ESPAÑA MARITIMA

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

SUMARIO

El Ebro, río famoso, navegable (Editorial).—Legislación internacional del Trabajo, por Alfredo Saralegui.—Obra real del "Ibis" en Bélgica, por Eloy Montero.—Almuñécar, la playa desconocida, por Rodolfo Viñas.—El régimen obligatorio del seguro de Vejez de los pescadores, por Juan de la Costa.—Puertos de América, por María Monvel.—La constitución de la Federación Vascocantábrica. Una nueva industria y una nueva organización social, por A. Fabra Ribas. El bacalao canario, por Benigno Rodríguez.—Costas norteñas. Manual de Derecho y Legislación marítima.—Noticias.—Informaciones.—Notas de Legislación marítima, etc., etc.

Año I.—Número 3
31 de Marzo de 1926

© Biblioteca Nacional de España

Representantes de ESPAÑA MARITIMA

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

© Biblioteca Nacional de España

CEMENTO PORTLAND ARTIFICIAL "SANSON"

Insustituíble para construcciones de hormigón.

CEMENTO PUZOLANICO "VOLCAN"

Especial para obras marítimas.

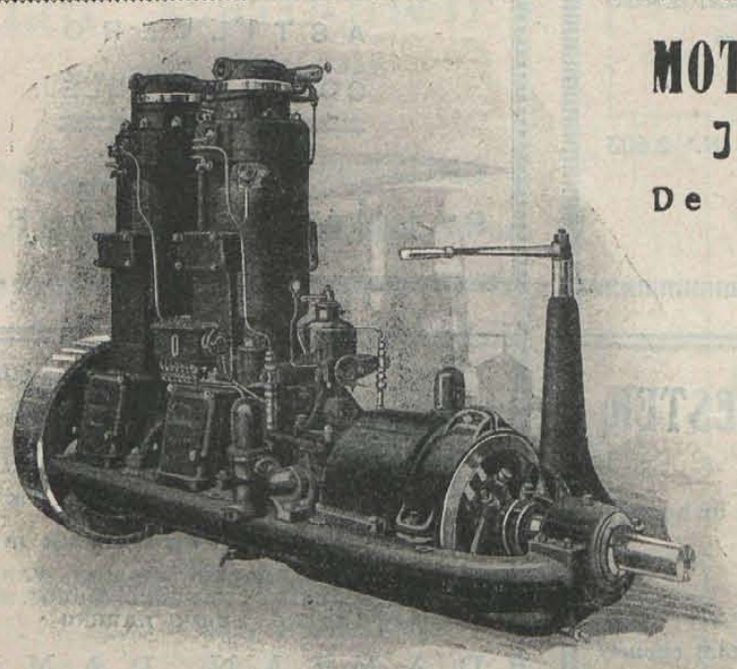
LA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCIÓN, S. A.

Diputación, 239
BARCELONA

Dirección telegráfica, telefónica y cable: PORTLAND

Plaza de Canalejas, 6
MADRID

Clave: A. B. C. 5.ª edición.



MOTORES MARINOS

June Munktells

De aceites pesados

Se construye de 10 HP. a 500 HP.

Gran economía.
La más alta calidad.

Los únicos motores de aceite pesados que trabajan a marcha retardada.

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

EFECTOS NAVALES

HABILITACION COMPLETA DE BUQUES VELEROS Y DE VAPOR

FABRICA DE PINTURAS

MARIANO MARTI VENTOSA

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

© Biblioteca Nacional de España

ACADEMIA NAUTICA

PREPARACION PARA MAQUINISTAS NAVALES

Profesores: D. JOSÉ GARCÍA DE PAREDES Y CASTRO Capitán de Corbeta

D. LUIS PUIG ROCA, Primer Maquinista Naval

Clases nocturnas de antepreparación sin abandonar el trabajo

Informes: Plata, 4. BARCELONA

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

GARAY Y C.ª LTDA

CARBONES NACIONALES y EXTRANJEROS

Dirección telegráfica y telefónica

ZABALARI

Apartado N.º 281 Teléfono N.º 2.603

BILBAO

JAIME GELABERT Y C.ía

ASTILLERO

CONTRAMUELLE

PALMA DE MALLORCA

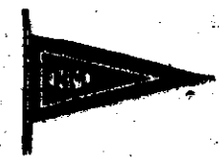
ASTILLEROS BALLESTER

Construcción naval de toda clase de buques y embarcaciones

Despacho: SAN JUAN, 28

Astillero y Varadero: CONTRA - MUELLE (Mollet)

PALMA DE MALLORCA



Dirección telegráfica MISRRA

NAVIERA MALLORQUINA

TELÉFONO NÚM. 183

Servicio regular de veleros a motor

SALABAR - MALLORQUIN - ISABEL VANRELL MIGUEL - JAIME - VANRELL - MUROS, III LAREÑO - NUEVO LAREÑO

DAMIAN RAMIS

NAVIERO-AGENTE DE ADUANAS-CONSIGNATARIO

Avda. de Antonio Maura, 50-Palma de Mallorca

16502

© Biblioteca Nacional de España

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: MUGUMENDI

Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS
COMISIONES Y CONSIGNACIONES

IBÁÑEZ DE BILBAO, 12
Teléfono núm. 857

BILBAO

Instalaciones Frigoríficas

BARBIERI de BOLOGNA (Italia)

La fábrica más importante de Europa

FABRICAS DE HIELO

Cámaras para Pescado, Carnes, Leche, etc.

Sociedad General de
Aplicaciones Industriales

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

FUNDICIÓN Y CONSTRUCCIÓN
DE MÁQUINAS Y CALDERERIA

Juan Carbonell

ANTIGUA CASA CA'N SALÍ

La Protectora, 39.-Palma de Mallorca

FABRICACIÓN MECANICA DE REDES

DEPÓSITO DE HILOS

VIUDA
DE
BENGOECHEA

o o o

BERMEO
(VIZCAYA)

Francisco Freixas

Armador de Vapores Pesqueros de Altura

FREIXAS HNOS.
CONSIGNATARIOS

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

Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

PINTURAS

ESMALTES

MARINA Y COMP.ª, S. en C.

BARNICES

COLORES

BILBAO

LUBRIFICANTES ALBANY

Aceites ALBANY para máquinas, automóviles
motores de explosión y especiales

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X.
MELILLA

© Biblioteca Nacional de España

ESPAÑA MARITIMA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

MADRID

Dirección: VIRIATO, 16, 2.° izquierda

Administración: Calle de SANTA ENGRACIA, núm. 105

APARTADO DE CORREOS 3.029

PRECIOS DE SUSCRIPCION:

España . . . . 15 pesetas año

Extranjero . . . 25 » »

Precio del ejemplar cursante. 1,30

(16 páginas texto)

PRECIOS DE ANUNCIOS

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

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

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

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

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

© Biblioteca Nacional de España

ESPAÑA MARITIMA

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

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

El Ebro, río famoso, navegable

Tortosa no se conforma con ver pasar ante sus puertas un caudal de riqueza que va a perderse al mar, sin rendir la utilidad positiva que debiera.

El Ebro, el hermoso río que recorre y fertiliza varias provincias, arrastrando el caudal de agua más importante de los ríos españoles, se pierde en el mar, entre los fangosos terrenos de su desembocadura, sin que los ribereños puedan utilizarlo para transportar sus productos, ni aun los de consumo interior, y sin que de su gran masa de agua se haya sacado el rendimiento agrícola e industrial de que es capaz; la riqueza, el bienestar que pródigas reparten por sus orillas las aguas navegables de los ríos, no han sido hasta ahora asequibles al sinnúmero de pueblos ribereños del Ebro.

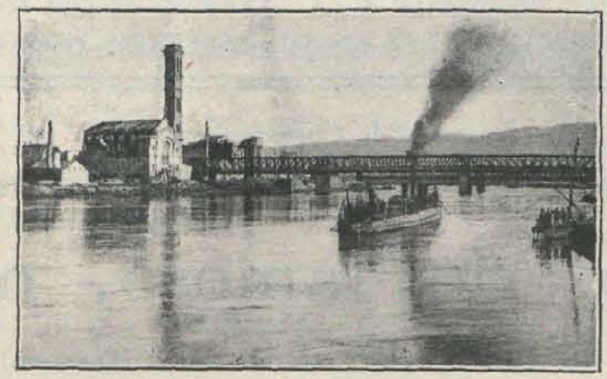
La ciudad de Tortosa tiene completa razón; aquel gran río, testigo en tiempos pasados de revistas navales de importancia, a las que acudieron escuadras llevando a su bordo reyes; y sin remontarnos a tan largo plazo, esa vía natural de comunicaciones que en los años 1850 al 56, era surcada por más de 1.100 buques, en la actualidad no puede ser navegada ni por las más pequeñas embarcaciones, en el pequeño trozo de Amposta, la renombrada ciudad del arroz, a Tortosa, la antigua capital de departamento marítimo, y ello constituye, por lo menos, un abandono vergonzoso, más sensible aún si se observa la escasez de nuestras comunicaciones de todo género. Ténganse en cuenta, para poder formarse exacta idea de la conveniencia de hacer el Ebro navegable, las inmensas ventajas que se obtendrían si todos los productos del Bajo Aragón y de la provincia de Tarragona tuvieran rápida salida al mar, con lo que podrían ser fácil y económicamente exportados, y el gran valor que desde el punto de vista militar tiene el puerto de Tortosa, refugio segurísimo, casi invulnerable, de torpederos, submarinos y demás fuerzas sutiles, que con las dos sa-

El Ebro, surcado otros días por barcos de guerra, solo permite el paso hoy a las embarcaciones de vela.

© Biblioteca Nacional de España

lidas de que probablemente dispondrían, podrían aumentar la eficacia de sus ataques; puerto que, además, se halla incluído en los planes de defensa de nuestro Mediterráneo oriental.

Tan sólo el término municipal de Tortosa, que abarca más de 50 kilómetros de anchura, y que tiene una población muy superior a 10.000 habitantes, diseminados en varios poblados en las riberas del Ebro, produce más de 60.000 toneladas de arroz, obtenido con el cultivo de unas 15.000 hectáreas, cosecha que crece continuamente con la roturación de nuevos terrenos, y para la cual se precisan alrededor de 100.000 sacos de sal de amoníaco y otros 100.000 de superfosfatos, productos que no pueden ser transportados por el río, por obstáculos imposibles de vencer por cualquier embarcación, por muy plana que sea; entre ellos, hasta ¡una pared! ¡un muro!



Una vista del Ebro, en Tortosa.

Felizmente para Tortosa, para los pueblos ribereños del Ebro y para España en general, el clamor tan justificado de esos patriotas tortosinos, ha encontrado el merecido eco en el Gobierno. Primero, el Ministerio de Marina, justo es hacerlo constar así, se ha preocupado por la declaración de interés general del puerto mencionado y por la habilitación del Ebro para fines comerciales y militares, y el Ministerio de Fomento, después, ha recibido con todo cariño esas sugestiones que del de Marina venían, y, reconociendo la gran importancia de aquellas aspiraciones, tan fuertemente sentidas, declaró de interés general el puerto de Tortosa e inició el estudio de la habilitación del Ebro para la navegación. Eso, aun con ser mucho, no era nada en comparación con el grandioso porvenir que al Ebro espera, con los proyectos del actual Ministro de Fomento, para el que son pocos todos los plácemes que con dicho motivo se le puedan dedicar; en ellos, se hacen declaraciones terminantes de que el Ebro se hará navegable hasta Caspe, y para ello, y para la realización de los fines hidráulicos de aprovechamiento de su inmenso caudal perseguidos en esos proyectos, se ha nombrado una Confederación Sindical del Ebro, que es de esperar que en breve inicie los trabajos para el aprovechamiento de aquella riqueza, explotada en la actualidad tan débilmente.

