengraaf, apoyado por el Sr. Gilchrist, consejero técnico gubernamental (India), propuso que en el segundo párrafo del artículo 7.º se sustituyera la expresión «en lo posible» por «si el sistema de encarcelamiento de un país lo permite». Esta enmienda fué aprobada por 46 votos contra 34.

La Conferencia rechazó después, por 51 votos contra 30, una enmienda del Sr. Cuthbert Laws, encaminada a suprimir en el artículo 7.º párrafo cuarto, las palabras «ante la cual el marino tendrá derecho a reclamar». El Sr. Cuthbert Laws pidió que, una vez entregados a la autoridad competente los efectos del marino desertor, resuelva la legislación nacional el procedimiento que debe seguirse y si estos efectos deben o no ser confiscados. Conviene dejar las cosas en el estado actual.

La Conferencia aprobó por unanimidad el artículo 7.º párrafo cuarto, y el artículo 8.º

El Sr. Baker, delegado gubernamental suplente (Imperio británico), apoyado por Sir K. Karshaw, delegado gubernamental (India), propuso añadir al proyecto el artículo siguiente:

«El presente Convenio no es aplicable al abandono del puesto y a la ausencia de a bordo sin permiso.»

El Sr. Baker manifestó que esta enmienda tenía por objeto poner en claro la situación y hacer posible que la Delegación británica votara en favor del proyecto.

La cuestión de la deserción es delicada en extremo. Por otra parte, es objeto de un proyecto de resolución. El mismo título del proyecto indica que sólo se trata de infracciones disciplinarias y penales; pero conviene precisar la situación y evitar interpretaciones distintas.

El Sr. Giraud, consejero técnico gubernamental (Francia), llamó la atención de la Conferencia sobre la gravedad de las consecuencias que podría acarrear la adopción de esta enmienda. El proyecto es perfectamente claro; no habla de abandono del servicio ni de la ausencia de a bordo. Si se aceptase la enmienda, ninguna disposición del proyecto sería aplicable cuando el marino cometiera el delito de ausentarse de a bordo o de abandonar su puesto. Es inadmisibles que no sean aplicables en este caso las reglas trazadas, y que son esenciales (juicio ante un Tribunal, procedimiento regular, testigos, etc.). Las garantías generales que se dan en los Convenios deben aplicarse necesariamente a todos los delitos.

Después de una discusión en la que participaron los Sres. Ehlers, consejero técnico obrero (Francia); el secretario general, Sr. Albert Thomas; Kolfe, delegado gubernamental (Imperio británico), y Brautigman, consejero técnico obrero (Países Bajos), se rechazó la enmienda del Sr. Baker por 51 votos contra 35.

Después de una aclaración del Sr. Henning, delegado gubernamental (Suecia), explicando las causas de que los delegados gubernamentales suecos se abstuvieran de votar, el anteproyecto de Convenio fué aprobado en votación nominal por 60 votos contra 29.

En su décimosexta sesión (23 de junio, por la tarde) la Conferencia procedió a la votación final del proyecto de Convenio, que fué aprobado en votación nominal por 62 votos contra 36. No habiéndose obtenido la mayoría de los dos tercios necesarios, la Conferencia acordó, por 51 votos contra 36, transformar este proyecto en recomendación.

En su décimoséptima sesión (24 de junio, por la mañana), y mediante votación nominal, la Conferencia rechazó, por 50 votos contra 38, la recomendación relativa a las garantías que han de darse a los marinos en caso de sanciones disciplinarias y penales.

Antes de la votación, el Sr. Brautigam, consejero técnico obrero (Países Bajos), manifestó que el grupo obrero rechazaría la recomendación, por tres razones: Primera, porque la apobación de una recomendación sobre esta materia dejaría resuelta la cuestión, y el grupo obrero desea vivamente que vuelva a plantearse cuando la Oficina Internacional del Trabajo haya terminado sus estudios sobre el problema de la deserción;

segunda, un proyecto de Convenio consolida la legislación nacional existente, mientras que una recomendación da en cierto modo orientaciones a los distintos países, y tercera, en muchos países la legislación nacional va más allá que el proyecto de recomendación.

El Sr. Odffjell, delegado patronal (Noruega), había anunciado también que los armadores no votarían la recomendación; pero por razones distintas que las del grupo obrero.

Violación del contrato de alistamiento.

En la décimotercera sesión (22 de junio, por la mañana) discutió la Conferencia el siguiente proyecto de resolución:

«La Conferencia pide al Consejo de Administración encargue a la Oficina Internacional del Trabajo continúe el estudio de las sanciones que son aplicadas en diversos países a la violación del contrato de alistamiento de la gente de mar e investigar, en particular, de qué manera las legislaciones nacionales caracterizan y castigan los diferentes hechos que constituyen la violación de este alistamiento (ausencia irregular, abandono del cargo, abandono del navío, desobediencia, deserción simple o calificada).

Pide a la Oficina Internacional del Trabajo reúna sobre este punto la documentación legislativa y la jurisprudencia de los diferentes países y examine en particular las legislaciones más modernas que han aplicado soluciones nuevas a esta cuestión.

Pide someta el resultado de sus estudios a la Comisión paritaria, con objeto de preparar sobre esta cuestión una solución que pudiese adoptarse internacionalmente.»

El Sr. Cuthbert Laws propuso que se rechazara esta resolución, por considerar que el tema había ya sido ampliamente estudiado por la Oficina. Los Sres. Baker y De Rousiers expresaron la misma opinión.

El Sr. Ehlers declaró que el grupo obrero estimaba que la Comisión paritaria marítima debe tratar esta cuestión, porque en ciertos países equivale a una verdadera esclavitud la situación creada a los marinos a este respecto.

El Sr. Girault sostuvo que era necesario proceder al estudio de un problema que preocupa mucho a los marinos y con el cual chocan las tradiciones del pasado y las ideas modernas.

Sometido a votación el proyecto de resolución, fué aprobado por 54 votos contra 32.

ALMERÍA

DESDE EL MIRADOR DE PINARES

La gente de Pinares vuelve sin querer los ojos a *Quitolis*... Hay para ello una razón: en Pinares ya no quedan soñadores, ni mártires, ni esforzados caballeros del ideal... Las águilas fueron vencidas; son dueños de los espacios los buhos...

¿Conocéis Pinares? ¿Conocéis la historia de *Quitolis*? Pinares, en buena ley, no tiene mas que una casa característica: el «Mirador». El poeta, que no ha muerto, que vive en la Alcazaba o duerme sobre las espumas del mar Mediterráneo, lo ha descrito con su pluma de oro. «Desde el Mirador se atisba en la lejanía el continuo regatear de naves y bajeles por el golfo, cual si las naciones del mar latino lo hubieran erigido en tribunal de honor para sus náuticos campeones...»

Ciertamente, el Mirador es eso. Ahora está sobre el parque moderno; pero no ha perdido su traza. En este Mirador pasó gran parte de su vida efímera *Quitolis*. Yo no sé si habréis conocido a algún hombre que se le parezca. *Quitolis* tuvo en la vida una preocupación: no elevarse sobre los demás hombres; no ser más que otro... Para él, humillar a otro hombre era un grave pecado. Tenía un gran corazón, un gran entendimiento; fué un genio; pero no quiso pasar la línea de la celebridad. Pudo ser obispo, y fué el más humilde soldado de la Iglesia; pudo ser un santo, y murió condenado por el pecado de la soberbia, que es un aspecto de la humildad... Tan sencilla fué su vida como su muerte... Para que no durara mucho la agonía cerró para siempre los ojos antes de que dejara de latir su corazón; murió ciego...

Quitolis, sin embargo, pudo ser en Pinares un apóstol. No le dejaron. Un día habló a la muchedumbre. Tuvo una secreta revelación. El no se dió perfecta cuenta de lo que iba diciendo a los hombres con su palabra de fuego; las ideas venían a

su cerebro de los espacios infinitos: del Sol, de los mares ignotos que iban a estrellarse en las costas de mundos desconocidos... Habló el alma; recogió anhelos espirituales de la muchedumbre; lanzó la verdad sobre la Tierra, y el bien, y el amor...

Quitolis no pudo dirigir más su palabra a las gentes. Sembró, sin quererlo, la semilla de la envidia. Tuvo rivales, y para ofrecer una idea exacta de su humildad se dió por vencido, sin lucha, ante sus enemigos, tan insignificantes y tan pobres de espíritu, que en Pinares llegaron a saber que existían, no por lo que ellos hicieran, sino por lo que hizo *Quitolis* con ellos...

Pero murió *Quitolis* y el poeta que trazara su figura, y Pinares ya no tiene alma. La muchedumbre se agita entre sombras, embrutecida y triste. No tiene ideales, ni esperanzas. Ni siquiera tiene odios... El poeta, al morir, quiso que le enterraran en medio de los campos, bajo un árbol, para recibir después de muerto el aire de la vida y para que los viajeros del mundo pudieran hallar lugar cómodo sobre su tumba... El pueblo que se estremeció al oír su palabra y tuvo hondas rebeldías no sabe aprovecharse en vida de lo que el poeta quería gozar aun después de muerto...

Y he ahí por qué Pinares está en ruinas. No queda nada de su grandeza pasada. Ni un poco de su arte, ni un poco de sus pasiones; nada de sus encantos, ni de sus costumbres, ni de sus riquezas... La ciudad perdió la línea de su arquitectura; los hombres, el ingenio y la fortaleza... Unos cuantos histriones han saltado sobre el escenario de la farsa, y mientras todo se disuelve, ellos, muy enfáticos, se creen los señores de la ciudad, e imponen leyes, y usos, y normas, que no producen espanto porque hacen reír...

