

# ESPAÑA MARÍTIMA

---

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

---

## SUMARIO

VIII y IX CONFERENCIAS INTERNACIONALES DEL TRABAJO, EN GINEBRA (Editorial).—LA ENSEÑANZA EN LOS PÓSITOS, por Alfredo Saralegui.—LOS PESCADORES VASCOS Y CANARIOS, por Rodolfo Viñas.—ORIENTACIONES INTERNACIONALES PARA LA UNIFICACIÓN DE LAS LEYES DEL MAR, por Miguel de Angulo.—HAY QUE CONVERTIR EN REALIDAD LOS ANHELOS HISPANOAMERICANOS, por Antonio de Miguel.—EL SEGURO DE ACCIDENTE DE MAR DE LAS TRIPULACIONES, por M. Labandera.—LA MUERTE DE ISAAC PERAL.—PASADO Y PRESENTE DEL PÓSITO DE PESCADORES DE CASTRO URDIALES.—LA PESCA DE LA ANCHOA, por Benigno Rodríguez.—UNA CIUDAD EN EL FONDO DEL MAR, por Luis A. Prieto y Luco.—

NOTAS, INFORMACIONES Y SUELTOS.

---

Año I.—Número 5  
31 de Mayo de 1926

# Representantes de ESPAÑA MARITIMA

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



## CEMENTO PORLAND ARTIFICIAL "SANSON,"

Insustituible para construcciones de hormigón.

## CEMENTO PUZOLANICO "VOLCAN,"

Especial para obras marítimas.

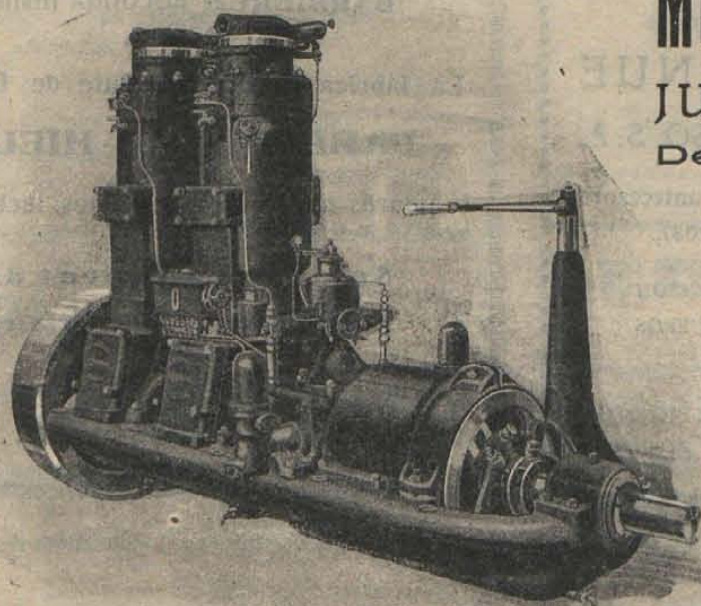
### LA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCIÓN (S. A.)

Diputación, 239  
BARCELONA

Dirección telegráfica, telefónica  
y cable: PORLAND

Plaza de Canalejas, 6  
MADRID

Clave: A. B. C. 5.<sup>a</sup> edición.



## MOTORES MARINOS

## JUNE MUKTELLS

De aceites pesados.

Se construye de 10 HP  
a 500 HP.

**Gran economía.**

**La más alta calidad.**

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

Delegación para España:

**Magnus NORDBECK**

Cortes, 583.--BARCELONA

## ORGANIZACION DE OFICINAS

Máquinas  
de escribir  
MERCEDES

Máquinas  
de sumar  
CORONA

Máquinas  
de calcular  
MERCEDES

Máquinas de  
contabilidad  
ELLIS

Muebles de  
acero y de  
madera

LUCHANA, 1

**CASA ROSALES**

Teléfono 1449

BILBAO



# ACADEMIA NAUTICA

PREPARACION PARA MAQUINISTAS NAVALES

Profesores: D. JOSE GARCIA DE PAREDES Y CASTRO, Capitán de corbeta.  
D. LUIS PUIG ROCA, Primer Maquinista naval.

Clases nocturnas de antepreparación sin abandonar el trabajo.

Informes: Plata, 4.

BARCELONA

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

GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Instalados con elementos modernos

de

**CARMELO UNANUE**

Sucesor de ASTILLEROS ERASO, S. A.