Los clamores de Tortosa han encontrado por fin quien los recoja. Los anhelos de aquellos buenos ciudadanos españoles van a ser pronto una realidad, y con ser esto muy importante por todas las razones expuestas de mejoramiento y desarrollo de los pueblos ribereños del Ebro, lo es más aún por señalar la iniciación de una nueva etapa en la gobernación del Estado, orientada al máximo aprovechamiento de todos los medios naturales, tan ricos, de que España dispone, para su engrandecimiento; ello significa también un progreso para nuestra Marina mercante, ya que al hacer navegables los ríos que actualmente se hallan vedados al comercio marítimo, se aumenta considerablemente la extensión del litoral en que aquél puede realizarse.

Asamblea de Pósitos

He aquí lo que dice *El Sol* de la Asamblea de Málaga:

"Se ha celebrado en la Cámara de Comercio una importante asamblea para constituir las Federaciones de Pósitos andaluces.

Asistieron delegados de veinte Asociaciones y gran número de asociados de los Pósitos de Málaga, que son dos: el Pescador y el Marítimo. Presidió el acto el Sr. Saralegui.

Se acordó crear dos Federaciones en Andalucía: la Oriental y la Occidental.

El Sr. Saralegui explicó después una conferencia sobre la labor desarrollada hasta la fecha por los Pósitos. Dijo que constituídas todas las Federaciones regionales, en breve se fundará la Confederación, organismo que dará una unidad a esta obra social.

Se ha celebrado un banquete en honor del señor Saralegui, que presidió el comandante de Marina. Asistieron más de cien comensales.

Los asambleístas acordaron enviar telegramas al director general de Navegación.

El Sr. Saralegli piensa visitar los Pósitos de Fuengirola y Carihuela".

© Biblioteca Nacional de España

Legislación Internacional del Trabajo

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

¿En dónde y a quiénes se ha de aplicar la legislación internacional del Trabajo Marítimo? La Oficina Internacional del Trabajo, inspirada en éste, como en todos sus proyectos, en un ideal progresivo, se decide por que comprenda al personal de todos los buques, excepción hecha de los de guerra, que se dediquen a una navegación marítima, y dentro de ellos, a todas las personas contratadas para cualquier servicio de a bordo, salvo los oficiales, que podrán ser excluídos de la aplicación de algunos artículos del Estatuto, y de los alumnos de los buques-escuelas que serán completamente ajenos a él, siempre que las condiciones de su trabajo sean aprobadas e inspeccionadas por las autoridades. Vemos, pues, que en este proyecto se establece, en punto a nuestra legislación, una sola reforma: la de incluir en la esfera de aplicación de nuestro reglamento de contratación, a las tripulaciones de los buques propiedad del Estado, dedicados a servicios de orden puramente civil, ampliación completamente lógica, pues si el Estado impone a los particulares el cumplimiento de determinadas formalidades y la concesión de ciertas garantías en favor de su personal, en el servicio a que se dedique, es elemental que él principie dando el ejemplo con el personal que a sus órdenes trabaje, con la excepción del empleado en la defensa nacional, sujeto a reglas y compromisos completamente distintos a los del comercio marítimo.

El Pleno de la Junta Consultiva, de acuerdo con el informe de la Sección, ha excluído también, acertadamente, de la aplicación del Estatuto de que nos ocupamos, a las embarcaciones de pesca de un porte igual o inferior a 150 toneladas, habida cuenta de que en la práctica lo están ya, dado lo innecesario y la imposibilidad que existe, de que se sujeten al reglamento de contratación embarcaciones cuya tripulación varía con gran frecuencia, y que casi diariamente duerme en sus casas.

En cuanto a la excepción que se hace de los oficiales respecto a la obligatoriedad de sujetarse en sus contrataciones a las reglas del Estatuto, excepción que en nuestra legislación se extiende a los pilotos, maquinistas, médicos, capellanes, sobrecargos, contadores, telegrafistas, contramaestres y los que desempeñen a bordo cualquier cargo técnico que requiera para su desempeño tener título profesional, por considerarse en aquélla a todos los expresados como oficiales para los efectos de su contratación, parece que no debería existir, o limitada, si acaso, a los capitanes de los buques, pues las razones que aconsejan que se hagan los contratos para el enrolamiento del personal subalterno, con sujeción a las reglas que el Estatuto establece, son aplicables también a los oficiales. Así lo entendió, a mi juicio con gran acierto, la Sección de Navegación, en el informe que emitió en el cuestionario correspondiente de la Oficina Internacional del Trabajo, que en este extremo no mereció la aprobación del Pleno de la Consultiva, y, lo que es más extraño aún, ni de los representantes en ella, de los oficiales, excepción hecha del Sr. Martí Ventosa.

Vamos ahora a pasar a estudiar cuáles son las condiciones exigibles al personal que haya de formar las tripulaciones de los buques. Es regla generalmente seguida en todas las naciones, que sólo las personas cuya aptitud física y profesional son lo suficientes para el cargo a desempeñar a bordo, podrán ser enroladas. No deben en su virtud embarcar como tripulantes individuos cuyo desarrollo físico no sea el suficiente al trabajo que han de realizar, o que padezcan de enfermedades con él incompatibles, ni aquellos otros que, hallándose encargados a bordo del desempeño de un cargo técnico cualquiera, no posean los títulos reglamentarios demostrativos de su competencia. Además, en muchas legislaciones existen preceptos que aseguran el que la totalidad o la gran mayoría de las tripulaciones entienda el idioma del mando, y señalan otras, y es costumbre casi universalmente seguida, que un tanto por ciento elevado del personal embarcado, ha de poseer una determinada práctica de mar.

La Oficina Internacional del Trabajo trata con bastante extensión, en su notable proyecto de Estatuto internacional del marino, de esos asuntos tan interesantes para la defensa de la salud de los aspirantes a tripulantes y de estos últimos, para la eficacia de su rendimiento a bordo y para la seguridad del navío. El Pleno de la Junta Consultiva se ocupó también con detenimiento de tan interesantes aspectos de la contratación, acor-

© Biblioteca Nacional de España

dando, como ampliación al informe de la Sección de Navegación, algunas excepciones para casos de fuerza mayor, en lo relativo a la práctica de mar y conocimiento del idioma oficial, exigibles a una gran parte de la tripulación.

Poco de interés podemos decir en relación con el resto del Estatuto, excepto en la parte relativa a las sanciones disciplinarias y penales a que puede dar lugar su incumplimiento, que serán objeto de un próximo artículo. Casi todas las reglas que en aquél se establecen en relación con la formación y formalización del contrato de embarque, con su terminación y con la repatriación de los marinos, constan en la reglamentación vigente en España. De los acuerdos que la Junta Consultiva adoptó en relación con esos asuntos, merecen señalarse tan sólo la propuesta de que se provea a los marinos de una cartera de identidad, ya que, por tener que dejar, al embarcar, su libreta en poder del capitán del buque, no disponen de documento alguno de identificación al saltar a tierra, y la de que en los casos en que el buque o la carga se perdieran totalmente por apresamiento, si éste es debido a contrabando en el que la tripulación no sea cómplice, tenga ésta derecho a percibir los salarios o sueldos devengados.

ALFREDO SARALEGUI

Reales órdenes desde el 15 al 28 febrero 1926

PESCA

Real orden de 2 de febrero de 1926 *(D. O.* número 37). Autoriza a D. Serafín Romeu, conde de Barbate, para variar la situación del buche de la rabera de tierra de la almadraba denominada "Las Torres", cuyo calamento autorizó la Real orden de 15 de octubre de 1924.

* * *

Real orden de 6 de febrero de 1926 *(D. O.* número 38). Dispone que del concepto primero del capítulo II, artículo 3.°, del Presupuesto actual se abonen, además de los gastos que en dicho concepto se detallan, todos aquellos que ocasionen los servicios que asignan a la Dirección general de Pesca los Reglamentos vigentes.

* * *

Real orden de 9 de febrero de 1926 *(D. O.* número 38). Niega a D.ª Vicenta Vinaches, concesionaria de la almadraba "Torre García", la rescisión de su contrato, porque su petición la ha deducido fuera del plazo señalado en el artículo 35 del Reglamento de 9 de julio de 1908.

NAVEGACION

Real orden circular de 5 de febrero de 1926 *(D. O.* núm. 40). Concede el uso del distintivo C. M. (correos marítimos) a los vapores de la Compañía Urbana que hagan ese servicio.

* * *

Real orden de 5 de febrero de 1926 *(D. O.* número 40). Concede a varios buques trasatlánticos ingleses, que puedan transportar pasajeros y sus equipajes cuando, en el curso de su viaje inicial, toquen en puertos españoles, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5.° del decreto-ley de 21 de agosto último, debiendo atenerse a las disposiciones que regulan nuestra Marina mercante.

* * *

Circular de la Dirección general de Navegación de 4 de febrero de 1926 *(D. O.* núm. 40). Dice se va a proceder al estudio de un uniforme único, tomando por base el de la Compañía Trasatlántica, pudiendo informar lo que crean conveniente las Compañías que lo deseen.

* * *

Real orden de 17 de febrero de 1926 *(D. O.* número 43). Anuncia un concurso para proveer, con los oficiales de la Reserva naval (escala de maquinistas), el destino de auxiliar del segundo Negociado de la Sección de Registro y Construcción de la Dirección general de Navegación.

* * *

Real orden de 19 de febrero de 1926 *(Gaceta* del 24). Señala las distancias que se indican a los puertos del extranjero que se mencionan para cómputo de primas a la navegación.

Dos proyectos interesantes para la gente de mar

El Consejo de Estado, a cuyo informe había pasado el expediente relativo a la propuesta de que la Caja central de Crédito Marítimo se encargue del Montepío Marítimo Nacional, ha expresado recientemente su conformidad con tal medida, por lo que en breve será un hecho la aspiración, unánimemente sentida por todo el personal marítimo, de que Institución tan interesante para él, dependa de un organismo que tan importante historial social tiene, a pesar del corto tiempo que lleva funcionando.

En breve será visto por el Consejo de Ministros en el proyecto de Asociación Nacional Mutua de riego marítimo de las embarcaciones de las listas 3.ª y 4.ª, redactado por la Caja central de Crédito Marítimo.

© Biblioteca Nacional de España

Obra real del «Ibis» en Bélgica

Alumnos de la Escuela «Ibis»

El 6 de julio de 1906 se inició, bajo la presidencia del entonces príncipe heredero Alberto de Bélgica, actualmente rey de los belgas, esta importantísima obra que tantos beneficios ha procurado a los huérfanos de los pescadores de aquel país y, en general, a la organización de la floreciente industria pesquera belga.

El buque en que la escuela se halla instalada es un antiguo cañonero inglés, que ha sufrido modificaciones, haciéndose en él las instalaciones necesarias para que puedan tener alojamiento y recibir instrucción alrededor de 90 alumnos. Dicho buque se halla amarrado en Breedene, al lado de la esclusa del canal de Ostende a Brujas. Los alumnos viven a bordo, como si se hallasen en la mar; el buque se halla provisto de todo lo necesario para la instrucción de los alumnos, disponiendo también de una instalación de telegrafía sin hilos de bastante alcance, con el objeto principal de ponerse en comunicación con las embarcaciones de pesca. Los radiotelegrafistas se reclutan entre los mismos huéspedes del *Ibis*. La estación recibe comunicaciones meteorológicas, principalmente de la torre Eiffel, que son utilizadas en un pequeño observatorio meteorológico a cargo de los alumnos. En esto, como en general en toda la organización de las enseñanzas, ésta se combina con una práctica positiva y progresiva.

Para los ejercicios de natación se dispone de un depósito flotante cerrado completamente.

Los pequeños huérfanos encuentran a bordo del *Ibis* cuidados exquisitos. La enseñanza primaria se ajusta a un plan admirablemente dispuesto. Los alumnos hasta diez años reciben la instrucción primaria y profesional. En cuanto a los adultos, gozan de la plenitud de la enseñanza práctica y de todos los beneficios del *Ibis*. Su educación continúa y termina a bordo de los barcos-escuelas que se dedican a la pesca marítima, los cuales eran en el año 1914, cuatro buques de pesca de alta mar y uno de motor.