RODOLFO VIÑAS.

La radiotelefonía en los buques de pesca

Son ya en España varios los buques de pesca que llevan a bordo una estación radiotelefónica, por medio de la cual se puede comunicar a los pescadores los avisos de la previsión del tiempo, con lo que se hace viable el que se pongan a seguro cuando se aproximan temporales y los armadores pueden estar en comunicación con sus vapores, indicándoles los lugares adonde convie-

ne lleven la pesca. El uso de estos pequeños aparatos va en aumento en España. Se han instalado en ocho barcos de Cádiz, quince de Barcelona, dos de Bilbao y en el *Melitón González*, que se dedica a la pesca del bacalao; pero se han realizado pruebas con resultados altamente satisfactorios en Isla Cristina, Huelva y Pasajes.

ESPAÑA MARITIMA se felicita de que tan importante innovación vaya extendiéndose por España en beneficio de la vida de los pescadores.

EL CORAL

El coral es un animal que vive en las fondos rocosos y en profundidades muy variables, según los países, pero que alcanzan de 25 a 160 metros y se le encuentra sujetado al fondo por un pie, formando arbolitos de formas muy caprichosas.

El coral es hurco. Tiene canales interiores, por los que pasa el agua, que pone en comunicación a unas pequeñas actinias que salen por los orificios o extremidades de las ramas.

Las larvas del coral, que son blandas, muy pequeñas y con movimiento propio, buscan siempre un sitio firme para fijarse y dar origen a un pequeño animal, que una vez que segrega un pie se agarra al fondo, se divide y en seguida forma otro arbolito, y así hacen todas las demás larvas, formando su habitación y al mismo tiempo su sepulcro, porque mientras unas nacen y crecen, añadiendo nuevas ramas al árbol, que constituye una agrupación de corales, otras mueren y, por lo tanto, dejan abandonada su vivienda.

El coral se encuentra en todos los mares templados y cálidos; pero el más apreciado es el que se coge en las costas de Cerdeña y Argelia, porque su hermoso color rojo y la facilidad de poder pulimentarse le hace adquirir un gran valor como objeto de adorno.

El más abundante es el coral claro, llamado coral blanco, que a veces forma pequeñas islas y arrecifes, compuestas de arbolitos de coral, sobre todo en el Pacífico, en donde abunda de tal manera, que forma en algunos sitios canales y hasta pequeñas ensenadas, que parecen puertos, muy propios para refugiarse en ellos pequeñas embarcaciones, especialmente de pesca, por ser siempre las de menos calado.

Generalmente, el coral se captura en el Mediterráneo por los italianos y desde mayo a octubre de cada año, y también se empleó para recogerlo el mismo procedimiento de las perlas y las esponjas, que era el del buceo; es decir, bajar al fondo en sitios de poca profundidad, conteniendo la respiración; arrancar las ramas que se podía de un arbolito y subir con ellas a la superficie, depositándolas en una pequeña embarcación. Posteriormente emplearon, y aun emplean hoy en algunos puertos, la red de cordel fuerte amarrada a una cruz de hierro o de madera, la cual baja al fondo plegada, abriéndose luego en forma

de bolsa y recogiendo en ella las ramas que pueda arrancar de cada arbolito; pero el aparato más corriente empleado hoy para esta pesca consiste sencillamente en una cruz de madera, lastrada para que baje al fondo, la cual lleva en sus cuatro extremos unos lampazos hechos de filástica, igual a los que se emplean para secar la cubierta de los buques. Esos lampazos arrastran por el fondo, y al enredarse en las ramas de los arbolitos del coral las parten o arrancan, subiéndolas luego a la superficie, en donde son recogidas por pequeñas embarcaciones, que son las que conducen el aparato.

La pesca del coral fué muy abundante en nuestras costas del Mediterráneo y Baleares, especialmente en la zona de Cataluña, donde se ha cogido mucho, principalmente por los pescadores de Rosas; pero hoy no tiene importancia alguna en nuestro país, porque aun cuando figuran hechas oficialmente algunas concesiones para explotar esta industria, no he visto en mi recorrido por los puertos de mar de esas zonas, hecho en 1921 y 1922, pescador alguno que se dedicara a coger coral.

Debiéramos volver a capturarlo, sobre todo en zonas tan hermosas como son las de Cataluña y Baleares, en las cuales seguramente se podría desarrollar esta industria, como lo estuvo hasta hace muy pocos años, y de la que se obtenían bastantes utilidades, porque no sólo cogían el coral llamado claro o blanco, sino también alguno rojo, aunque fuese en pequeñas cantidades.

Como para explotar esta industria no hay que hacer apenas gastos, puesto que éstos se reducen tan sólo a tener una pequeña embarcación propia o alquilada y el aparato, que tampoco vale mucho, creo debieran seguir los pescadores cogiendo el coral, como lo hacían anteriormente, en donde no falta, no sólo el blanco, sino también, y aunque en pequeña escala, el rojo, tan apreciado en los mercados, y que acaso exista en nuestras costas en mayor abundancia; sólo que a lo mejor no se ha intentado buscarle, por haber sido abandonada de los pescadores españoles una industria que acaso en manos de extranjeros estuviera en estado muy floreciente.

Madrid y septiembre de 1926.

BENIGNO RODRIGUEZ.

☆ Informaciones del Extranjero ☆

ALEMANIA

El *Meteor*, llevando a bordo una brillante pléyade de profesores de las Universidades e Institutos alemanes, se encuentra navegando, en viaje de estudios hidrográficos y oceanográficos, en el Atlántico del Sur, a lo largo de las costas correspondientes de Africa y América.

Para mejor desempeñar su misión, el buque va provisto de los más modernos y perfeccionados aparatos e instrumentos científicos, mereciendo citarse entre ellos los dedicados al estudio de las corrientes marinas, que se lanzan a grandes profundidades y registran la temperatura, densidad y salinidad del agua; los termómetros de reciente invención alemana, que permiten determinar la temperatura con aproximación de una milésima de grado, mientras que los usados hasta ahora sólo aproximaban hasta una centésima, y los aparatos para sondar por medio de la acústica, que registran las profundidades que se van teniendo durante el viaje.

Con su auxilio obtuvo la expedición una idea clara del relieve del fondo del Atlántico en la parte explorada, haciendo hasta 40.000 sondas en el espacio donde *antes se hacían mil*.

—Se ha organizado el titulado *Crédito Marítimo* en 1925, constituyendo un fondo de 50 millones para préstamos.

Estos préstamos se efectúan al encargar la construcción de una nave, no pudiendo superar el valor del 50 por 100 de su coste ni el 10 por 100 del valor de la flota que ya posea, debiendo el armador pagar con sus propios medios lo restante. Para ello, en la mayor parte de los casos debe procurarse la cantidad necesaria recurriendo a la Banca privada, con un interés bastante alto. Como luego tiene que pagar el 4 por 100 por el préstamo que le hace el Gobierno, resulta un interés total que en la mayor parte de los casos se aproxima al 9 por 100, bastante alto para que se hayan visto los armadores en la necesidad de renunciar a tales empréstitos; por lo cual a fin de 1925 sólo se habían empleado la mitad de los fondos destinados a ellos.

En su vista, el ministro de Hacienda ha decidido modificar las condiciones de los préstamos, suprimiendo la cláusula de que la suma concedida no pasase del 10 por 100 del valor de la flota del prestatario.

CHILE

La *Revista de Marina*, de Chile, publica un artículo de estudio del autogiro *La Cierva*, transcribiendo en él las opiniones de las principales autoridades mundiales de la aviación y haciendo historia de la invención y de sus fases sucesivas. Termina insertando un extracto de la sesión celebrada a fines del año último por la Real Sociedad Aero-náutica, de Londres, por el cual se ve la importancia dada a dicho invento en la Gran Bretaña.

En otro lugar comenta también detenidamente la creación de la Escuela de Guerra Naval en España, describiendo su funcionamiento y fines para que ha sido creada.

INGLATERRA

Las llegadas de carbón extranjero son cada vez más numerosas en los puertos de la Gran Bretaña; 80.000 toneladas son desembarcadas actualmente, por término medio, cada día.

La mayoría de estos carbones son americanos y alemanes.

Ello da idea de los efectos de la crisis que sufre este país por consecuencia de la huelga minera.

—La Federación de Sindicatos obreros de las industrias de construcción naval y máquinas marinas se ha reunido en York para examinar el acuerdo con la Federación de Empleados a fin de prevenir los conflictos en los astilleros navales, habiéndose confirmado aquél después de una larga discusión.

ITALIA

Se proyecta construir un canal entre Trieste y Viena, con arreglo a un plan ideado por dos ingenieros de Turín. Esta vía de agua desarrollaría las relaciones de Austria y Alemania del Sur con el Adriático, y el proyecto de establecerla es síntoma de los esfuerzos de Italia por obtener el tráfico de Europa Central.

ESTADOS UNIDOS

Aprovechando las enseñanzas de su reciente viaje a Europa, el general Andrews, jefe del Servicio de la represión del contrabando de alcohol, ha reforzado la vigilancia ejercida en el puerto de Nueva York. Los servicios americanos estiman, en efec-

to, que el 90 por 100 de las cantidades de alcohol introducidas en Nueva York, provenientes de Europa, las Bermudas y Cuba, son desembarcadas directamente en los muelles, a veces bajo la protección de las autoridades del puerto. Por lo general, muchos vapores son abordados de noche, a su llegada al puerto, por *vedettes* rápidas, que desembarcan su cargamento de alcohol en cualquier punto de los muelles, antes de la entrada de los vapores en la dársena. En otros casos los contrabandistas arrojan por la borda, dentro ya del puerto, las cajas de alcohol amarradas a boyas, que son recogidas después del paso del buque.