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

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN

Y REPARACIÓN DE VAPORES PESQUEROS

Y TODOS SUS ACCESORIOS

INSTALACIONES DE AIRE COMPRIMIDO  
Y SOLDADURA AUTOGENA Y ELECTRICA

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 Eleano, 24. BILBAO. Teléf. 21-66



**MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.**

SELECCIONADO 1939

BILBAO

APARTADO 291

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

**IRRSA**



**SANTANDER**  
**Apartado 99 - Tel. 1.006**

Dirección telefónica y telegráfica:

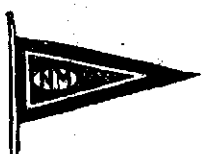
**IRRSA**

**FABRICAS DE PINTURAS, BARNICES, ESMALTE Y ALCANFOR SINTETICO**

**ESPECIALIDAD EN PINTURAS PARA BUQUES**

**PATENTES "CABO,"**

**PRODUCTOS "TEMPEROL,"**



Dirección telegráfica: **MISRA**

\*\*\*\*\* **NAVIERA** \*\*\*\*\*

**MALLORQUINA**

TELÉFONO NÚM. 183

**Servicio regular de veleros a motor**

**SALADAR -- MALLORQUIN -- ISABEL VANRELL**

**MIGUEL - JAIME - VANRELL - MUROS III**

**LAREÑO - NUEVO LAREÑO**

**DAMIÁN RAMIS**

**NAVIERO--AGENTE DE ADUANAS--CONSIGNATARIO**

**Avda. de Antonio Maura, 50-Palma de Mallorca**

**FUNDICION Y CONSTRUCCION  
DE MAQUINAS Y CALDERERIA**

**Juan Carbonell**

**ANTIGUA CASA CA'N SALÍ**

**La Protectora, 39.-Palma de Mallorca**

**GARAY Y C.<sup>A</sup> L.<sup>TD</sup>A**

**CARBONES NACIONALES Y EXTRANJEROS**

Dirección telegráfica y telefónica: **ZABALARI**

**Apartado núm. 281    Teléfono núm. 2.603**

**BILBAO**

**SOLUCIONES QUIGLEY TRIPLE - A  
ANTICORROSIVAS**

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

**Fabricantes:**

**Quigley Furnace Specialties, C.° Inc. — New-York**

**CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
Y PORTUGAL**

**HIJO DE EMILIO BRUGUERA  
RIERETA, 28. — BARCELONA**

**LUBRIFICANTES ALBANY**

**Aceltes ALBANY para máquinas, automóviles,  
motores de explosión y especiales**

**JUAN MUÑOZ**

**Paseo del General Macías Muro, X**

**MELILLA**

**EFFECTOS DE PESCA**

**HOLKE, SCHALIDT & Co.**

**Barroeta-Aldamar, 2, 1.º -BILBAO**

**(Frente a la Aduana)**

**Redes e hilos**

**Especialidad en artes confeccionados en una  
sola pieza**

**Pasta para teñir redes (Catecú)**

**Complemento de tinte**

**(Nuevo producto)**

**Cables especiales para la pesca. Cotos.es**

# ESPAÑA MARÍTIMA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

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

**Dirección: VIRIATO, 16, 2.º izquierda.**

**Administración: Calle de SANTA ENGRACIA, núm. 105  
APARTADO DE CORREOS 3.029**

## PRECIOS DE SUSCRIPCION

España..... 15 pesetas año.  
Extranjero ..... 25   »   »

Precio del ejemplar cursante..... 1,30  
(16 páginas de texto.)

## PRECIOS DE ANUNCIOS

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

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

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

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

**Cuenta corriente con el Banco SOLER Y TORRA HERMANOS, Alcalá, 32**

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

# ESPAÑA MARÍTIMA

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

---

Dirección:  
Viriato, 16, 2.º izquierda.

Apartado de Correos núm. 3.029.