Toda la enseñanza que se recibe en el *Ibis* descansa principalmente sobre la observación y la práctica profesional. El niño hace y ve todo lo que constituye el conjunto de su profesión: las lecciones teóricas no hacen más que consolidar las lecciones que ha practicado por su propios medios, y con arreglo a este plan ha sido confeccionado todo el material didáctico.

La magna obra de que nos estamos ocupando se ha creado y se sostiene sin subvenciones oficiales. Fruto de un pensamiento altruísta y de previsión, se halla organizada en forma que garantiza su porvenir, para lo que ha combinado la explotación de las embarcaciones que le están adscritas, de tal manera, que la instrucción profesional de los alumnos subviene a las necesidades de la obra, que se inició con un capital de 500.000 francos, el cual constituía el capital de la Sociedad cooperativa o armadora del *Ibis*, que tiene por objeto la mejora de la industria de la pesca por el desarrollo de la enseñanza profesional y por la busca y aplicación de medios mejores de captura y de conservación y venta del pescado.

En el próximo número proseguiremos estudiando esta hermosa obra.

ELOY MONTERO

De un mitin feminista en Madrid

Recientemente ha tenido lugar en Madrid un acto de propaganda de la Casa de la Mujer, el cual, por la discreción de las oradoras que han intervenido en él y los acertados juicios que emitieron, ha merecido todo género de alabanzas, hasta de aquellos elementos opuestos a la victoria de las reivindicaciones femeninas.

En el expresado mitin, una de las oradoras hizo presente la importancia que para la mujer tendrá la organización de Pósitos femeninos, que, análogamente a los Pósitos marítimos, persiguieran la supresión de intermediarios y la adquisición de la propiedad de los medios de producción, y la conveniencia de que se organice exactamente a la Caja central de Crédito Marítimo una Caja de Crédito popular femenina.

© Biblioteca Nacional de España

Crónicas de Rodolfo Viñas

Almuñécar, la playa desconocida

¿Biarritz o Deauville son mejores playas que Almuñécar? Puede ser. En absoluto no es cosa de afirmarlo. Las playas francesas suenan más. A las playas francesas va gente conocida. Hay lujo, dinero, arte; son playas de placer... Almuñécar es una playa silenciosa, tranquila, donde la mesocracia descansa de sus tareas.

Bastaría que alguien descubriera al mundo esta playa latina, donde la civilización no ha traído aún sus grandes encantos, para hacerla insustituíble. Claro es que este género de reclamos no lo pueden hacer los periodistas. Lo primero que haría falta a Almuñécar sería una empresa poderosa que construyera un balneario espléndido donde hubiera de todo, hasta ruleta. Y un gran hotel, regiamente decorado, un hotel para ricos. Con esto y con un suceso sensacional, preparado con todo género de detalles, Almuñécar cambiaría su Altillo, tan sugestivo, por una gran terraza donde vinieran a tejerse las intrigas del gran mundo y donde se desenvolverían las más escandalosas novelas de amor...

Hay dos Almuñécar: una vieja, árabe; otra nueva, construída para los veraneantes. El pueblo viejo está adosado al castillo moro sobre una peña. De esta peña salen los cimientos de las casas y las propias paredes. A la falda están los hoteles, los casinos, el camino de la costa, una cinta blanca construída en la piedra viva, que avanza sobre el mar, retorciéndose y pegándose a la montaña como un reptil...

Entre dos rocas hay una playa limpia, suave, que invita al descanso y al ensueño. No hay ruidos de máquinas ni de hombres. El mar está quieto, sin olas. Todo esto parece un lugar de encantamiento. Siguiendo en una barquilla sobre estas aguas mansas puede uno penetrar tierra adentro. Hay unas grutas misteriosas que nadie sabe adónde conducen. Se llaman así: Cuevas de las Palomas, de Berenguer, de los Genoveses, de los Gigantes, del Arco, la Grande... Tienen su tradición. Algunas las cita la Historia. En los expedientes del contrabando se han relacionado varios de estos nombres. Fueron otros días refugios de piratas y aventureros. Hoy, abandonadas de la admiración del hombre, se han convertido en palacios misteriosos de sirenas.

Un conde español posee grandes propiedades en Almuñécar. Las posee para explotarlas. Pero no ha querido ver la grandeza de este hermoso paisaje. Se lleva, con otras Compañías explotadoras, el producto de esta tierra fértil. Aquí se produce la caña de azúcar. Estos agricultores la cuidan como a sus propios hijos. En cada zafra se dejan una parte de su vida y de su tierra. Un día llegará en que todo el término municipal esté en manos de un hombre, y en que los vecinos de Almuñécar tengan que emigrar para no ser esclavos...

Los parias sueñan con una carretera que los ponga en comunicación con Granada en hora y media. Cuando llege ese día, cambiará el cultivo. Aquí se producen los mejores tomates del mundo. Y las más ricas habichuelas de la tierra. Las exportan a París. Probablemente, a Biarritz irán también, porque son las más estimadas. Si los veraneantes de Biarritz vinieran a Almuñécar, no tendrían que dar un ojo de la cara por un kilo de habichuelas. Estos productos se adelantan un mes a los de Levante. Madrid podría tenerlos perennemente. Una carretera, un tranvía, y el milagro quedaría realizado...

Sólo que España no hace milagros. Francia los ha monopolizado. Francia, la descreída, la irreverente, ha sabido conservar el acierto de la fe. Lo de las playas francesas es un milagro. Claro que los milagros cuestan mucho dinero, mucho; pero dejan más. Ya sabemos nosotros que para convertir a Almuñécar en playa de moda serían necesarios algunos millones. Como que para no llegar molido a estas playas hay que viajar en aeroplano. Pero valía la pena gastarse esos millones para que Madrid tuviera hortalizas todo el año y España, una playa más interesante, más bella y más barata que la de la Costa Azul.

Mientras llega el momento en que alguien se decida a descubrir estos rincones de la España ignorada, los pequeños burgueses gozarán de los encantos de Almuñécar. Ellos, que en San Sebastián pasarían inadvertidos, aquí son como príncipes y princesas de leyenda. A pesar de eso, sueñan en las playas de lujo, según el betunero que los limpia.

Si un día les tocara la lotería—me ha dicho—, se irían a San Sebastián.

Es verdad. Y mejor que a San Sebastián, a una playa extranjera. Son como las mariposas: les atrae la luz...

RODOLFO VIÑAS

© Biblioteca Nacional de España

El régimen obligatorio del seguro de Vejez de los Pescadores

En el número anterior prometimos ocuparnos de asunto tan interesante para la clase pescadora como el seguro de vejez, al que, según hemos dicho, el Instituto Nacional de Previsión presta actualmente gran interés, y cuya resolución favorable ha preocupado constantemente al Ministerio de Marina y a la Caja central de Crédito Marítimo. Con el fin de llamar sobre él la atención de todos los interesados, vamos a hacer un poco de historia respecto al particular.

Siendo Presidente de la Caja central de Crédito Marítimo, el ilustre Contralmirante D. Honorio Cornejo, actual Ministro de Marina, se presentó por dicho organismo, en enero del año 23, una propuesta de intensificación del régimen obligatorio del seguro de vejez en la clase pescadora, el cual fué llevado al Consejo de Ministros en febrero del mismo año, por el entonces Ministro de Marina, Sr. D. Luis Silvela. La propuesta de referencia fué cursada al Ministerio del Trabajo por acuerdo de aquel Consejo, y como consecuencia del informe que sobre el mismo emitió el Instituto Nacional de Previsión, se redactó por la Caja central de Crédito Marítimo un segundo proyecto, para aprobar el cual definitivamente se acordó que tuviera lugar una reunión de representantes del Instituto Nacional de Previsión y de la Caja central de Crédito Marítimo.

La Asamblea de Pósitos de Pescadores y Marítimos, celebrada en diciembre del 23 en Madrid, solicitó se reuniese dicha Comisión lo antes posible, interesando lo cual, se puso por el Ministerio de Marina una Real orden al Ministerio del Trabajo, en enero del año 24.

Resultado de toda esta actuación, es la que se halla desarrollando con toda actividad el benemérito Instituto Nacional de Previsión, con el fin de que a los pescadores puedan alcanzar los beneficios del régimen obligatorio del retiro obrero.

A continuación copiamos, por considerarla más elocuente que todo lo que nosotros podríamos decir, una parte del preámbulo del proyecto que la Caja central de Crédito Marítimo envió al Instituto Nacional de Previsión.

"Implantado y reglamentado por los Reales decretos de 11 de marzo de 1919 y 21 de enero de 1921, el régimen de seguro obligatorio de vejez para todos los asalariados comprendidos entre los diez y seis y los sesenta y cinco años de edad, que gocen de un haber anual por todos conceptos, no superior a 4.000 pesetas, los pescadores, a pesar de hallarse en él incluídos, no se benefician por diversas circunstancias con su aplicación, lo cual es muy de lamentar, habida cuenta de que, además de ser de los obreros más desvalidos, son de los dedicados a profesión de las más peligrosas, de los más sufridos, de los que, al llegar a sexagenarios, cuentan con menos probabilidades de poderse dedicar a su trabajo habitual, que exige energías y salud no comunes en aquella edad.

"Por otra parte, aun cuando se consiguiera que todos los pescadores fueran, en cumplimiento de lo legislado, incluídos por sus patronos en el mencionado régimen, en la mayoría de los casos es tal el desconocimiento que aquéllos tienen y el desprecio que hacen de sus derechos, y se encuentran además casi siempre tan solidarizados con sus patronos, por lo general, modestos, que es casi seguro no reclamarían y aun hasta encubrirían la falta de cumplimiento por aquéllos, de lo establecido en el artículo 21 del Reglamento para la determinación de las cuotas medias que cada patrono ha de satisfacer en trabajos que, como el de la pesca, es la ganancia muy variable y eventual, complicidad que, unida a la casi imposibilidad que existe de conocer, ni aun aproximadamente, sin una inspección constante y costosísima, el valor de la pesca capturada en un plazo cualquiera por cada embarcación, tan variable de un día para otro en cantidad y clase, en valor intrínseco y de venta, sometido éste a las fluctuaciones de la oferta y la demanda, haría que las pensiones constituídas fuesen mucho menos que las de 365 pesetas anuales al llegar a los sesenta y cinco años.

"Por todo lo expuesto, se hace preciso, si se desea que alcancen a los obreros pescadores los beneficios del régimen, obligar a los armadores al pago de la imposición obligatoria patronal, medida cuya implantación precisa de un estudio e información previos, para que su aplicación sea lo más eficaz y lo menos onerosa posible; divulgar entre los pescadores el derecho de que se hallan en posesión y la conveniencia de que vigilen el cumplimiento del régimen, y por último, estimular y auxiliar por medio de subvenciones a las Asociaciones cooperativas de esta clase de obreros marítimos que se afilien colectivamente en el régimen, que traten de mejorar

© Biblioteca Nacional de España

las pensiones anuales que a sus asociados les correspondan o que deseen obtener para ellos alguno de lo otros beneficios que el artículo 24 del Reglamento vigente menciona.

"Con el fin de poder atender a los expresados auxilios, se establece en el presente proyécto la exacción de arbitrios por los siguientes conceptos: por el despacho de las embarcaciones para la pesca que pertenezcan a armadores que no hayan asegurado a sus asociados en el Instituto Nacional de Previsión; por la subasta y compra al por mayor de los productos de la pesca en los puertos de captura, industrias que teniendo por fundamento la arriesgada labor de los obreros marítimos que consideramos, producen a quienes a ellas se dedican pingües ingresos, con preferencia en la primera, en la que alcanzan valores insospechados, por la acumulación del tanto por ciento, que a veces llega al seis, que diariamente descuentan esos industriales en concepto de retribución del valor en venta de la producción pesquera, y de los beneficios de concesiones de carácter permanente de la zona marítimo terrestre, de las que en la actualidad se aprovechan en la casi generalidad de los casos, en concepto de absoluta gratuitidad."

Se indica además en el proyecto la conveniencia de que sea la Caja la encargada de su aplicación y ejecución.