—Va extendiéndose en esta nación la práctica de constituir Consejos de Empresas integrados por patronos y obreros. El año 1924 existían 814 consejos de esta última clase, que representaban a 1.170.000 obreros. Los patronos organizan esos Consejos a fin de contrarrestar las propagandas sindicalistas y fomentar entre los obreros el espíritu de colaboración.

—Al estallar las hostilidades contra Alemania, las autoridades norteamericanas confiscaron 96 buques, de un total de 598.085 toneladas brutas, de los cuales 35, con 288.000 toneladas, correspondían a la Compañía «Hapag», y 29, con 233.000, al «Norddeutscher Lloyd». La primera de las mencionadas Compañías ha reclamado una indemnización de 10 millones de reichsmarck, y la segunda, otra de 18 millones, la cual ha sido rechazada por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos. Ambas han pedido, además, la restitución de sus muelles en el puerto de Nueva York.

ESTONIA

El Parlamento ha votado una ley con la cual se instituye un fondo destinado a préstamos para favorecer el desarrollo de la flota nacional.

En ella se establece que los armadores tendrán derecho a préstamos para la construcción, reparación o adquisición de buques mercantes. La cantidad prestada no podrá superar el 50 por 100 del valor del buque.

El interés fijado es el 6 por 100 al año. A partir del cuarto año el armador deberá reembolsar anualmente la séptima parte del total, de modo de amortizar enteramente el capital en siete años. Los intereses de los préstamos y los reembolsos servirán para aumentar el fondo de reserva, hasta alcanzar la suma de 500 millones de marcos.

PORTUGAL

El vapor *Amarante*, de la «Companhia Portuguesa de Navegação», de 14.000 toneladas, ha he-

cho el primer viaje a Río de Janeiro, inaugurando la línea regular que esta Compañía ha establecido entre Lisboa, el Brasil y la República Argentina.

La Empresa cuenta con una flota compuesta de 15 unidades de gran tonelaje.

VENEZUELA

A fin de facilitar las operaciones de trasbordo de los aceites minerales transportados por pequeños buques cisternas de la región de los pozos del lago de Maracaibo, y que son cargados en seguida sobre los buques cisternas destinados a los mercados extranjeros, el Gobierno de Venezuela se propone construir un nuevo puerto petrolero en la costa oeste de la península de Paraguana, puerto que, además, se prepararía para las demás operaciones comerciales.

Este puerto cuenta con la enemiga de las Compañías petroleras americanas y holandesas, sobre todo con estas últimas, habida cuenta de que ha de ser un rival del holandés de Curaçao.



D. Antonio Magariños Granda, instructor del Pósito de Cambados, que ha sido nombrado secretario de la Federación de Pósitos de Galicia.

Breve historia del Pósito

La lucha social.

La situación en que vivía la clase pescadora en este puerto hace ocho y diez años permitía sospechar que más o menos tarde se produciría una reacción, cuyas consecuencias en aquellos días era bien difícil de predecir. Los armadores, dueños en absoluto de la voluntad de los pescadores, a los que explotaban sin tino ni medida, vigilaban continuamente para que éstos no pudieran romper las cadenas que les sujetaban. Les estaba prohibida toda actuación que no fuera la de captar al mar su riqueza o embrutecerse en las tabernas.

Así las cosas, ciertos elementos extraños a los pescadores sembraron en ellos ideas de emancipación. Como el campo estaba dispuesto para la siembra, pues cada vez era más angustiosa la situación de los pescadores, no les fué difícil agruparlos a todos en una Sociedad que se llamó *La Alianza marinera*. Nació el año 1919, y su actuación desde el primer día fué combatir sin tregua a los armadores.

Entablada la lucha, no hubo un día de paz ni de tranquilidad en Moaña desde entonces. El odio, largo tiempo contenido, dividió a los elementos en pugna en dos grandes bandos, en los que tomó parte, sin excepción, el vecindario todo: a los unos les interesaba defender a los armadores; a los otros, a los pobres pescadores. Cada grupo quería aplastar al contrario, destrozarlo para siempre.

Sería empeño difícil dar aquí una idea aproximada de cómo se desarrolló entre los dos factores o, mejor dicho, entre los dos grupos en que se dividió la población. Rota la armonía social, tan indispensable en las pequeñas poblaciones, no hubo ni un momento de paz en Moaña. No sólo afectó aquella lucha a los intereses morales, sino también a los económicos, puesto que los años 1919, 20, 21 y 22, de abundante sardina en Portugal, fueron años casi de miseria para el desgraciado pueblo de Moaña, que se sacrificaba estérilmente en la hoguera de los odios y de los rencores. A tal grado llegó el frenesí de la gente y la pasión por vencer que dominaba a unos y a otros, que todos sentían por igual la infame alegría cuando la miseria invadía al pueblo.

La visita del Sr. Saralegui.

En el año 1921 llegó a Moaña D. Alfredo Saralegui, inspirador y creador de los Pósitos de pes-

cadores, para invitar a los elementos de Moaña a que constituyeran un Pósito. El noble intento del más acérrimo de los defensores de la clase pescadora hubo de fracasar, porque así lo quisieron los armadores y los que en aquel entonces dirigían a su gusto a los esclavos del mar.

Sin embargo, la semilla ya estaba arrojada, y como venía dando frutos excelentes en todo el litoral español, no tenía más remedio que prender en el corazón y en el cerebro de los pescadores de Moaña. En efecto; la Caja Central de Crédito Marítimo, que es la institución tutelar de los Pósitos, envió el mismo año 1921 al alférez de fragata Sr. J. Ballesta con el noble propósito de que organizara Pósitos en la costa gallega. Cumpliendo su deber, llegó en el mes de abril del mencionado año al pueblo de Moaña, y explicó a los pescadores, reunidos en el local de la Sociedad *La Alianza*, las finalidades que perseguían los Pósitos y las ventajas que podía ofrecerles la Caja Central de Crédito Marítimo.

La elocuente disertación del Sr. Ballesta tuvo como finalidad principal la de conseguir que *La Alianza marinera* se trasformara en Pósito de pescadores. El entusiasmo prendió pronto en la mayor parte de los pescadores partidarios de que la Sociedad se trasformara en Pósito; pero los elementos directores mostráronse recelosos, y solicitaron un plazo para estudiar el asunto y resolver en definitiva. Concedido éste, volvieron a reunirse en 5 de marzo, acordando entonces, tras muchas discusiones y maniobras, no aceptar la propuesta del Sr. Ballesta.

Espíritu recto y hombre verdaderamente interesado en el porvenir de los pescadores, el Sr. Ballesta marchábase amargado, cuando varios entusiastas de su idea le detuvieron para preguntarle si se podría llevar a efecto tan hermosa obra con la cooperación de unos cuantos pescadores; los más modestos, sin duda. Les ofreció el Sr. Ballesta su más decidido apoyo, y a partir de aquel día comenzaron los trabajos un puñado de hombres que, guiados por el ideal, no tenían inconveniente en enfrentarse con un ambiente social completamente refractario.

El día 1.º del mes de mayo de aquel año se celebró la primera reunión para constituir el Pósito, y el día 5 quedaba legalmente funcionando. La guerra que se hizo desde el primer día a la Sociedad

le pescadores de Moaña



fué enorme; para relatarla serían necesarias todas las páginas de esta revista. Bastará consignar el siguiente hecho: a los pocos días de constituirse el Pósito, la mayor parte de los afiliados se daban de baja. Sólo unos cuantos hombres permanecieron fieles a la idea; ellos han conseguido que al cabo de los años el Pósito sea una gran esperanza para esta población.

Hasta mediados del año 1924 no se dieron cuenta los pescadores de los beneficios que el Pósito proporcionaba a los mismos. La mayor parte de los enemigos se convirtieron en amigos. Los perseguidores se trocaron en defensores.

Para dar idea de las razones que impulsaron a tales elementos a variar de opinión diremos que el Pósito tiene constituidas las siguientes Secciones:

Socorros mutuos, en la que funcionan admirablemente los grupos de *Dieta de enfermedades*, *Asistencia médico-farmacéutica* y *Seguro de muerte*. Durante el año actual se han conseguido 907 pesetas por dietas de enfermedad, 1.388 pesetas por asistencia farmacéutica, 522,40 pesetas por asistencia médica y 450 pesetas por seguro de muerte.

Caja de crédito local.—Esta Sección está organizada desde el año 1923, y solamente en lo que va

de año ha concedido 15 préstamos a otros tantos socios, por valor de 8.440 pesetas.

La Sección cultural, en la que funcionan dos escuelas, dirigidas por otros tantos maestros y un auxiliar, en las que reciben enseñanza gran número de hijos de pescadores y buen número de pescadores también. Cuentan estas dos escuelas con material suficiente, sin que sus alumnos, pobres en la casi totalidad, tengan que comprar objeto alguno para asistir a clase, pues todo se les da gratuitamente. Por otra parte, el día 5 de junio se les reparte ropa y calzado a los alumnos más pobres, y premios en metálico a los más aplicados.

Actualmente está en estudio la implantación de una cooperativa de efectos pesqueros, que tanto beneficio ha de producir a la clase pescadora.

Todos estos progresos han venido a probar que los hombres que pusieron todo su entusiasmo en la constitución del Pósito habían comprendido que un día produciría grandes beneficios al pueblo de Moaña: el mayor de todos, la pacificación social, lograda al cabo para beneficio de los pescadores, de los armadores y del pueblo de Moaña en general.

JOSE COSTA ALONSO,
Presidente del Pósito de Moaña.

La estrella de mar, enemiga de las ostras

La estrella de mar es una especie de salteador de caminos; pero no de las grandes rutas marinas. Trabaja especialmente en las desembocaduras de calas y caletas. Su latrocinio lo ejerce sobre las ostras. Si extermináramos las estrellas de mar, es probable que las ostras descendieran en precio a la mitad de lo que hoy cuestan.

No son solamente los pescadores de ostras los que odian al implacable enemigo. Le odian toda clase de pescadores.

Contemplando una estrella de mar muerta se admira uno de que tal criatura pueda ser un terrible adversario de la ostra, tan perfectamente acorazada bajo su concha.

Pero es que la estrella de mar tiene una par-

ticularidad muy notable. Puede sin el menor esfuerzo expeler todo el estómago por la boca.

Cuando encuentra una ostra la aprisiona entre sus cinco tentáculos, pegando la boca a los bordes de las valvas. La ostra, naturalmente, cierra las valvas al sentir la tremenda presión.

Entonces la estrella expelle el estómago, órgano capaz de efectuar una succión tremenda. Al fin la ostra no puede resistir por más tiempo la succión y se ve obligada a abrir sus valvas. Encierra la estrella a la ostra en su estómago y procede en seguida a volver a ponerse el estómago en su sitio. Luego... la digiere con toda calma.

En otros tiempos los pescadores hacían pedazos cada estrella de mar que veían y echaban los pedazos al mar nuevamente. Error insigne, porque cada pedazo de estrella de mar puede convertirse en un individuo perfecto de la misma especie.

De la Asamblea de Pósitos gallegos

Según ofrecimos en nuestro número anterior, vamos a dar cuenta de las conclusiones aprobadas en dicho acto.

Son las siguientes:

Primera. *Organización más adecuada de las enseñanzas generales y profesionales.*—Programa único, tipo de la Caja Central de Crédito Marítimo. Libertad de método en el maestro. Texto a elección del profesor entre los redactados con orientación marítima por la Caja Central de Crédito Marítimo. Que la denominación de instructor empleada hasta la fecha se cambie por la de maestro.

Segunda. *Forma de mejorarlas y orientación profesional de dichas enseñanzas. Resultados obtenidos hasta ahora en ellas.*—Los resultados en las enseñanzas generales no pueden ser más excelentes, y pueden mejorarse dotando a las escuelas de material adecuado y suficiente; en las enseñanzas profesionales se hace lo posible por obtener el mismo éxito, siendo susceptibles de mejora mediante cursillos prácticos de perfeccionamiento para los maestros y material técnico suficiente. Introducir en el programa tipo de la Caja Central de Crédito Marítimo, con respecto a las enseñanzas generales, algunas materias más.

Para favorecer la orientación profesional de los alumnos, concesión expresa a éstos de preferencia para el ingreso en las Cuerpos subalternos de la Marina de guerra y mercante.

Tercera. *Forma de capacitar a los maestros para la explicación de las materias objeto de las enseñanzas con la orientación marcadamente profesional que desea dárseles.*—Solicitar del ministerio de Instrucción pública cursillos, que organizará y subvencionará la Caja Central de Crédito Marítimo.

Cuarta. *Cursillos para maestros.*—Que se realicen en la forma que tiene proyectada la Caja Central de Crédito Marítimo.

Quinta. *Porvenir de los maestros que se dediquen a instructores en estas escuelas.*—Creación del Cuerpo de maestros de Pósitos de pescadores marítimos y marítimo-terrestres de España, quedando nombrada una Comisión, formada por los Sres. Novelle, de Cangas; Calatrava, de Miño; Sayansa, de Malpica; Fernández, de Puente deume, y Magariños, de Cambados, para que redacte y presente el proyecto de Estatutos de dicho Cuerpo.

Sexta. *Prácticas de economía social.*—La creación de Pósitos infantiles, asesorados por el maes-

tro, debiendo consultar la Caja Central de Crédito Marítimo al ministerio de Instrucción pública si dichos Pósitos infantiles pueden disfrutar en la Sección de Ahorro y Previsión de las ventajas que disfrutaban las Mutualidades escolares.

Séptima. *Escuelas mixtas.*—Que se aspire a que todas las escuelas sean unitarias.

Octava. *Sueldo mínimo actual.*—Que debe ser aspiración de los Pósitos el conceder a los maestros el sueldo de pesetas 3.000 anuales, como mínimo, y gratificación para la clase de adultos.

Novena. *Relaciones entre el maestro y la Junta de gobierno.*—Que se nombren los maestros por la Caja Central de Crédito Marítimo, así como una inspección técnica y Tribunales, designándose a la Comisión ya mencionada para el estudio de estos tres puntos.

Décima. *Cooperativas de consumo.*—Que los Pósitos que no la tengan implanten lo más pronto posible la Sección de Cooperativa de consumo, valiéndose para ello del crédito del Pósito, del de los miembros de la Junta de gobierno y las subvenciones que puedan obtenerse de la Caja Central de Crédito Marítimo, extendiendo sus operaciones, además de los efectos pesqueros, a los artículos necesarios para la vida del obrero de mar y su familia, a medida que las circunstancias y medios lo permitan y recomendándoles que deben mantener una gran prudencia en el límite de compras y que no elijan para las funciones de la Junta de gobierno a personas que sean intermediarios o fabricantes de artículos de primera necesidad y de efectos de pesca.

Que las Juntas de gobierno de los Pósitos que cuenten con Cooperativa de consumo soliciten en todos los casos y a horas compatibles con las de las clases la ayuda de los maestros para la mejor organización, funcionamiento y resultado de la Cooperativa, debiendo gratificarse tales servicios, a ser posible, por las Juntas generales, a propuesta de las Juntas de gobierno.

Que la Federación establezca en donde ratique el Comité ejecutivo una agencia de información y compras que tenga al corriente continuamente a los Pósitos de los precios, condiciones de pago, calidad, etc., de los artículos que necesiten las Cooperativas a los Pósitos, cursando los pedidos y efectuando los pagos que aquéllos le encomienden, y, si lo cree necesario, habilite un local para alojar las mercancías y facilitar las expediciones. La

agencia u oficina de información y compras tendrá un gerente, bajo la inspección del Comité y Asamblea de la Federación, que será remunerado con la mitad de las ganancias líquidas de la Federación. Para sostenimiento de dicha agencia u oficina se reservará hasta la próxima Asamblea lo que acuerde el Comité ejecutivo, que fijará la garantía que debe depositar el gerente, y podrá solicitar de la Caja Central de Crédito Marítimo una garantía bancaria, cuyas resultas correrán a cargo de los Pósitos mediante una derrama que la Federación hará entre los mismos.

En igualdad de calidad, precio y condiciones, se acuerda declarar obligatorio para los Pósitos el comprar los artículos por mediación de la agencia u oficina de información y compras; pero de poder obtenerlos en condiciones más ventajosas quedarán exentos de tal obligación. La Federación podrá imponer al Pósito que quebrante esta norma sanciones, que pueden consistir en proponer a la Caja Central de Crédito Marítimo la supresión de subvenciones que viniera otorgándole.

Undécima. *Cooperación de producción.*—Que la Federación deberá crear con la mayor urgencia posible una Cooperativa de fabricación de aparejos y útiles para la pesca, empezando por la fabricación de cordelería, cuyo resultado está garantizado ya por el éxito con que funcionan las fábricas que existen en este litoral.

Duodécima. *Embarcaciones de propiedad social.* Que la Federación disponga de una oficina que ascore e informe continuamente a los Pósitos de las construcciones de buques y sus accesorios, especialmente de las condiciones de pago, precios, garantías y todo cuanto pueda constituir ventaja para los mismos. Los Pósitos se dirigirán a dicha oficina por intermedio de sus Directivas, solicitando informes sobre construcción de buques, motores, maquinaria y accesorios, etc. La oficina se dirigirá regularmente a constructores y vendedores de buques, maquinaria, motores, accesorios y útiles, pidiendo precios, características, condiciones, garantías y demás, y procurará que por los Pósitos se vigile la construcción y montaje de los barcos y maquinaria hasta su entrega.

Décimotercia. *Bolsas de trabajo.*—Que se solicite a los Poderes públicos declaren obligatorio que el personal de barcos dedicados a la navegación y pesca se nutra de las Bolsas de trabajo, así como también que el tráfico de emigrantes en los puertos de Vigo y Villagarcía se efectúe por las embarcaciones cuyo personal pertenezca a las Bolsas de trabajo creadas por los Pósitos.

Décimocuarta. *Edificios sociales.*—Que la Federación gestione en todos los casos, de Obras públi-

cas o de quien corresponda, la cesión de solares, a los Pósitos que lo soliciten, procedentes de sobrantes de carreteras o de la zona marítimo-terrestre, en vista de las dificultades con que se lucha en algunas localidades para adquirirlos.

Que se solicite del ministerio de Trabajo que la casa del marino y del pescador y los edificios sociales y culturales de los Pósitos se consideren como casas baratas, para gozar de dichos beneficios.

Décimoquinta. *Prensa y propaganda.*—Se acuerda crear, bajo la inspección y dirección del Comité ejecutivo, un periódico o revista que sea órgano de la Federación y de los Pósitos; que, al mismo tiempo que propague la labor social de los Pósitos, contenga las informaciones que más interesen a la clase pescadora, especialmente a los que pertenezcan a esta institución.

Que por los Pósitos se organicen conferencias y actos públicos para divulgar la labor social que realizan los Pósitos.