Tales son los datos que hemos podido adquirir en relación con el asunto que tanto interés tiene para la clase pescadora, problema del que seguiremos ocupándonos, y para cuya resolución favorable solicitamos la colaboración de todos los interesados en que una clase tan humilde, sufrida y digna de todo apoyo, no encuentre como fin de una vida llena de fatigas y peligros, la miseria y el hambre.

JUAN DE LA COSTA

✤

Los pescadores y los problemas sociales

El importante diario chileno *La Nación* publica un interesante artículo sobre la previsión social de los pescadores. Dice así el colega:

"El excelente espíritu demostrado por el Gobierno al dictar esa disposición (se refiere a una disposición que beneficia a los obreros agrícolas del país), nos permite cifrar la esperanza de que no tendría inconveniente en considerar de igual manera una situación estrechamente relacionada con la industria pesquera, como es la necesidad de extender los beneficios de la previsión social a los hombres de trabajo que en el país se dedican a la pesquería, y cuyo número, como señalamos en ocasión anterior, citando la estadística nacional, es superior a 4.000.

La Asociación de Pescadores de Talcahuano, que es una de las más importantes del país, tiene en trámite, según entendemos, una solicitud tendente a ese objeto, que, en pocas palabras, consiste en procurar que la ley asegure a los pescadores de la República, de una manera adecuada a sus peculiares condiciones de trabajo, las garantías sociales de que han empezado a disfrutar la mayoría de los trabajadores chilenos.

Nadie ignora que la naturaleza misma de su trabajo mantiene al pescador en continuos riesgos, y que sus largas estancias nocturnas en el mar le acarrean enfermedades que, por lo general, lo inhabilitan para ganarse la vida a veces antes de entrar a la vejez.

Por otra parte, el pescador trabaja, por lo común, independientemente o asociado con un camarada menos pobre que posee una chalupa y elementos de pesca. No gana salario. Sus entradas provienen del producto de la venta cotidiana de la pesca. Esto es lo general, por cierto, pues no faltan empresas de diversa magnitud que tienen pescadores a jornal. Pero la inmensa mayoría de la gente que vive de este ramo de actividad, dispersa a lo largo de la costa de todo el país, trabaja en condiciones que, desde el punto de vista de la previsión social, hacen necesaria una medida especial y una manera igualmente particular de proceder a su respecto.

Creemos que la inteligente iniciativa del señor ministro de Agricultura, asociada al esfuerzo que en igual sentido quiera desarrollar su colega del departamento de Previsión Social, y con el concurso de las autoridades marítimas, podría sin gran dificultad establecer algún sistema por medio del cual acudiera el Estado a facilitar a los pescadores la manera de precaverse por el ahorro y demás modalidades de la previsión social, contra las contingencias propias de su trabajo, las enfermedades y la vejez."

La idea ha sido muy bien acogida por el ministro, según comunicación dirigida por éste al director de *La Nación*.

© Biblioteca Nacional de España

PUERTOS DE AMERICA

GUAYAQUIL

¿Hong-Kong? ¿Shangay? ¿Honolulú? ¿Qué es esto? Hace calor en esta China ecuatoriana, en este paisaje chino pintado a la moderna por... ¿Quién ha pintado este lienzo curioso? Todas las embarcaciones retrógradas están aquí: navíos de ruedas, barcos pequeños impulsados por un solo remo, balsas hechas con troncos de árboles, y en todas ellas, hombres tocados con inmensos sombreros de paja descolorida, como la China de las acuarelas. El mar, digo el río, no es verde, sino verdoso, no es gris ni es amarillo. Tiéne un color propio. Las barcas no tienen color definido ni el paisaje, y el conjunto es vivo y ardiente. Hace sol, un sol inculto y agresivo, que acelera el corazón y enturbia las pupilas.

COLÓN

Salvador Reyes, cuánto me he acordado de usted aquí en Colón, y de usted, Supervielle, y de usted, Neruda, y de ustedes, muchachos amantes de los marineros, de los amores de los marineros, de sus besos, de sus sueños; pero... ¿sueñan en verdad los marineros? ¿Lo creen ustedes de verdad? Colón es una ciudad de marineros, de marineros yanquis.

Puerto de marineros. Sobre la Dársena, vapores de todos los continentes, barcos de todos los continentes se detienen exhaustos sobre las cuatro dársenas. Los barcos sudan también y se fatigan en Colón, y ya venían harto fatigados al pasar por ese hermoso infierno del Canal de Panamá. Negros, marineros, mujeres. ¡Si tuviese el talento de ustedes, Neruda, Supervielle, Reyes, qué cosas hermosas habría podido decir de Colón, en donde bajamos de noche, con unas tinieblas imprecisas a pesar de la luz eléctrica, con unas tinieblas que dan a Colón un carácter mucho más acentuado. No hay más que marineros y mujeres negras y mujeres rubias. Las hay elegantes, no se sabe si de trajes, o de silueta, o de belleza. Los marineros, no hay más que marineros, marchan con ellas del brazo, una de cada brazo. Rubias, bonitas como son, no desdeñan el amor de los marineros, de esos marineros rubios, con lindos trajes blancos, lindos como grandes niños vestidos así por placer y por juego. Todos son rubios, bien plantados, todos son hermosos...

"Los marineros besan y se van..."

¡Pobres "girls" enamoradas de los marineros! Pero es verdad; se van y vienen otros. ¿Y no son todos lo mismo en sus trajes inmaculados, no son todos lo mismo?...

María Monvel.

Las tragedias del mar

Cinco pescadores ahogados

El Pósito de Rosas ha tenido la desgracia de perder a su Presidente, D. Juan Palou, hombre leal, que trabajaba lleno de entusiasmo en favor de la obra de redención de la clase pescadora. Se lo ha llevado el mar, en compañía de cuatro pescadores más, entre ellos su hijo, que le ayudaba a ganar el pan de cada día.

La noticia ha producido honda conmoción en Rosas y en los Pósitos limítrofes, donde el Presidente del Pósito contaba con generales simpatías. Se ha abierto una suscripción para las familias de los ahogados, que quedan en la más completa miseria.

La Caja Central de Crédito Marítimo envió una circular a todos los Pósitos adheridos al Seguro de ahogamiento para que envíen las cuotas correspondientes, y suponemos que todas las entidades de pescadores se sumarán a esta obra de solidaridad y compañerismo.

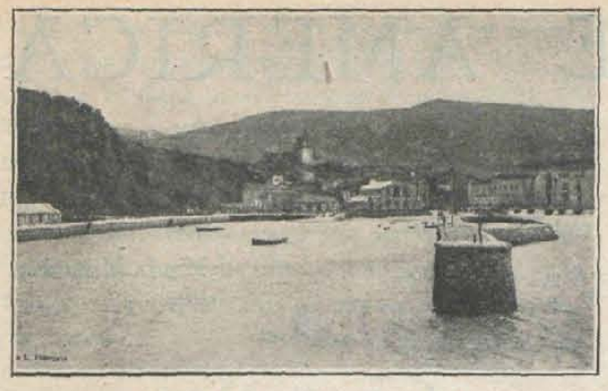
España Marítima, al asociarse al justo pesar que embarga al Pósito y a la familia de los ahogados, envía 15 pesetas para la suscripción abierta.

Ecos de la costa

El aguinaldo del niño pescador

En Cangas, se verificó un festival artístico para recaudar fondos con destino al Alguinaldo del niño pescador. La fiesta resultó brillantísima, acudiendo distinguidas familias de la localidad. Es iniciador de esta hermosa idea, D. Carlos de la Piñera, Inspector de los Pósitos, que ha recibido muchos donativos en metálico, entre ellos uno de Don Alfonso. La cantidad total que se recaude se repartirá entre los niños del Pósito, ingresando la parte de cada uno en libretas de la Caja de Ahorros.

© Biblioteca Nacional de España



Laredo, donde recientemente se constituyó el Pósito.

El día 14 del actual mes tomó posesión de su cargo de presidente honorario del Pósito Marítimo terrestre de Gijón el Sr. Saralegui, para cuyo acto fué previamente invitado por dicha Asociación. Concurrieron representaciones de los Pósitos de Asturias y se afirmó una vez más la importancia que esa obra social en favor de los obreros del mar, va adquiriendo en esa provincia, en la que dentro de poco se habrán convertido en Pósitos todos los antiguos Gremios de Mareantes.

Durante la estancia del Sr. Saralegui en Gijón se realizaron diferentes actos en su honor.

Visitó Suances y Laredo, en cuyo puerto tuvo lugar una importante asamblea, en la que dirigió la palabra el Sr. Saralegui, acordándose en principio la transformación en Pósito del importante Gremio de Pescadores.

Asistió también a una junta general del Pósito de Pescadores que tuvo lugar en Lequeitio, en la que dió una conferencia para divulgar las finalidades perseguidas por los Pósitos. Asistieron las autoridades locales y un núcleo nutridísimo de pecadores, que aplaudió el discurso del señor Saralegui. Este puso de manifiesto la importancia alcanzada por la labor social que el Ministerio de Marina realiza, por iniciativa de dicho Sr. Saralegui, labor que inició en el año 12, siendo ayudante de Marina de este puerto, con motivo de la espantosa tragedia ocurrida en dicho año a consecuencia de una galerna, en la que perecieron más de 112 pescadores. En dicha época publicó la Prensa de Bilbao diferentes artículos con los seudónimos *S.*, *Legia Rusa* y *Capitán Aguileras*, tratando de la constitución de una Asociación protectora de los pescadores, que federase a todas las Cofradías de Mareantes de Vizcaya. Como resultado de esa campaña, se adhirieron a dicho proyecto todas éstas, no pudiéndose, a pesar de ello, llevar a cabo el proyecto, por haber sido trasladado el Sr. Saralegui a otra provincia marítima.

Por las cost

La constitución Vascoca

De Lequeitio pasó a San Sebastián, previamente invitado por la Federación de Pósitos y Cofradías guipuzcoanas que celebraba en dicho día una asamblea, con el fin único de que la presidiera el Sr. Saralegui y les explicara la labor que realiza la Caja central de Crédito Marítimo y los Pósitos. Aquélla tuvo lugar en el local de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, siendo recibido el Sr. Saralegui por la Junta directiva de dicha Sociedad, presidida por el que lo es de la Diputación provincial y por los representantes de los Gremios existentes en Guipúzcoa.

La asamblea fué presidida por el Comandante de Marina de la provincia, D. Venancio Nárdiz. El Sr. Saralegui expuso las finalidades que la Caja central persigue en favor de los pescadores, y les expresó la conveniencia de que todas las Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, convertidas casi en su totalidad en Pósitos (actualmente faltan tan sólo las Cofradías de Fuenterrabía y Pasajes de San Juan), se adhirieran a la asamblea que al día siguiente tendría lugar en Bilbao para constituir la Federación Vascocantábrica, sin dejar por ello de pertenecer a la Federación Guipuzcoana, que funciona tan a satisfacción de los pescadores de la provincia. Así lo acordaron todos los presentes.

Al día siguiente, domingo, se verificó la expresada asamblea en Bilbao, a la que acudieron representantes de los Pósitos de Motrico, Orio, Guetaria, Pasajes de San Pedro, San Sebastián, "Santa Clara" de Ondárroa, "San Pedro" de Ondárroa, Santurce, Ciérvana, Armintza, Elán-

Una vista del puerto de Gijón.

© Biblioteca Nacional de España

as del Norte

de la Federación ntábrica

chove, Lequeitio, Castro Urdiales, Colindres, de la Cofradía de Pasajes de San Juan, y envió su adhesión Comillas.

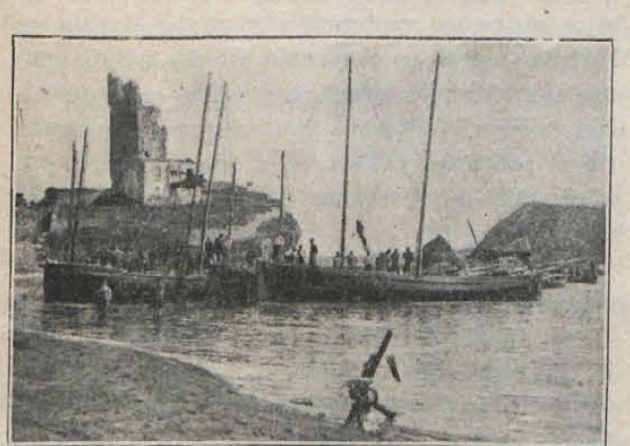
Fué nombrado Presidente de la Federación el que lo es del Pósito de Pescadores de Santurce, cuyo local social será el de la Federación; Inspector, el Capitán de la Marina mercante, señor Mar, y Gerente de la Agencia de compras en común, el Sr. Barruso. Una de las primeras actividades de la Federación será la de adquirir para todos los Pósitos federados que lo deseen, raba, aceite, algodón en desperdicio, gasolina y carbón.

Toda esta labor de organización de Federaciones finalizará en los primeros días del próximo mes de abril, con la constitución de la Federación de Pósitos andaluces, terminándose así la labor preparatoria de la constitución de la gran Confederación de Pósitos españoles, que tendrá lugar en el mes de mayo próximo, agrupando en un solo organismo a los 135 Pósitos existentes en España, con sus 31.204 asociados.

He aquí lo que dice el importante diario de San Sebastián, *La Voz de Guipúzcoa*, sobre la Asamblea de Bilbao:

"Los representantes de las Asociaciones de Guipúzcoa han regresado muy satisfechos de la capital vizcaína, después de dejar constituída la Federación Vascocantábrica que abarca por hoy esta costa euskalduna con Santander.

El espíritu de solidaridad y el ansia de mejoramiento social económico y de un nivel más elevado de cultura, acaban de reafirmarse una vez



Pescadores del Pósito de Suances.

Lequeitio, donde el Sr. Saralegui comenzó su obra social.

más con el pacto firmado en la Asamblea de Bilbao entre los delegados de la simpática y humilde clase pescadora; promesa halagadora de una próxima común inteligencia entre las análogas organizaciones, que están naciendo potentes para fundirse en la proyectada Confederación española; formidable bloque disciplinado y pleno de sanas ideas de redención de los sufridos hombres de mar que habrá de aportar, al mismo tiempo, su esfuerzo a una mayor intensificación y adelanto de sus actividades industriales.

El Reglamento por que ha de regirse la Vascocantábrica mereció algunas enmiendas que se introdujeron para dejar a los Pósitos locales con absoluta libertad para aceptar o no los suministros que se les proponga; y en medio del mayor entusiasmo y de la más profunda compenetración, se adoptó el acuerdo de que comience una vigorosa actuación del Comité Ejecutivo, que quedó designado de la forma siguiente:

Presidente, Santurce; vicepresidente, San Sebastián; secretario, Castro Urdiales; vocales: Orio, Lequeitio, Laredo. Fué nombrado gerente D. Roberto Barruso, de Bilbao.

También fué elegida la Central de Compras para obtener directamente del productor, con garantías de calidad y de precio, cuantos artes y géneros de verdadera precisión son indispensables para la pesca, desarrollándose metódicamente su campo hacia un sistema completo de cooperativismo que se extienda a todos los artículos de consumo industrial.

La Federación ha dejado abierto el portillo para el ingreso en su seno de las pocas Cofradías que están aún rezagadas, esperándose que pronto salgan de su marasmo a fin de empezar una vida más fecunda con los recursos que otorga y funcionamiento que imprime la Caja central de Crédito Marítimo, creada exclusivamente por el Estado para la defensa y protección de los pescadores y obreros marítimo-terrestres de toda la nación.

Los delegados guipuzcoanos, al asociarse al nue-

© Biblioteca Nacional de España

vo organismo, hicieron constar las determinaciones tomadas en la Asamblea del sábado en Donostía con respecto a la Federación de esta provincia, que continuará con su independencia desarrollando sus fines sociales como instrumento eficacísimo de unión entre los "arrantzales" de esta costa y por la necesidad de estar en contacto y perfecto acuerdo con respecto a problemas profesionales, hoy muy complejos, por el rápido desenvolvimiento de la industria y las conveniencias de dictar medidas de buen gobierno y hasta de policía que deben observar en sus faenas sin lastimar los derechos de sus compañeros.

El trascendental acto celebrado en Bilbao y que, como se anunció, presidió, el benemérito e ilustre fundador de la Caja Central, Sr. Saralegui, abordó otras cuestiones de inmediata implantación, mereciendo singular atención el establecimiento de escuelas de Pesca en los Pósitos existentes en todo este litoral, asunto éste que reclama verdadera urgencia y que está colocado en primer plano, ya que la instrucción de que adolece por desgracia y la enseñanza profesional amplia y adecuada, han de traerles con alas a los obreros del mar el pan seguro de cada día y todas las demás mejoras que la previsión impone por su propia virtud, ahuyentando las inquietudes presentes y confiando en un porvenir más tranquilo y risueño. Sobre todo, la escuela, pan del espíritu, generador de fuerza y expansión de actividades, que son riqueza y bienestar general, formará una generación, la que en breve intervenga en las corrientes de la vida social, llena de optimismo, energías y saber, con amplios horizontes de ideas impulsoras de progreso que nos hagan reanudar la marcha de prosperidad y engrandecimiento que a España distinguió en los pasados siglos."

⚜

La Pesca en Portugal

Se han publicado las estadísticas de pesca de Portugal e islas adyacentes correspondientes al año de 1925.

Según esos informes, la pesca durante el citado año produjo un rendimiento de 203,39 millones de escudos en el continente y 4,75 millones en las islas adyacentes. En total, 208,14 millones de escudos. En la estadística no figuran los puertos cuyo rendimiento anual fué inferior a un millón de escudos.

La sardina dió por sí sola un resultado de 130,49 millones de escudos, o sea un 65 por 100, aproximadamente, del total producto de la pesca en dicho año.

Por la importancia de sus rendimientos, figura en primer lugar Setúbal, con 64,03 millones; Lisboa en segundo, con 36,16; Portimaa en tercero, con 14,95; Cezimbra en cuarto, con 10,32; Leixoes en quinto, con 8,75, y Aveiro en sexto, con 8,64 millones de escudos.

⚜

Cursillos para maestros

En la Caja Central de Crédito Marítimo se están preparando unos cursillos para quince maestros de los Pósitos, a fin de ponerlos en condiciones para que puedan adquirir los conocimientos necesarios de Navegación, Pesca, Oceanografía, Meteorología y Economía social elementales.

Estos conocimientos se adquirirán durante los meses de vacaciones del verano, en un cursillo de cincuenta lecciones, que serán dadas por tres profesores especializados.

Ya se ha enviado una Real orden al Ministerio de Instrucción pública solicitando su ayuda para poder subvencionar a dichos maestros, y se espera que el mencionado Centro resuelva favorablemente la petición, en analogía con lo hecho para los maestros nacionales, a los que se les organizaron también cursillos sobre ciertas materias fuera de los puntos de su residencia.

⚜

Lo del Ebro

Tortosa no tiene representación

Nuestro editorial está dedicado al interesante problema de la navegación del Ebro. Nuestro punto de vista está expuesto con toda sinceridad. Ahora bien, no queremos dejar de consignar una petición de Tortosa que nos parece muy razonable. En la Comisión organizadora nombrada por el Ministro de Fomento para estos trabajos no tienen representación ni la Marina, ni Tortosa. Todos los elementos directa o indirectamente interesados tienen voz activa en la Comisión, menos la Marina, tan íntimamente ligada con el proyecto, y Tortosa, a quien se debe, por su campaña perseverante, cuanto se ha realizado hasta ahora.

Es de esperar que el Ministro de Fomento, comprendiendo la razón que asiste a los tortosinos, conceda a éstos una representación dentro de la Confederación Sindical, haciendo a la vez que el Ministerio de Marina tenga una actuación directa en todos los trabajos que para la realización de esta hermosa obra se lleven a efecto.

© Biblioteca Nacional de España

Una nueva industria y una nueva organización social

(Artículo publicado en varios importantes diarios de las Repúblicas Hispanoamericanas)

La producción de pesca de todas clases, según las últimas estadísticas consultadas, alcanza en España la cifra de 416.235.500 pesetas. Trabajan en la pesca más de 136.396 pescadores y viven de ella aproximadamente 535.584 personas. Además, existen 1.630 fábricas de conservas y escabeches, que elaboran anualmente 117 millones de kilos de pescado con un valor de 143 millones. Los obreros que se ocupan en estas fábricas, principalmente mujeres son 40.000. El producto total de la pesca y sus derivados es en España de 559.235.500 pesetas, y se hayan dedicados a este trabajo 176.396 obreros.

Nuestra flota pesquera se compone de más de 40.000 embarcaciones que suman 200.000 toneladas, cuyo valor alcanza en la actualidad a unos 150 millones de pesetas. La introducción de vapores de pesca es relativamente moderna, pues los primeros ensayos se hicieron en 1866 para pescar con arrastres a 15 millas fúera de la costa. El primer vapor vino a España en 1879, pero hasta el año 1881 no se autorizó el uso del vapor en la pesca. En 44 años, se ha creado una flota de vapores y motores con más de 2.200 unidades, que suponen 115.000 toneladas y 100 millones de pesetas aproximadamente.

Nuestra industria pesquera, pues, está llamada a obtener una gran pujanza, ocurriéndole lo mismo a las industrias derivadas, pues la de conservas, que en realidad no está desarrollada tiene ya mercados importantes en Francia, Inglaterra, Alemania, Italia, Rusia, Bélgica, Suecia, Noruega y Dinamarca—en Europa—y Argentina, Chile, Cuba, Méjico, Brasil y Uruguay—en América.

ORIENTACION DE LA INDUSTRIA

La Asamblea de Pesca Marítima Vasca y el I. Congreso de Pesca—que acaban de celebrarse en San Sebastián y en Madrid, respectivamente—han formulado conclusiones, a través de las cuales, se puede conocer la orientación de las clases representativas de la industria. Por su parte, los conserveros también se han manifestado recientemente, reclamando soluciones modernas para el desarrollo de esta riqueza nacional.

Se pide la mayor protección para la industria pesquera; el establecimiento de puertos pesqueros y de refugio; depósitos francos; que se creen escuelas de pesca; que no se grave la pesca con árbitrios municipales, pudiéndose buscar estos ingresos aplicando impuestos sobre el lujo a la plus valia; reorganización y abaratamiento de los transportes; concesión de primas al pescado seco de exportación, etc., etc. En la Asamblea de Pesca Vasca, se buscó la manera de unificar todos los intereses pesqueros del Cantábrico, y, en el Congreso de Madrid, la organización de los armadores dentro de una Federación Nacional.

En ambas asambleas se puso de relieve la eficacia con que actúa la Caja Central de Crédito Marítimo y los Pósitos de Pescadores, Marítimos y Marítimos-Terrestres, fundados por el ilustre marino D. Alfredo Saralegui.

En el aspecto social, es ésta una obra realmente interesante y digna de ser divulgada.

EL TRABAJO Y SU RETRIBUCION

La manera en que está organizada la industria, no permite al pescador obtener de ella el rendimiento debido, a pesar de que el público consumidor paga el pescado generalmente con un cincuenta por ciento de aumento sobre el valor a que se podría vender. Es muy complicada esta organización, y necesitaríamos para explicarla todo el espacio de que disponemos. Baste consignar, para dar una idea de la anarquía que reina en la distribución, lo siguiente: Entre productor y consumidor existen más de cinco intermediarios totalmente inútiles, que explotan el negocio a su gusto, sin limitación alguna. Así resulta que el pescador vive en peores condiciones que los demás obreros del país.

El sistema de retribución para estos obreros quede ser de tres formas, a saber: primera forma: a sueldo; segunda forma: a la parte; tercera a sueldo y a la parte. El sueldo máximo que perciben es de diez a once pesetas en el Sahara español, y el mínimo—este es el más generalizado—de tres pesetas. Las pesqueras en el Sahara español no son continuas, y el resto de los pescadores pierden anualmente más de cien días por temporales. Con

© Biblioteca Nacional de España

estos datos se podrá el lector formar una idea de la vida miserable de los trabajadores del mar.