Décimosexta. *Venta directa de la pesca.*—Que la Federación implante, previo estudio, la venta directa del pescado, sin intermediarios, en todos los puertos, especialmente donde haya Lonja que no sea del Pósito, prestando la garantía necesaria los Pósitos interesados, y que se estimule a los que carezcan de casa de venta a que aborden su implantación.

Que se aconseje a los Pósitos que se encuentren en condiciones y tengan medios para ello, de no poder hacerlo separadamente, constituyan una Mancomunidad de Pósitos, al objeto de establecer la venta directa del pescado en los puntos de consumo e instalación de fábricas de salazón, gestionando la entidad así constituida la realización de la operación de crédito necesaria para la implantación de esta obra, y, una vez llevada a cabo, se dé cuenta a la Federación de los resultados obtenidos, para que ésta, de ser convenientes, la comunique a los Pósitos.

Décimoséptima. *Seguros en caso de enfermedad y muerte y asistencia de médico y farmacéutico.*—Que los grupos de dietas, en caso de enfermedad, asistencia médico-farmacéutica y seguro de muerte, sigan lo mismo que hasta la fecha.

Décimooctava. *Régimen obligatorio de seguro de vejez.*—Que se pida al Instituto Nacional de Previsión o a quien corresponda se suprima la cuota obligatoria de los tripulantes que van a la parte en las embarcaciones de pesca y de tráfico, sustituyéndola por el medio por ciento de las utilidades por resultado de venta de la pesca y del de los fletes. Las embarcaciones cuyas ventas se realicen y no puedan comprobarse que contribuyan con la cuota equivalente al tanto por ciento

indicado, a razón del promedio obtenido por las embarcaciones similares en años anteriores. Para fiscalizar esto quedan encargados los Pósitos, y donde no los haya será una Comisión de pescadores, bajo la presidencia de la autoridad de Marina. Los Patronatos locales creados por el ministerio de Marina para el homenaje a la vejez del marino, en donde no haya Pósitos encargados de recaudar las cuotas correspondientes. Las autoridades de Marina no despacharán los roles de los barcos que no hayan satisfecho la cuota.

Décimonovena. *Homenajes a la vejez del marino*.—Que para socorrer a los marinos viejos actuales se destine lo que se recaude por fiestas, donativos y los fondos que tiene el Montepío marítimo nacional y lo de los Patronatos locales del homenaje a la vejez del marino.

Vigésima. *Caja Regional de Crédito Marítimo*. Que vista la necesidad de crear la Caja Regional de Crédito Marítimo, el Comité ejecutivo estudie la forma de arribar a su consecución.

Seguidamente se pasó a la elección del Comité ejecutivo, que quedó constituido en la siguiente forma:

Presidente, D. Joaquín del Valle, de Villajuán.

Secretario-contador, D. Antonio Magariños, de Cambados.

Tesorero, D. Francisco Santos, de Villajuán.

Vocales suplentes: D. José Costas, de Moaña, y D. Manuel Fernández, de Puente deume.

Se tomaron, además, los siguientes acuerdos:

Que la residencia oficial del nuevo Comité sea Villagarcía y que la próxima Asamblea se celebre en esta localidad arosana.

Apoyar las pretensiones de los Pósitos de Cilleiro y Cariño.

Conceder un voto de gracias a la Cámara de Comercio de Vigo y a la Federación patronal por haber cedido galantemente sus salones.

Hacer constar en acta la complacencia de la Asamblea por haber honrado ésta con su presencia el señor Ministro de Méjico en España y el secretario de la Legación mejicana.

Dirigir telefonemas al ministro de Marina y al Director General de Navegación, agradeciendo la protección que vienen dispensando a los Pósitos de pescadores.

El Sr. Saralegui pronunció después un discurso, haciendo el resumen de los trabajos efectuados por la Asociación y mostrándose satisfechísimo del espíritu de concordia que en la misma había reinado.

Por su parte, el ministro de Méjico pronunció breves palabras agradeciéndoles a los asambleístas las atenciones que con él habían tenido.

Reales ordenes de Pesca. 1.º a 15 de septiembre de 1926.

Real orden de 24 de agosto de 1926 (D. O. núm. 206). Desestima instancia de la Sociedad «Unión de Pescadores de Castiñeira», que pide se dote a la Ayudantía de Marina de Riveira de una embarcación dedicada a la vigilancia de la pesca en dicho distrito y que se vedase la pesca del pulpo durante los meses de abril, mayo y junio y se limite a 500 gramos el peso de los ejemplares de esta especie capturados.

Real orden de 31 de agosto de 1926 (D. O. núm. 206). Declara la caducidad, por abandono por más de dos años consecutivos, del vivero de mariscos que en la playa de Cambados se le concedió a D. Luis Lamigueiro y D. Daniel García, no admitiendo el traspaso que solicitaron de dicho vivero a «Pescaderías Coruñesas».

Real orden de 31 de agosto de 1926 (D. O. núm. 206).

Concede autorización a los pescadores de Finisterre para pescar con boliche, durante el plazo de dos años, en las postas que se les señala y con las condiciones que dicha Real orden determina.

Real orden de 1.º de septiembre de 1926 (D. O. número 203).—Declara, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Pesca y lo informado por la Sección del Personal del Ministerio de Marina, la aprobación de los cursos realizados en la Sección primera de la citada Dirección por el personal que en dicha Real orden se determina.

Real orden de 7 de septiembre de 1926 (D. O. número 206).—Fija nueva redacción al artículo 24 del Reglamento de la pesca con ante del bou de 8 de septiembre de 1898 en el sentido de que durante la pena que se establece en el artículo 22 y primer párrafo del 23 estará detenido el arte y depositado hasta la extinción de la pena, quedando las embarcaciones libres para dedicarse a otra clase de pesca.

★ DE MADRID A ALICANTE ★

Castilla debe amar al mar.

En cuantos pasamos de Almansa, y sobre todo al entrar por Villena en la provincia alicantina, cambia la temperatura, más en armonía con la estación, y el paisaje, en especial al pasar el túnel de Elda, es de una vivacidad, de una blancura y luz intensa tal, que todo parece se aleja; se siente el optimismo de la Naturaleza y hay apetencia de vida. Aquí el P. Rivadeneira no hubiera sentido seguramente ni tan bien compuesto el tratado de *Tribulación*.

En este clima ideal, de temperatura tan uniforme y constante, sin otras alteraciones bruscas que las de la lluvia, cuando llueve, alcanzarían longevidad casi todos los hombres si se alimentaran bien. Son, sin embargo, abundantes los que alcanzan muy respetables edades. En Crevillente vive en el pleno goce de sus facultades una mujer que tiene ya noventa y siete años. «¡Y no chochea!», me dicen.

Alicante es de una belleza sorprendente. Su paseo de la Explanada, con cuádruple hilera de palmeras, a la vera del puerto, urbanizado *ad hoc*, limpio, suntuoso, aseado, espléndidamente ilumina-

do y sin estridencias ni molestas aglomeraciones, es sencillamente encantador para los que buscamos fuera del mundanal ruido de la Corte un sedante a nuestros nervios, sin prescindir de las comodidades a que nos tiene habituados la vida moderna. Porque eso de «Menosprecio de Corte y alabanza de aldea...», para el gato.

El campo es muy bonito, la vida rural es muy sugerente; pero nuestros campos y nuestros pueblos no tienen ni los más elementales acomodos de la civilización.

Mas dejemos de mirar tierra adentro y aprovechemos este mar tranquilo y bienhechor, aprisionado entre el cabo Huertas y el de Santa Pola, y al fondo o a nuestra espalda el castillo de Santa Bárbara, el Benacatil, de los árabes; el Acra Leuka (Montaña Blanca), de los griegos; el Lucentum, de los romanos, de *luceo*, brillar. Y, en efecto, toda esta costa alicantina es brillante, blanca, hermosa.

Todas estas costas hasta Málaga, que yo llamaría «Costa Nacarina», superan en hermosura y clima a la cacareada Costa Azul.

Estamos sobre el «mar de tierra» distanciados de ésta 125 metros, en la terraza de uno de estos



Grupo de niños que asisten a la Escuela del Pósito de pescadores de la Puebla del Caramiñal, acompañados del ayudante e inspector del mismo, D. Matías González (1); celador de puerto D. Juan S. Yañez (2); el presidente, D. Alfonso Ríos (3); el contador, D. Ventura Amar (4); el profesor, D. José Ovide (5), y el auxiliar del mismo, D. Ramón del Río Preyoso (6), después de la terminación de los exámenes.

llamantes balnearios alicantinos, el que más se interna en el mar; en este mar, doblemente Mediterráneo aquí, hoy agitado por el viento levante. La temperatura máxima ha sido aquí este verano de 40 grados. Hoy la mínima es de 19 grados, y la máxima, de 27. ¿Habrà clima más hermoso en el mundo?

De las casetas, entre las esteras que ocultan las escalerillas de bajada al mar, se oyen el llorar de los niños y los gritos de las mujeres, y se ven peludos bíceps de los hombres agarrados a las cuerdas, sin atreverse a descender al mar. Muchos que exprofeso y por prescripción facultativa han venido a bañarse desisten de hacerlo al ver el ir y venir incesante de unas olas nada más que ruidosas y alocadas, sin pizca de malicia y sin el trágico y arrollador estruendo de las del mar libre. Con ojos asombrados contemplan el mar los recién llegados; el horror al agua es instintivo, sobre todo en los muchos castellanos — manchegos y madrileños — concurrentes aquí. Una nación como España, esencialmente marítima, parece increíble huya del mar. ¿no es sintomático ese miedo, ese horror de los españoles al agua?

¡Que España es una nación *primordialmente* agrícola! Mentira. Es *primordialmente* marítima; sus más trascendentales problemas están en el mar. Entre sus fundamentales problemas y problemas de su vida económica están la agricultura y la minería, con las coadyuvantes de comunicaciones, riegos, mercados, etc.; pero en el primer plano está el marítimo. Por haber olvidado esta gran verdad o realidad geográfica resultan trágicos e insolubles o desenfocados otros problemas.

Es ya hora de ir revisando muchos tópicos y poniendo los puntos sobre las íes. Hay que atraer

Castilla al mar. Hay que difundir a las gentes de tierra adentro el amor al agua y a la vida marinera.

¿Cuándo España destacó más su personalidad? ¿No fué cuando Castilla atravesaba los mares? Castellanos llaman hoy en la mayor parte de América y Oceanía a los españoles.

Pero ¡ay!, con tanto automóvil, fútbol y *jazz-band* que se nos ha metido en casa sigue el pueblo español sin conocer su propia casa. A mi lado hay unos pollos, con pantalón chanchullo y pulsera, charlando con unas preciosas niñas, alegres y brillantes como todas las de esta costa brillante y alegre; uno de ellos, al oír hablar de Málaga, pregunta si Málaga es puerto de mar (*sic*).

Es bochornosa, terriblemente vergonzosa, la ignorancia de estas generaciones nuevas sobre nuestra geografía e historia. ¡Ah! la generación vanal del 1900, alentada por D. Pío Baroja!

¿Y qué venturas se pueden esperar de pueblos que han llegado a olvidar el lugar que ocupan en el mundo?

Si los españoles conociéramos bien a España, no es posible permaneciera sin explotar, como debiera estar explotada para salud y economía, esta *Costa brillante*, superior a la *Costa de plata* y a la *Costa azul*.

Por aquí hay todavía muchos que lo esperan todo de Madrid. Los que de Madrid venimos a orearnos a las playas del litoral miramos al mar alegres y confiados, olvidando la trágica vida marítima, a pesar de que el levante sigue agitando las olas.

Bersandín.

Madrid y septiembre 1926.



Isla de Tabarca. Inauguración del curso

Con gran solemnidad se ha verificado la inauguración del curso escolar 1926-1927, en la escuela del Pósito de Pescadores de Isla de Tabarca.

Asistió al acto el vecindario en masa, y reinó gran entusiasmo.

D. Luis Aracil, maestro del Pósito, dirigió la palabra, en primer término, a los concurrentes, disertando sobre el tema «La Escuela y la necesidad e importancia de educar a la gente de mar.»

La maestra nacional de la Isla pronunció una interesante conferencia, desarrollando el tema «El problema nacional con relación a la escuela.»

Finalmente, el cura párroco habló sobre «Los

vínculos sociales y la necesidad de la educación religiosa.» Todos ellos fueron muy aplaudidos.



Una línea japonesa entre Oriente y España.

El ministro plenipotenciario del Japón en Madrid está recibiendo innumerables cartas de felicitación con motivo de haberse determinado por su país el establecimiento de una línea regular de buques japoneses entre Oriente y España.

Entre las felicitaciones figura una, muy efusiva, de Valencia, que firma D. Vicente Maíquez, en la que se dice que la mencionada línea producirá gran provecho a los intereses económicos españoles y japoneses y a la misma empresa que la establezca.

UN ESPAÑOL ILUSTRE

Don Manuel de Saralegui y Medina

Hace poco cerró sus ojos para siempre un ilustre marino: D. Manuel de Saralegui y Medina, sabio filólogo e ilustre historiador. Su espíritu vive y vivirá largo tiempo porque fué de los hombres elegidos por la Fama y por la Gloria. Nació en El Ferrol el año 1851. Hijo de un Intendente de Marina, a la carrera de Marina se dedicó con entusiasmo, ingresando en 1867 en el Co-

sejo de Marina y su desquite en el mar, Los consejos del «Quijote», La religión en la mar, Alonso de Santa Cruz, inventor de las cartas esféricas de navegación y La emigración.

Su cariño al mar le llevó a decir en una ocasión lo siguiente: «Mi gran afición era y es el mar. Yo soy el escritor del mar. Todos mis libros están inspirados por él. Sin la emoción de su grandeza yo no hubiese jamás cogido la pluma.»

Su vida ejemplar de trabajo le conquistó pronto un puesto preeminente en la Academia, sirviendo, además, para que se le tuviera como un ejemplo que ofrecer de perseverancia y de trabajo fecundo. Su vida de marino queda reflejada en la siguiente nota:

«A bordo de la fragata *Esperanza* se adhirió al movimiento iniciado por la escuadra en la bahía de ¡Viva el buen Gobierno!»

A bordo de la fragata *Villa de Madrid* desempeñó varias comisiones y cooperó a la pacificación de los movimientos revolucionarios de Cádiz, Málaga y Valencia.

En 1869 asistió, a bordo de la fragata *Berenguela*, a la inauguración del canal marítimo de Suez, continuando su viaje a Filipinas.

De 1870 a 1873 prestó diversos servicios en distintos buques y asistió a las operaciones de Joló y Tawi-Tawi.

En junio de 1873, en la fragata *Concepción*, regresó a España por el cabo de Buena Esperanza, fondeando en Cádiz el día indicado.

Hizo varios cruceros para la instrucción de la manifiesta sobre la costa de Galicia y a bordo de la corbeta *Villa de Bilbao*.

Hizo la campaña carlista (1875 y 76) sobre la goleta *Concordia*, en el Cantábrico, y en 1877 y 78, la segunda campaña en el archipiélago filipino, regresando a España en 1879. En Santiago contrajo matrimonio con doña Josefa Caabeyro.

En el Departamento de El Ferrol, antes, y luego en el Mediterráneo, a bordo de las fragatas *Numancia* y *Carmen*, prestó varios servicios.

Desde enero de 1883 a septiembre de 1885 ejerció el cometido de profesor de la Escuela Naval flotante, pasando a estudiar en Cartagena el curso especial de torpedos.

A fines de 1886 empezó a prestar servicios de auxiliar en el ministerio de Marina; por Real orden de 10 de febrero de 1887, y no obstante su modesta categoría de Teniente de navío, fué honrado con el cargo interino de Secretario de la Dirección General de Establecimientos científicos, habiendo desempeñado simultáneamente, algunas temporadas, la Jefatura del Negociado de Industrias de pesca, que tiene anexa la Dirección del Museo Naval.

En la Exposición General de Filipinas (Madrid) y en la Universal de Barcelona representó al ministerio de Marina y dirigió sus instalaciones.

Con el cañonero *Paz*, de su mando, prestó servicio en



Don Manuel de Saralegui, ilustre marino, recientemente fallecido.

legio Naval Militar de San Fernando. Al siguiente año sentó plaza de Guardiamarina, embarcando en la fragata *Esperanza*, donde hizo sus primeros viajes. Su vida como marino queda compendiada en las notas finales.

La Academia de la Lengua lo eligió académico de número, por unanimidad, en 31 de mayo de 1914. Rodríguez Marín, el insigne maestro, contestando al discurso del Sr. Saralegui, hizo un cálido elogio del ilustre español, que dedicó buena parte de su vida a depurar y esclarecer la lengua española.

Se refirió a sus obras, señalando entre las principales *Apuntes biográficos del Comisario de Cruzada D. Manuel Fernández Varela, Un negocio escandaloso en tiempos de Fernando VII, Recuerdos y rectificaciones históricas, Cuadros de historia, El corregidor Pontejos y el Madrid de su tiempo, El idioma como señuelo, Una*

el Mediterráneo, y en un viaje de Almería a Cádiz tuvo la desgracia de naufragar (9 de junio de 1890) en el bajo Accitunas; pero no sobre las rocas, sino sobre los restos de un trasatlántico perdido en aquel sitio y no anunciado a los navegantes, salvando toda la dotación, la caja de caudales y la documentación.

Ante tal injusticia del destino, el bravo jefe de Ma-

rina decidió no volver a navegar más, pasándose a la Escala de reserva, primero, y retirándose después.

* * *

A la distinguida viuda de D. Manuel de Saralegui y a su sobrino D. Alfredo enviamos desde estas columnas nuestro más sentido pésame.

El amor del marino

I

Un día crudísimo de invierno. La enfermedad de Luisa se había agravado, y Rafael, intrépido marino que al mando de una de las más importantes embarcaciones que cruzan las aguas del Atlántico hacía los viajes de Europa a América y viceversa, tenía que partir al día siguiente, dejando a la que era su compañera debatiéndose entre las agonías de una fiebre que hacía por vencerla, llevándola hasta a las alucinaciones del delirio y el ansia de vivir por él y para él que sentía Luisa en su pecho.

Rafael fué a la Casa consignataria y expuso su caso al administrador de ella. Su mujer se encontraba muy grave, sumamente grave, y lo mismo podía tener la enfermedad un brusco y fatal desenlace que iniciarse una mejoría, durante la cual, de todas maneras, había peligro para la vida de la enferma. ¿Cómo iba a abandonarla en aquellas circunstancias?

Pero el administrador, que había sido marino también y que todo lo había sacrificado a los deberes de su cargo, no entendió de razones.

El buque estaba dispuesto para la partida; ya ésta estaba anunciada, y no había nada que discutir ni de qué tratar.

Rafael tenía que irse, porque no había quien le supliera.

Llegó a su casa, fruncido el ceño y lento el andar.

Luisa miró a Rafael. Sus grandes ojos, que parecían colocados en el rostro de una estatua de cera yaciendo en el fondo de un lecho, fulguraron en la penumbra de la habitación.