Toda la legislación social española se hizo desconociendo la existencia de los pescadores. Ni se les aplica la jornada, ni el salario mínimo, ni la ley de accidentes del trabajo, ni el retiro. El obrero del mar fué considerado al margen del progreso social. Para los legisladores, España termina en las costas; los millares de hombres que viven la mayor parte del tiempo en sus aguas jurisdicionales no pertenecen a la comunidad. Su organización de clase no es lo suficientemente fuerte para hacer comprender a los Poderes públicos lo grave de esta indiferencia, y, por otra parte, están sometidos a la tiranía de intermediarios y caciques que los hacen víctimas del alcoholismo y de la miseria.

LOS POSITOS

Para redimir a esta clase se crearon los Pósitos. En la actualidad, funcionan 120 en todo el litoral español, a los cuales están afiliados unos 30.000 pescadores, que cuentan con cerca de tres millones de pesetas de capital. La Caja central de Crédito, que funciona dentro del Ministerio de Marina, concede subvenciones para la creación y fomento de estos organismos y presta dinero a los pescadores para que puedan adquirir en propiedad los elementos de la producción.

Noventa Pósitos tienen establecidas las enseñanzas profesionales, a las que asisten 8.000 alumnos; 34 crean cooperativas de consumo con un capital de unas 300.000 pesetas; 49 poseen la subasta de los productos de la pesca, con más de medio millón de pesetas de capital; 24 cuentan con Cajas de Crédito para prestar a sus afiliados, con un fondo de 507.434 pesetas, y conceden pensiones a la vejez; 26 han organizado la sección de socorros mutuos; 40, el seguro contra el naufragio; tres crearon la Bolsa del Trabajo, y seis, la Casa del Pescador. Son propietarios de 44 inmuebles y poseen 62 embarcaciones de propiedad colectiva. El Estado, aparte de las subvenciones concedidas, les hizo préstamos por valor de más de un millón de pesetas.

LA REDENCION DE UNA CLASE

La obra lenta, pero segura, de la Caja, llegará un día a agrupar en los Pósitos a la mayor parte de los pescadores y a los obreros dedicados a las industrias marítimas, poniéndoles en condiciones culturales y económicas para explorar científicamente nuestro extenso litoral.

Cuando esto ocurra, la industria de la pesca será una de las fuentes más saneadas de riqueza y se habrá incorporado a la vida nacional una clase como la pescadora, que no tomó hasta ahora parte activa ni en sus alegrías ni en sus trabajos, porque vivió aislada totalmente de sus conciudadanos.

A. FABRA RIBAS

⚜ ⚜ ⚜

Actividades de la Caja central de Crédito Marítimo

Durante el mes de febrero último, la Caja central de Crédito Marítimo ha celebrado varias reuniones, resolviendo en las mismas los siguientes asuntos:

Nuevos Pósitos.—La Caja ha subvencionado a los siguientes Pósitos de nueva creación: Colindres: 2.000 pesetas. Además se han constituído los Pósitos de Mancofar y Algeciras.

Exenciones tributarias.—Las ha solicitado el Pósito de Pescadores de Colindres.

Escuelas.—Se han creado las de Coiro, Ondárroa (Santa Clara) y (San Pedro).

Enseñanzas.—Se ha concedido una subvención de 2.000 pesetas a Isla de Tabarca.

Mutualidades y Pósitos infantiles.—Se han creado la de Cartagena y la de San Fernando.

Federaciones.—Se han celebrado las Asambleas para la organización de las Federaciones de Pósitos de Pescadores Marítimos y Marítimo-Terrestres de Levante y vascocantábricos.

Socorros Mutuos.—Se han concedido subvenciones a los siguientes Pósitos: La Escala, 175,75 pesetas; Moaña, 160,31; Rosas, 774,50; Alcudia, 208,75; Marítimo Barcelona, 587; Pescadores Guetaria, 779,00.

© Biblioteca Nacional de España

EL BACALAO CANARIO

Aun cuando se ha intentado su colocación varias veces en el comercio, no ha sido posible que el mercado español aceptase el bacalao canario, a pesar de ofrecerlo muy barato. Yo mismo, en mi recorrido por los puertos de Levante, que son hoy los que consumen más pescado seco y salado, lo ofrecí en condiciones muy favorables para poder ganar algún dinero, y, sin embargo, prefieren el más malo, procedente de los mares del Norte, que la corvina mejor preparada, a la que llaman en algunos sitios "bacalao perro".

Si fuera posible acostumbrar a las personas a que aceptaran el bacalao canario, en cuyas islas se pueden hacer preparaciones muy buenas de ciertos peces, especialmente de la corvina, ya habrían resuelto el principal problema los fabricantes dedicados a la elaboración de las pescas de los bancos del Sahara, porque no concretarían la exportación a varios puertos y colonias africanas, sino que lo harían también a puertos españoles y plazas del interior, que salvo algunas muy contadas, todas consumen el bacalao procedente de Terranova, Escocia y otros puntos de los mares del Norte.

Yo creo que si los fabricantes se tomasen el interés posible, mediante la unión de todos ellos, tal vez lograsen que se aceptara su mercancía, si no en las condiciones del bacalao del Norte, por lo menos en otras que dejaran margen para obtener mayores beneficios que los que obtienen hoy de ciertos mercados africanos, que pagan poco por cierto los productos de la pesca elaborados en Canarias.

Tal vez diera buen resultado el ofrecer gratuitamente algunas cantidades bien preparadas al comercio, sobre todo al de las costas de Levante, y también a los cuarteles y a los buques de guerra como prueba, o de no hacerlo así, enviar de vez en cuando alguna cantidad como regalo; esto serviría para que los comerciantes se acostumbraran a comer y vender la mercancía y que los marineros y soldados pudieran apreciar la bondad de los peces así preparados y fuesen después de cumplir su servicio, cuando regresasen a sus casas, unos buenos propagandistas de esa mercancía, evitando quizá que se acumulen las grandes cantidades que constantemente existen en los almacenes, porque si se lograra abrir mercados para la venta de estos productos, los dueños de las factorías volverían quizá a ganar tanto como ganaron durante la guerra europea, en que les dejaron solos, vendiendo entonces cuanto quisieron. De todos modos, y aunque nada vale esta indicación, merece la pena hacer el ensayo como lo han hecho otras naciones marítimas, que han colocado en la Marina y en el Ejército sus productos, que primero lo hicieron por vía de ensayo, y como les han gustado, más tarde lo han hecho casi obligatorio, dando con ello un medio de vida a la producción nacional sobre la extranjera; pues algo parecido se puede lograr con el bacalao de Canarias, si todos los que se dedican a su preparación, se unen para ese efecto solicitando, en todo caso, el apoyo oficial, lo que no sería difícil de conseguir, si se presentan las cosas como saben hacerlo otros países.

Hoy damos al extranjero aproximadamente unos 70 millones de pesetas anuales por el concepto del bacalao, y si pudiéramos colocar en España siquiera la mitad de la producción canaria, sería una ventaja grandísima para los fabricantes de aquellas islas, porque entonces ya podrían aumentar la producción de los bancos de las costas del Sahara, empleando para ello procedimientos pesqueros más intensivos que los actuales.

BENIGNO RODRÍGUEZ

Madrid y marzo de 1926.

La venta directa del pescado

Palma de Mallorca.—El Pósito de Pescadores recientemente creado en este puerto ha conseguido de la Junta provincial de Abastos la cesión de cinco puestos de venta en el mercado, a fin de que actúen de reguladores del precio de la misma.

Santiago de Compostela.—El Comité ejecutivo de la Federación de Pósitos de Galicia ha conseguido del Ayuntamiento todo género de facilidades para el establecimiento de la venta directa de la pesca en los mercados de aquella ciudad. Parece ser que tan importante mejora será iniciada por el Pósito de Pescadores de Marín.

Valencia.—Con motivo de la celebración en aquella capital de la Asamblea de Pósitos levantinos, se acordó el establecimiento de la venta directa del pescado. Se han hecho gestiones con dicho objeto cerca de las autoridades gubernativa y municipal, las cuales han dadó toda clase de facilidades para la realización de ese proyecto, de tan gran importancia social.

© Biblioteca Nacional de España

PUERTOS DE REFUGIO

CARIÑO

En Cariño (Coruña) existen 23 fábricas de salazón y conservas, 19 vapores e innumerables embarcaciones de vela y remos dedicados a la pesca; pero en Cariño, hay que confesarlo, no hay puerto. En los temporales del año 1917 se pudo comprobar el gravísimo peligro que corren las embarcaciones surtas en la rada. Hubo que lamentar la pérdida de un vaporcito, y en nada estuvo que todo el capital de la flota pesquera fuera destrozado por el mar.

No es esto sólo. En el año 1924 perecieron 14 hombres, padres de familia, quedando éstas en la mayor miseria. Hubo necesidad de hacer una cuestación pública para atender, de momento, a sus más apremiantes necesidades.

Desde el mes de mayo del año anterior, que fué el ingeniero Sr. Molezún a hacer el estudio de las obras que se precisasen para un puerto de refugio, no se ha hecho nada. ¿No podrían las autoridades de Marina gestionar que se activase el proyecto de obras para que se incluyera el puerto de Cariño entre los que hayan de construirse urgentemente?... Así lo esperamos.

CILLERO

Cillero necesita un puerto de refugio. Hace tiempo lo viene solicitando de las autoridades, con la esperanza de ser atendido y de conseguir la renovación de su vida.

Nos dicen elementos significados de aquel pueblo, que hubo días en que se encontraban en aquellas aguas más de cien vapores de pesca vendiendo su mercancía.

¿Se explica la importancia de Cillero, como puerto de pesca, y la necesidad de que se construya un puerto de refugio?

En buenas cuentas, para resolver la aspiración de un número importante de pueblos españoles que viven de la pesca casi exclusivamente, se necesitarán unos cuantos millones. Ante tal sacrificio, puede que el Gobierno no se decida a acometer la empresa, limitándose a la construcción de aquellos puertos que más urgentemente se han proyectado. Pero nosotros creemos que se debían acometer la reforma con toda amplitud, aunque hubiera que realizar un sacrificio. Los millones que se invierten en estas obras no se tirarán al mar; al contrario, darán un rendimiento extraordinario, y compensarán al país de los gatos que haya de realizar.

Por lo que a Cillero se refiere, sería de una gran conveniencia la inclusión dentro de los proyectos que se han de realizar en breve. La vida de aquella población así lo reclama.

BARBATE

He aquí unos párrafos, que copiamos de un artículo publicado por el simpático semanario, *Heraldo de Barbate*, en demanda de un puerto de refugio:

"Los marineros, con lágrimas de espanto cuajadas en las turbias pupilas y los brazos extendidos a la suspensa multitud de deudos y parientes, veían zozobrar bajo sus plantas las frágiles tablas a que estaban materialmente adheridos y arrostraban el peligro con la forzada serenidad que dimana de los riesgos inevitables y previstos.

Allí, a cien brazas de distancia, se hallaban la madre amantísima, la esposa enamorada, la novia candorosa y grácil, los pequeñuelos... Allí estaban, y era imposible llegar a ellos para estrujar sus cuerpos amados entre los brazos férreos. ¡Qué triste es todo esto!—dije—, y escuché las sordas imprecaciones con que las madres, las esposas, las hijas, las novias, las hermanas... pedían la construcción de un puerto en esa albufera que la Naturaleza misma ha designado para llenar tan humanitario fin. Un puerto; un puerto, repetían, y trémulos de desgarradora emoción, vibraban en el lamento colectivo, como deberá vibrar la sonoridad angustiosa del arpa entre las manos temblorosas del infinito dolor Universal."

SUANCES

En este hermoso puerto, en que la mayoría de los habitantes se dedican a la pesca, acaba de ocurrir una espantosa desgracia. Cinco humildes pescadores perdieron su vida a bordo de una embarcación pesquera, y el pueblo entero acudió, solícito, en auxilio de las familias de las víctimas.

A consecuencia de esta desgracia, los pescadores de Suances se ratificaron en la necesidad de disponer de un puerto, proyecto cuya realización hace tiempo habían solicitado del Ministerio de Fomento, pero que, por lo costoso de su construcción, no había sido posible llevarlo a cabo.

Actualmente esperan conseguir lo que desean, con un puerto mucho más económico, que ya la Naturaleza se lo da casi hecho, pues existe, próximo al faro, una hondonada que con poco trabajo se pondría en comunicación con el mar, constituyendo un hermoso puerto de refugio para las embarcaciones pesqueras de Suances.

Creemos que son muy dignos de atenderse los justificados deseos de esos pescadores, y esperamos que cuenten en breve con el puerto que tanto desean.

© Biblioteca Nacional de España

COSTAS NORTEÑAS

De un artículo de Pachín de Melas tomamos unos párrafos, en donde se defiende brillantemente a los navegantes del Cantábrico, pidiendo para ellos apoyos fraternales. Dice así:

"¡La costa de la muerte!—escuchamos—. Ese ciclópeo cinturón ibéricogalaico, pasmo de la gente de mar, que así se ve sola, abandonada de todos, cuando hoy, con los medios que pone el progreso en nuestras manos, se restaría el 90 por 100 que anualmente nos roba el misterioso mar.

Asusta leer la estadística de naufragios, de vidas que son inmoladas en estéril lucha. ¿Causas?

Santander: un trozo de costa en un día de temporal

Es el mar bravío que, encrespado, salta furioso, rugiente, despiadado. Son las terribles olas, que recorren como enormes tritones la dilatada y movediza planicie, en la que buscan con ansia loca frágiles barcos, que al momento los convierten en sus juguetes y son devorados por las blanquecinas fauces, que por un instante se abren, tragan y ciérrase, sin dejar rastro apenas, para continuar sus macabros choques, saltos y cabriolas, elevándose al cielo, semejando escalofriante alegría dentro de la pavura cineraria. Como si se rieran de la osadía del hombre que pretende hollar el gigantesco undivago lomo, y tras un inescuchado lamento, parece tocando casi la inhóspita costa.

Es el celaje de tupida, menuda y fuerte lluvia, que cubre, semejando monstruosa cortina, desde el mar al cielo, y, avara, oculta la cercana entrada a puerto, la resguardadora ensenada o el faro guiador del perdido navegante.

¡Acantilados de muerte! ¡Oquedades misteriosas, que en vuestras cuencas, en los lisos escarpados, en las playas pedregosas recogen, con el furioso llegar de las olas, lúgubres lamentos, quejas y maldiciones, murmullos de oraciones que, ante la impotencia de la lucha y el próximo fin, lanzan olvidados seres que allí ofrendan su vida en holocausto de la incuria y abandono en que se encuentran.

¿Qué medios existen para quitarle al mar, a la costa inhumana, la preciada vida de los pobres marinos que, año tras año, inmola? Confesamos que no hay ni los más rudimentarios. Barco sin rumbo, empujado por el temporal, pierde el tiempo lastimosamente si pide situación. Si acaso le contestan, es para aumentar su dolor con terrible desengaño.

¡Salvamento de náufragos! Sí, cuando ya es uno náufrago. El mismo sentir humano, el mismo amor al prójimo, nos impone a todos esa obra de misericordia. ¿Quién, en caso de inminente peligro, no tiende su mano para salvar, si puede, a un semejante? ¿Quién, por esos impulsos de la caridad cristiana, no hace el mayor de los sacrificios por robar una víctima al monstruo que azota, persigue y mata? De estos casos de heroísmo, cuando el extenuado náufrago toca tierra, encuéntranse a millares.

Que digan los marinos, que hablen ellos. ¡Cómo latirían, jubilosos, su corazones; qué locura de alegría les produciría si, en noche trágica, rendidos, jadeantes, sin esperar otro auxilio que el providencial, en espera de verse en un momento aniquilados en la plenitud de su vida por el ariete de las olas, que con fuerza de titán piden carne, víctimas que deshacer y triturar..., decid qué emoción recibiríais si hacia vosotros llegara un buque motor que, por el peso de su mole y la fuerza de sus máquinas, se convirtiera en vuestro ángel salvador, si el peligro es tan grande, que fuera necesario transbordaros a su bordo, o el hada protectora que os guiara amorosamente, si sólo al buque le hiciera falta una debida orientación para continuar su ruta.

A nosotros, todo esto, tan facilísimo, nos parece un sueño, una utopía, una quimera... Para vivir la realidad, es preciso tender la mirada fuera de nuestra patria y ver la desembocadura del Támesis, el puerto de Hamburgo y parte de la costa de Italia, donde los buques motores son estaciones de salvamentos marítimos en pleno océano, y tan pronto el negro celaje cubre el cielo y el mar inicia sus funerarias agitaciones, surgen, vigilantes, avizores, para lanzarse a salvar y guiar al compañero amado que muy cerca sufre hambre de apoyo y clemencia, que estamos en el ineludible deber humano de prestarles, sin reparar en medios..."

© Biblioteca Nacional de España

Manual de Derecho y Legislación Marítima

Tal es el título del notable libro que acaba de publicar el culto Teniente Auditor de la Armada don Raimundo Fernández Cuesta y Merelo, sin otro estímulo que el de su propia iniciativa y probada laboriosidad, dando ejemplo de la más cimentada cultura jurídica, pues la claridad y concisión con que están desarrolladas las complejas materias que forman su contenido, revelan sin duda un acabado dominio de la ciencia que expone, en sus numerosas y amplias conexiones con las actividades mercantiles e industriales a que atañe la rama del Derecho que estudia, así como sus relaciones con el Derecho internacional, el Derecho civil, el Derecho procesal y la complicada legislación administrativa reguladora de los medios y formas del comercio marítimo.

Las condiciones didácticas a que se subordina el método científico, inspirador del conjunto doctrinal de este trabajo, lo adecuado y sencillo de su exposición, manifiestan el detenido estudio que le precedió, indispensable para poner lo necesario y oportuno de la vasta ciencia del Derecho marítimo al alcance de quienes, careciendo de la suficiente preparación científica para penetrar en sus más intrincados problemas, han de vivir por los deberes de su profesión la trama indefinida de sus realidades.

Puede afirmarse, sin temor a equivocación, que este tratado, aun dentro de su carácter elemental, es el primero y más completo que se ha publicado en nuestra patria sobre Derecho y legislación marítima, comprensivo de la totalidad de sus cuestiones; encontrábamos éstas parcialmente desarrolladas en los libros de Derecho mercantil que sirven de texto en las Universidades y Escuelas de Comercio; existen valiosas compilaciones de legislación marítimomercantil, notables estudios sobre determinados problemas (remolques, salvamentos, abordajes, etc.); pero un compendio de todos los actos y relaciones que forman su contenido no se había publicado; bien es cierto que el libro que estudiamos responde al cuestionario de estas enseñanzas en las Escuelas de Náutica—como expresa el mismo autor—; pero ello significa, para bien de la carrera náutica, que a poco de depender esos centros docentes del Ministerio de Marina y de haber sido reorganizados, con general aplauso, ya se marcan orientaciones científicas respecto a la formación del personal que cursa en ellos sus estudios, con la aparición de textos y trabajos encaminados a dotar de sólidas bases la especialidad profesional de los futuros supremos directores de las naves del comercio.

Así dice el autor en la introducción, justificativa de los propósitos que determinaron su publicación, que "teniendo en cuenta que el Derecho marítimo es objeto de enseñanza oficial y obligatoria en las Escuelas de Náutica, se propone facilitar su labor a los alumnos de las citadas escuelas y a todas las personas a quienes esta clase de estudios interese o convenga conocer, proporcionando a unos y a otras el mínimo de conocimientos indispensables en la materia, como una base sobre qué poder levantar edificio científico de mayor importancia..., verdadera materia legal que aquéllos tendrán forzosa obligación de aplicar, de manera imprescindible e inevitable". Y esta finalidad la llena por completo, siendo en extremo plausible que una publicación científica tan acabada como práctica, sobre Derecho marítimo, se deba a un distinguido jefe del Cuerpo jurídico de la Armada, cuyos funcionarios, por su misión profesional, están en contacto incesante con las aplicaciones legales de tan importante rama del Derecho, confirmando con ello, una vez más, el acierto y fundamento que tuvo el legislador al organizar las enseñanzas náuticas para conceder a los Auditores de la Armada títulos de preferencia científica para desempeñar en ellas las cátedras de Derecho y Legislación marítima.

MIGUEL DE ANGULO.

Madrid, marzo 1926.

Conferencia con los delegados de la I. T. F.

La Delegación de la Internacional del Transporte, compuesta de cuatro delegados, que ha tenido una entrevista con Mr. Thomas en Ginebra el 26 de febrero último, ha celebrado otra reunión con una delegación de la A. I. O. M., formada por los Sres. Brandt, Seret y Veenstra, en Amberes, en la que se han examinado diferentes cuestiones, como la duración del trabajo a bordo y los dos extremos que abarca el Orden del día de la IX Conferencia Internacional del B. I. T. convocada en Ginebra para junio próximo.

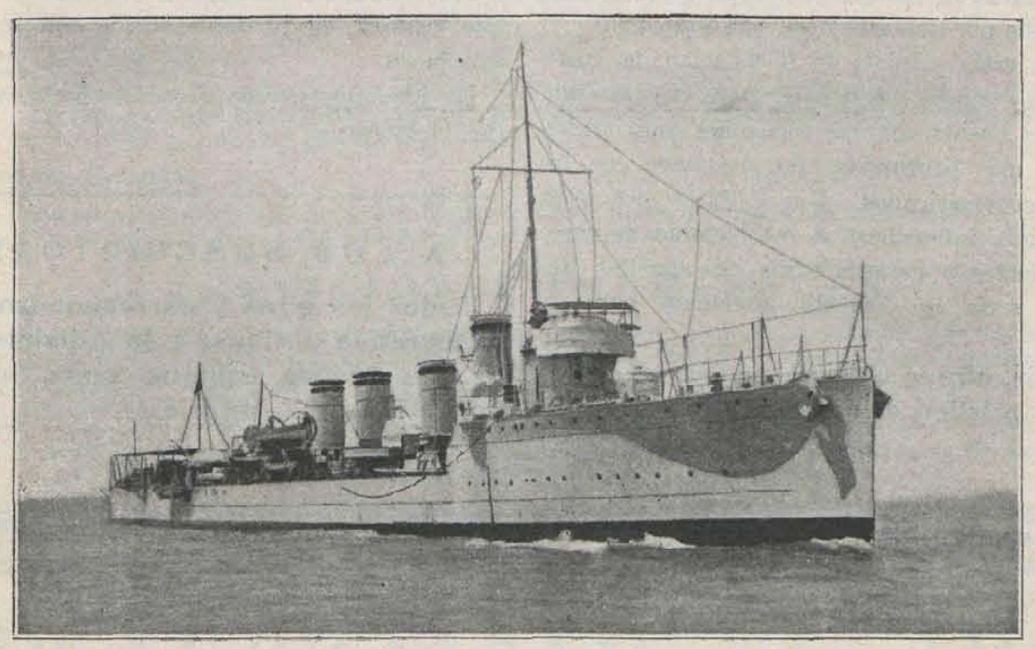
Se ha tratado con gran atención de la cooperación entre las dos organizaciones.