Rafael se inclinó hacia ella y le dió un estrecho abrazo y besó sus labios, quemados por la fiebre, y acarició aquellos cabellos que ya acaso cuando él volviera dormirían para siempre en el fondo de una sepultura.

—¿Te vas?—preguntó Luisa muy bajo, muy quedo, cuando sintió a su esposo entre sus brazos.

—No; no me voy—respondió él, y selló con otro

beso, dado en aquellos labios pálidos, las palabras que acababa de pronunciar.

Luisa guardó silencio. También Rafael calló durante largo rato.

El silencio, durante el cual dos almas luchaban entre su mutuo amor y el cumplimiento de ineludibles deberes, fué interrumpido por la voz de Luisa.

—Vete—le dijo.

Rafael la miró.

—¿Y dejarte a ti? ¿Dejar a lo que quiero más que todas las conveniencias del mundo, que todas las ventajas o todos los honores que mi carrera me puedan reportar? No; no me iré, Luisa.

—Vete, que yo me mejoraré—dijo ella, procurando dar a sus palabras una seguridad que se encontraba muy lejos de sentir.

A la mañana siguiente ya estaba mejor.

Dos horas faltaban para la salida del buque, y una hora antes Rafael tenía que estar a bordo para dar las últimas disposiciones.

El administrador, temiendo una travesura de enamorado (aquel hombre en el mundo no amaba mas que al mar), se dirigió desde temprano a la casa de Rafael.

—¡Hola, amigo, ya sé que está mejor su esposa! ¡Al avío!

Y con esa voz de marino que le era peculiar, le dijo a Rafael que lo esperaría para ir con él a bordo.

Su desconfianza llegaba a tal extremo, que casi no dejaba despedir a Rafael de Luisa.

Un abrazo largo, prolongado; un beso, en el que se confunden dos almas que no quisieran separarse; lágrimas que queman más el corazón que el rostro, y un adiós que se siente y no quisiera pronunciarse, que se dice y no quisiera sentirse...

—¡Al avío!—decía el administrador mientras recogía las maletas.

Y Rafael bajó las escaleras llorando.

II

La noche había tendido completamente su manto y en el buque, distante ya de la costa unas

cuantas millas, todo era algazara, y todo era regocijo, y todo era alegría...

La Luna, una luna de enero, que parecía querer competir en esplendor con las estrellas, iluminaba el buque, iluminaba el mar...

Sentado a la borda, Rafael miraba a la lejanía.

Varias veces estuvo por dar orden de retroceso; pero ¿sería cumplida? Lo tomarían seguramente por loco, y nada de particular tendría que llegar al puerto de destino con una camisa de fuerza.

—¡No; no puedo seguir!—se dijo en un momento de ímpetu, y sin consultar más con su razón y su conciencia, como había consultado antes, se lanzó al mar.

Aquel hombre estaba loco.

La tripulación no se había dado cuenta, y el buque siguió tranquilo su marcha.

Siete horas habían trascurrido de nadar constante cuando Rafael, allá muy lejos, divisó una luz.

No había equivocado el camino. Marino experto, sabía adonde se dirigía y no había errado en lo más mínimo.

Pero ¡qué cansancio comenzaba a sentir ya!

No había tomado alimento alguno en todo aquel día, y sus fuerzas comenzaban a desfallecer.

Recobró aliento, sin embargo, y atosigado por el recuerdo de Luisa nadó y nadó hasta encontrar una punta de playa que él conocía.

Las tres de la mañana eran cuando pisó tierra, y a las cinco de la mañana acababa de penetrar en la ciudad. Ni un vehículo que lo llevara a su casa. Hacía un frío horrible, y aun las calles estaban envueltas en la más densa oscuridad. La Luna se había ocultado, y como el Sol tardaba en aparecer, sólo las luces del alumbrado público permitían malamente que viera el caminante dónde ponía sus plantas.

Rafael echó a correr. Carrera rápida hubiera sido en otras circunstancias; pero sus fuerzas no le permitían ser todo lo ligero que él ansiaba.

Al fin, ya se encontraba al doblar, y triplicó aún sus fuerzas para llegar cuanto antes al lecho de Luisa, cuando el toque de una campana, toque siniestro que él conocía, le hizo detener el paso, encontrándose a punto de caer sobre el pavimento.

Era un toque de agonía.

—¡Dios mío, Dios mío!—exclamó en el paroxismo del dolor.

Y sacando fuerzas de su propia pena llegó en un instante a la puerta de su hogar.

La encontró abierta. Señal evidente de que Luisa estaba grave... o muerta.

El toque de agonía se dejaba oír aún lento, pausado, invitando con toda solemnidad a la oración, cuando Rafael subió aquellas escaleras como un loco, precipitándose en el cuarto de la enferma.

Esta estaba rígida, inmóvil. Sosteniendo en sus manos un cristo de marfil que parecía inclinarse para besarla en el corazón, se entregaba plácidamente a ese sueño que comienza con el fin de la vida y termina... Dios sabe dónde.

El dolor de Rafael era inmenso.

Al grito de sorpresa que se oyó de los circunstantes, los cuales estaban de rodillas alrededor del lecho, siguió el estallido de un beso, un beso fuerte, prolongado, una llamada de angustia, una súplica envuelta en lágrimas, un abrazo que pretendía arrancar aquel cuerpo de los fríos, inmovibles brazos de la muerte.

Luisa abrió los ojos y su mirada, semiapagada, pareció tomar luz de la de Rafael, que, aunque nublada por las lágrimas, parecía querer volverla a ella a la vida.

Otro beso de Rafael, envuelto en una llamada angustiosa, y la enferma movió sus labios, y sus brazos, ya inertes, rodearon el cuello del marino...

Después la enferma quedó con los ojos abiertos.

Mandó que se retiraran los visitantes.

El toque de agonía cesó allá en la parroquia, y una hora más tarde Rafael oía pronunciar de labios del doctor una frase que le inundó de alegría el alma:

—¡Está salvada!

Salvada estaba, en efecto. En la tarde de aquel día sus debilísimas manos acariciaban la blonda cabellera de Rafael, a quien había rendido el sueño, inclinada la frente sobre el borde de aquel lecho, que unas horas antes lo era de una moribunda.

Pero aquella cabellera, de negra que era cuando el buque partió, se había vuelto cana, blanca, como la cumbre de los montes cuando, apagado el volcán, comienza en ellos a depositarse la nieve...

CLARA MOREDA.



EN EL POSITO DE ROSAS

Importante Asamblea.

El Pósito de Pescadores de Rosas, uno de los más sólidamente organizados de España, ha celebrado una asamblea importante con motivo de la visita que hizo a la mencionada Asociación el delegado especial de la Caja Central de Crédito Marítimo, D. Angel Velarde. Acompañaba a dicho señor el administrador de la Federación Catalana.

Se verificó el acto el día 12 del corriente. Presidió el presidente del Pósito, D. José Cusí, y asistieron la totalidad de los socios, los alumnos de la Sección de Enseñanza y los instructores. El presidente, tras breves palabras de salutación, cedió su puesto al inspector local, quien pronunció un breve y elocuente discurso. Agradeció la visita hecha al Pósito por personas tan calificadas de la Caja Central y de la Federación Regional, y recomendó a los asistentes que prestaran toda la atención posible a las palabras que iban a pronunciar los distinguidos visitantes.

El alumno de la escuela del Pósito Jacinto Berta, en nombre de todos sus compañeros, dedicó un saludo cordialísimo a los representantes de la Caja Central y de la Federación, agradeciéndoles a dichos organismos el apoyo que vienen prestando a este Pósito, a fin de que cada día tome más incremento la Sección de Cultura, a la que deben tantos beneficios los hijos de los pescadores de Rosas. El alumno solicitó especialmente del Sr. Velarde que hiciera llegar a la Comisión permanente de la Caja Central de Crédito Marítimo el entusiasmo y el agradecimiento que todos sienten hacia dicha Comisión por el interés que demuestra en favor de la Sección de Cultura, a la que deberán los trabajadores del mar su redención.

El Sr. Velarde se levantó a hablar entre grandes aplausos. Después de un saludo afectuoso a los reunidos, agradeció el honor que se le dispensaba, y especialmente las frases sinceras e ingenuas pronunciadas por el alumno del Pósito en nombre de todos sus compañeros. Se mostró satisfechísimo del estado de ánimo en que se encuentran todos los asociados para trabajar en favor de la Asociación, confiando que realicen en lo sucesivo todos los esfuerzos, reunidos fraternalmente, pues la falta de esta unión los llevará forzosamente al fracaso. No solamente tienen que ser buenos marinos, sino buenos españoles, y para conseguirlo

dice que no hay más que un medio: «el de producir y perfeccionar los elementos de producción por medio de la cultura y el orden».

Se refirió a todas y cada una de las Secciones que funcionan en el Pósito y a aquellas otras que han de crearse, según el Reglamento por que el mismo se rige, afirmando que cada una de estas Secciones va encaminada a producir beneficios morales materiales inmediatos.

«Vuestro campo de acción es ilimitado, pues gracias a los elementos de cultura que adquirís en las escuelas de los Pósitos estáis en condiciones, a poco que lo intentéis, de poder transformar vuestra vida, e incluso de soñar con medios sociales de más práctico rendimiento.

»Toda esta obra en beneficio de la clase pescadora y de la clase marítima de España se debe a un hombre de voluntad de hierro que viene trabajando año tras año para conseguir la redención de una clase tan importante como la vuestra. Este hombre se llama D. Alfredo Saralegui, y tuvo tal acierto al realizarla, que no sólo es hoy una realidad en el litoral español, sino que se aplica en el extranjero, donde recibe continuamente muestras de simpatía por lo que viene haciendo en su país. El esfuerzo iniciado por él y desarrollado con el concurso de los Pósitos y organismos sociales análogos ha hecho que sea España considerada internacionalmente como uno de los países más adelantados en materia social.»