© Biblioteca Nacional de España

EL ABRAZO DE ESPAÑA

El Imparcial, de Montevideo, importante diario que en todo momento expresa su amor a España, dice, refiriéndose al vuelo a la Argentina, lo siguiente:

"Mientras el hidroavión *Plus Ultra* desafía y vence los peligros del aire, hendiendo las capas atmosféricas con majestuosa gallardía, una nave de precario tonelaje, frágil juguete del océano, galopa sobre las olas embravecidas, se encabrita y jadea, llevando en su arriesgada aventura el alimento de que ha menester aquel pájaro de leyenda para dar cima a su viaje portentoso. Dibuja la bravura española en esta epopeya dos líneas paralelas que arrancan de Palos de Moguer y terminan en tierras de América: una cruza el aire, trazada por los tripulantes valerosos del *Plus Ultra*, y la otra, como una estela imborrable sobre las olas del Atlántico, el camino del *Alsedo*, el leal escudero del triunfador del espacio, compañero vigilante y temerario del ave fantástica que hace reverdecer en el mundo los laureles del heroísmo ibero.



El «Alsedo», que tanto ha contribuído al buen éxito del vuelo Palos-Argentina.

En esas dos líneas de extraordinario significado histórico, que simbolizan los brazos de Hispania, extendidos para llevar a sus labios la frente juvenil de América, queda escrita sobre el globo terráqueo la epopeya dictada desde el fondo de los tiempos por el caballero de la Mancha."

⚜ ⚜ ⚜

Próximo Congreso en Madrid

Ante la Conferencia Internacional de Ginebra

El día 18 del corriente, en el local de la Junta de Pensiones, para ingenieros y obreros en el extranjero, de Madrid, se reunirán todas las Asociaciones de Oficiales de puente y máquina de España y Portugal convocadas por la Asociación Internacional de Amberes.

Presidirá el acto el secretario general de la organización, Mr. Más.

El orden del día es el siguiente:

1.º Actitud a tomar por las asociaciones españolas ante la próxima Conferencia Internacional de Ginebra de 7 de junio de 1926.

a) Codificación Internacional del Contrato del Trabajo Marítimo.

b) Inspección del Trabajo Marítimo.

2.º Medio de mantener un contacto regular y periódico entre las cuatro organizaciones de puente y las cuatro de máquina sobre las representaciones comunes en los diferentes Congresos de la A. I. O. M. y las conferencias internacionales del B. I. T.

3.º Base de un programa de reivindicaciones de los oficiales españoles en el aspecto internacional.

© Biblioteca Nacional de España

Buena iniciativa

Una exposición flotante de muestras

La Escuela de agregados de la Marina mercante española ha dirigido un escrito al Presidente del Gobierno solicitando que se desarrolle una política que tienda, en primer término, al engrandecimiento de nuestro comercio marítimo, según lo hicieron otras naciones, para resolver la grave crisis por que atraviesa esta industria.

España está, a juicio de la mencionada Institución, en mejores condiciones para realizar esta obra, pues cuenta con las relaciones espirituales, cada día más profundas, que nos unen con los países iberoamericanos. Una política previsora que tienda a intensificar el intercambio de nuestros productos y manufacturas con aquellas Repúblicas, sería un remedio excelente para la crisis.

A tal fin, ofrecen el buque de vela, en el cual hacen las prácticas de navegación, que es la fragata "Vda. Llusá", para instalar en él una Exposición flotante de muestras, contando con los dos amplios sollados de que el buque dispone, en los cuales se podrían colocar unas seiscientas vitrinas

El buque en cuestión, además de llevar el aparejo de fragata, el más adecuado para que los alumnos de Náutica puedan efectuar sus prácticas marinas, llevará dos motores que le permitirán el mínimo de velocidad de siete millas por hora, que le servirá a la vez para acortar las distancias a los diferentes puertos de América y Europa, que visitará, en su doble misión comercial y de enseñanza.

La idea nos parece digna de la preocupación del Gobierno.

A LOS SUSCRIPTORES

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

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Don ..... *que habita en* ..... *provincia de* ..... *calle de* ..... *n.°* .....

Se suscribe a ESPAÑA MARÍTIMA *por* .....

..... *a* ..... *de* ..... *del año 19*27 .....

.....

(Firma del suscriptor).

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

© Biblioteca Nacional de España

Compañía Transmediterránea

Domicilio social: VÍA LAYETANA, 2. - BARCELONA
Representación: PLAZA DE LAS CORTES, 6.-MADRID

SERVICIOS DE CORREOS

Líneas del Norte de Africa

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

Líneas de Canarias

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

Líneas de Baleares

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

SERVICIOS COMERCIALES

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

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

F. DE AZQUETA

PROVEEDOR DE LA MARINA DE GUERRA Y MERCANTE

Aceites minerales - Empaquetaduras - Gomas - Tubos - Correas - Algodones - Cables Chapas onduladas - Cartón Cuero - Tubos y barras de bronce y cobre-Herramientas Pinturas - Barnices

CASAS EN:

MELILLA: O'Donnell, 25
ISLA CRISTINA: D. Pérez Pascual, 10
AYAMONTE: Cristóbal Colón, 21

Casa central: HUELVA-Sagasta, 20 y 22

Dirección telegráfica: AZQUETA

Casa filial en Ceuta

Corcho Hijos

Construcción y reparación de buques, máquinas y calderas de vapor

Soldadura Eléctrica y Autógena

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

© Biblioteca Nacional de España

HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

«Lloyd Sabaudo», «Companhia de navegaçao Lloyd Brasileiro», «Dollar Steamship Line», «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab», «Det Bergenske Dampskibsselskab», «Holland West-Afrika Lijn», «Holland-Oost-Afrika Lijn», «Holland-Zuid-Africa Lijn», «Navigazione Libera Triestina S. A.» «J. Lauritzen», «H. Hendriksen», «Golden Cross», «Societé Maritime & Commerciale de France», Lloyd del Pacífico», «Societa Ligure di Navigazione a Vapore», «Soc. Anon. di Navig **Garibaldi**», «Societé navaleNord Africaine», Ardita, Navegazione orientale Italiana».

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

Telegramas: CONDEMINAS o SABAUDO

BARCELONA

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

Construcción y Almacén de toda clase de Velámenes para Buques

DE

JOSE CUASP

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

INDATOS-Depósito flotante de Carbones

Dirección telegráfica: INDATOS

SANTANDER

LANDA HERMANOS Y ECHANIZ

Plaza de Uribitarde, 1-BILBAO-Teléf. 2282

Fábrica de Lonas, Toldos, Velamen y Banderas, Toldos de alquiler

SOLUCIONES QUIGLEY TRIPLE-A

ANTICORROSIVAS

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

Fabricantes: Quigley Furnace Especialities, C.° Inc.--New-York

CONCESSIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL:

HIJO DE EMILIO BRUGUERA

RIERETA, 28.-BARCELONA

Sigurd E. Waldal

CASA ESPECIALIZADA EN RABA. SIEMPRE DISPONGO DE EXISTENCIAS NO DEJE DE CONSULTARME PRECIOS

ARENAL, 2 TELEFONO 9665

BILBAO

© Biblioteca Nacional de España

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

TALLER DE VELAMEN PARA NAVEGACION Y PESCA
TOLDOS PARA FACHADAS, ENCERADOS PARA VAGÓN Y MUELLE, SALVAVIDAS
SECCIÓN ESPECIAL PARA LA CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE BANDERAS
EUSEBIO MARSAL
Apoderado: R. Rovira y Parés
Plaza Palacio, 15 (esquina calle Cristina)
TELÉFONO N.º 2279 A
BARCELONA

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

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

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

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

COMPAÑIA TRASATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

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

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

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

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

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

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

SERVICIOS COMBINADOS

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

© Biblioteca Nacional de España

IBARRA Y COMPAÑÍA, S. en C.

SEVILLA

Líneas regulares de cabotaje

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

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

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

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

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

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

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

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

© Biblioteca Nacional de España

Caja de Crédito Marítima de Cataluña

PRÉSTAMOS A LOS PÓSITOS DE PESCADORES Y ARMADORES

CUENTAS CORRIENTES CON INTERÉS

CAJA DE AHORROS
Con abono de 3 por 100 anual

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

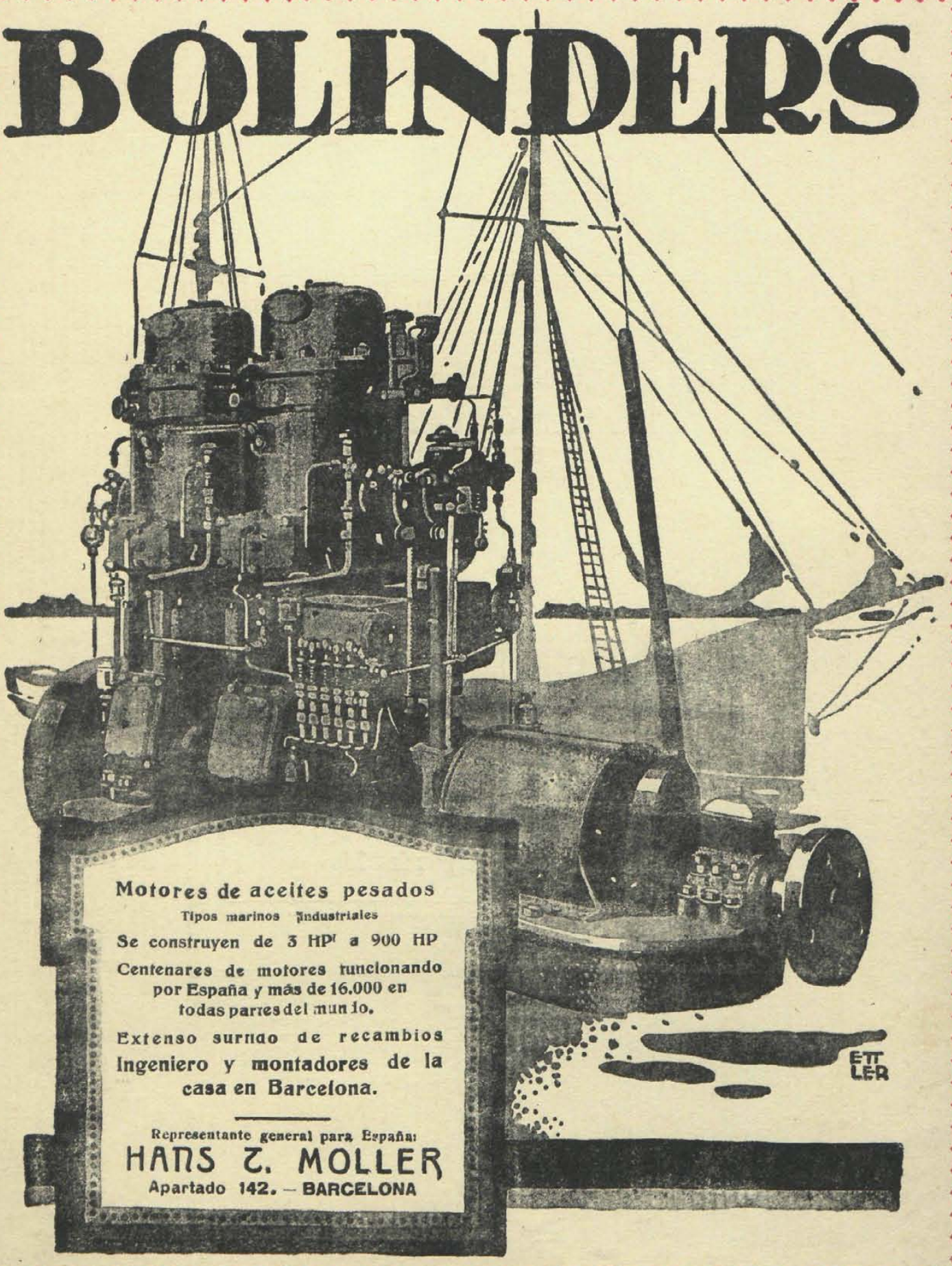
DEPÓSITOS DE VALORES
COMPRA Y VENTA DE VALORES
CAMBIO DE MONEDAS

Apodaca, 27.-Teléfono núm 743

TARRAGONA

© Biblioteca Nacional de España

BOLINDER'S



Motores de aceites pesados

Tipos marinos 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 C. MOLLER

Apartado 142. — BARCELONA

IMPRENTA ZOILA ASCASÍBAR Y COMPAÑÍA.—Martín de los Heros, 65, Madrid.

© Biblioteca Nacional de España