Sus palabras finales fueron dedicadas a enaltecer a los que se sacrificaban por el progreso de los Pósitos y a pedir a todos que mantengan una firme unión. Al terminar su discurso el Sr. Velarde, fué efusivamente aplaudido.

Finalmente, usó de la palabra el Sr. Lloret, quien felicitó efusivamente al Sr. Velarde por su elocuente discurso y expuso las diversas finalidades que persigue la Caja Central de Crédito Marítimo. Dedicó principal interés a examinar la obra de la Federación de Pósitos de Pescadores, marítimos y marítimo-terrestres, desde Castellón a Port-Bou, recomendando a todas las Asociaciones que creen la Sección de Venta del pescado, tan útil y tan provechosa para los Pósitos.

Terminó el acto en medio de vítores y aplausos.

ESPAÑA MARÍTIMA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

--- -- -- MADRID --- -- --

Dirección: VIRIATO, 16, 2.ª 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 de 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, 32

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

ROBERTO BARRUSO

BILBAO :: BERMEO :: SANTANDER

EFFECTOS PARA LA PESCA, REDES E HILOS
- MOTORES MARINOS DE 4 A 40 HP. -

Henao, núm. 30.-Teléfono núm. 1596

BILBAO

Telefonemas y Telegramas: PAPIMAR

Apartado núm. 137

Vicente Papí Martínez
Consignatario de buques

Fletamentos - Tránsitos - Consignaciones - Comisiones
Embarques - Despachos de aduana

Plaza Isabel II, 14 -:- Teléfono n.º 14
ALICANTE

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: MUGUMENDI

Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS
COMISIONES Y CONSIGNACIONES

Ibáñez de Bilbao, 12
Teléfono núm. 857

BILBAO

COMPañÍA TRASATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

LINEA A CUBA-MEJICO

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.

LINEA A PUERTO RICO, CUBA, VENEZUELA-COLOMBIA Y PACIFICO

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, Curaçao, Sabanailla, Colón, y por el canal de Panamá, para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

LINEA A FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

Siete expediciones al año, saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokohama.

LINEA 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.

LINEA A NEW-YORK, CUBA Y MEJICO

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.

LINEA A FERNANDO POO

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 Poo. 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.

Compañía Trasmediterránea

Domicilio social: VÍA LAYETANA, 2. — BARCELONA

Representación: PLAZA DE LAS CORTES, 6. — MADRID

SERVICIOS DE CORREOS

LINEAS 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.

LINEAS DE CANARIAS

De Cádiz, todos los domingos a las quince 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 África), el miércoles, cada dos semanas.

LINEAS DE BALEARES

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

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal con salidas los jueves de Barcelona para los puertos españoles del Mediterráneo, Norte de África, 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 África, Canarias e Inglaterra.

ORGANIZACION DE OFICINAS

Máquinas
de escribir
MERCEDES

Máquinas
de sumar
CORONA

Máquinas
de calcular
MERCEDES

Máquinas de
contabilidad
ELLIS

Muebles de
acero y de
madera

CASA ROSALES
LUCHANA, 1 Teléfono 1449 BILBAO

FABRICA DE CORCHO

Machos, redes y artes

FELIX LOPEZ NICOLAS

San Juan, 14

Baracaldo (Bilbao)

INDATOS - Depósito flotante de carbones.

Dirección telegráfica: INDATOS

SANTANDER

El "JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE",

Es la ÚNICA revista marítima de lengua francesa en el mundo.

ES INDISPENSABLE para todos los armadores.
los corredores de buques.
los consignatarios.
los constructores.
los importadores.
los exportadores.

que entendiendo francés quieren seguir las noticias de la marina mercante del mundo.

El precio de suscripción anual es de 90 francos.

"JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE",
190 Boulevard Haussmann 190 / PARÍS (8.º)

R A B A

N. ANTHONISEN & CIA.

BERGEN / NORUEGA

Casa especialista en RABA

Establecida en 1868.

Dirección telegráfica:

~ ANTONICO Bergen Norge ~

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

FABRICA DE TOLDOS, VELAMEN
Y BANDERAS

ASPIAZU Y C.^A

Ríbera, núm. 20. - DEUSTO (Bilbao)

TELEFONO 876

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

ESPECIALIDAD EN TOLDOS
PARA FERROCARRILES

TOLDOS DE ALQUILER

Hulleras de Sabero y Anexas, S. A.

— BILBAO —

Briqueta especial para vapores de pesca.
Cok metalúrgico superior para fundiciones.
Carbones gruesos y menudos.

FACILIDAD EN EL CARGUE · SERVICIO PERMANENTE

DEPOSITO DE CARBONES EN
LUCHANA (Bilbao)

RIO CADAGUA

Teléfono 5.150

OFICINA CENTRAL:
BILBAO, Gran Vía, 3, 2.º - Teléfono 704

OFICINA EN MADRID:
Alcalá, 16, 3.º - Teléfono 48-86 M.

APARTADO DE CORREOS NUMERO 241

BILBAO



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, Madras y Calcuta; con trasbordo 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

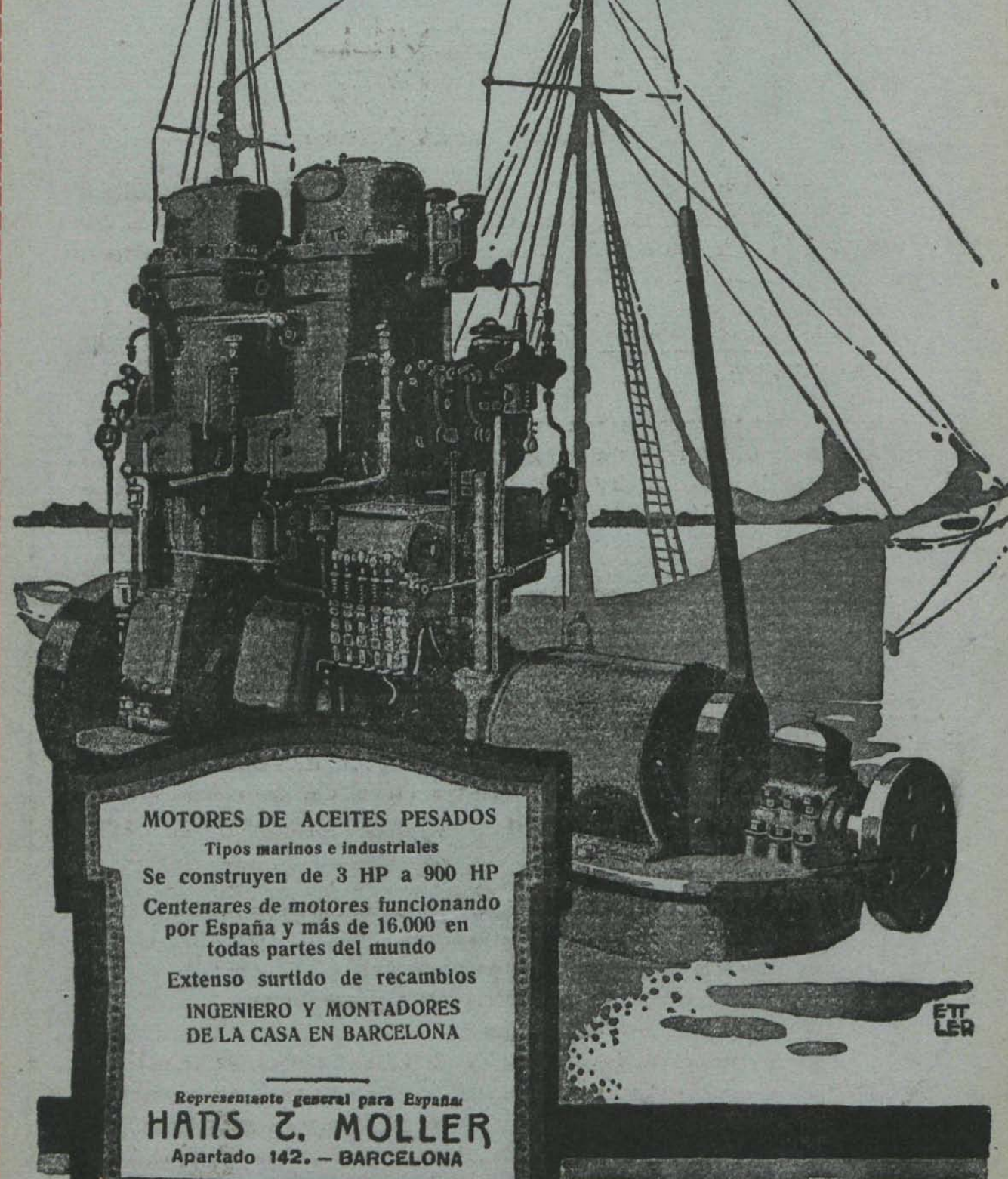
Servicio regular quincenal entre Génova, Liborno, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, New-York y viceversa; admitiendo también mercancías procedentes de y para otros puertos de la Península y Marruecos español.

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, Wásh.—Tacoma, Wásh.

BOLINDER'S



MOTORES DE ACEITES PESADOS

Tipos marinos e industriales

Se construyen de 3 HP a 900 HP

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

Extenso surtido de recambios

INGENIERO Y MONTADORES
DE LA CASA EN BARCELONA

Representante general para España:

HANS Z. MOLLER

Apartado 142. — BARCELONA

ETT
LER