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

---

## VIII y IX Conferencias Internacionales del Trabajo, de Ginebra

*En Ginebra comenzó el día 26 del actual la VIII Conferencia Internacional del Trabajo. El día 7 de junio próximo comenzará la IX Conferencia, ambas de gran importancia para el mundo marítimo. En la primera de ellas se tratará de las simplificaciones a introducir en la inspección de los emigrantes a bordo de los buques, y en la segunda del proyecto de Estatuto Internacional de los Marineros, que comprende la reglamentación de la contratación de las dotaciones de los buques mercantes y el Código penal de la Marina de guerra, y otro relativo a los principios generales de la inspección del trabajo de los marinos.*

*Con la sola enumeración de los asuntos a tratar se explica el interés que ambas Conferencias han despertado entre todos los marinos del mundo.*

*En España, según dijimos en las columnas de esta Revista, también se han ocupado con gran interés, la Dirección General de Navegación, su Junta Consultiva y el personal marítimo en todas sus categorías, de los importantes problemas que se discuten actualmente en Ginebra. La Asociación Internacional de Oficiales de la Marina mercante, que ha alabado lo progresivo de nuestra legislación marítima, presenta la propuesta de que el tan debatido artículo 4.º de la reglamentación del trabajo a bordo de los buques, que únicamente existe en nuestra nación, sea extendido a todas las demás naciones, poniendo así en un pie de igualdad para la competencia comercial marítima a todos los navieros del mundo.*

*Por las noticias que hasta nosotros han llegado, las representaciones patronales van animadas a la Asamblea de una hostilidad encubierta contra todo lo que signifique reglamentación internacional del trabajo marítimo, y es anhelo expresado en comunicados dirigidos a la Oficina Internacional del Trabajo, del personal marítimo subalterno de varios países, el que las sanciones penales con que tan severamente se castiga el que casi todas las naciones consideran delito de desertión de los buques mercantes, sean sustituidas por otras disciplinarias, y que sea adoptado por todas las naciones, con carácter internacional, un Estatuto de los marinos.*

*Ambas tendencias, tan antagónicas, y que de no tener en cuenta la influencia de otros factores darían lugar a rudas controversias, de resultados completamente negativos, es de esperar sean dulcificadas por la intervención de las Delegaciones gubernamentales, cuya actuación, sin duda alguna, ha de hacer fructífero, en bien de los intereses marítimos y del personal marítimo internacional, el trabajo de las próximas Conferencias.*

# LA ENSEÑANZA EN LOS POSITOS

La Caja Central de Crédito Marítimo se ocupó desde un principio de la difusión de la cultura general y profesional entre los obreros del mar, y preferentemente entre los pescadores, concediendo subvenciones para la instalación y sostenimiento de enseñanzas de las expresadas orientaciones en los Pósitos a su inspección sometidos.

Otra ventaja no pequeña tiene el establecimiento de esas enseñanzas, y es la de robar a los pescadores y demás obreros del mar tiempo de permanencia en la taberna, lugar en el que en algunas regiones se pasan casi todo el tiempo que les deja libre el ejercicio de su industria y en el que, además de dejar parte importante de sus escasos ingresos, suelen también perder su salud y malograr la de su futura descendencia.

Existe otro aspecto muy importante que aconseja la extensión de la cultura entre los pescadores, y es la consideración de que para que produzca todos los beneficios y pueda realizarse en toda su extensión el vasto programa a desarrollar por la Caja Central de Crédito Marítimo y por los Pósitos sometidos a su inspección se precisa que el personal que los integre sea consciente y culto. La población pesquera actual, y en general la casi totalidad de los obreros marítimos, ni, desgraciadamente, entiende los fines de redención definitiva que esas instituciones persiguen, ni, aun comprendiéndolos, los sienten tan intensamente que pongan toda su voluntad en alcanzarlos.

Del estado de incultura de los pescadores no puede, sin embargo, culparse a ellos solamente, primero, porque, por ser los ingresos de sus familias muy escasos, la mayoría de los futuros pescadores acompañan desde muy niños a sus padres en las faenas de la pesca, y cuando regresan a tierra ya no es hora a propósito para acudir a las clases de las escuelas oficiales, y además porque, hallándose en éstas organizadas las enseñanzas con completo olvido de la futura profesión de los alumnos que a ellas concurren, ya que sus programas y planes son iguales para toda España, si algunos hijos de pescadores asisten a esas escuelas, va poco a poco incubándose en ellos un gran desvío hacia ellas, que explica la escasa asistencia con que cuentan en la mayoría de los puertos pesqueros. Tan lamentable estado de cosas no sucedería si, análogamente a lo que se hace en Francia, las enseñanzas que se procuran en las escuelas públicas del litoral tuvieran aplicación inmediata a las industrias marítimas; con lo que se estimularía a los padres de los alumnos a obligarles a asistir a las clases, en las que

sabían adquirirían sus hijos conocimientos científicos y progresivos de las profesiones que después habrían de practicar, al mismo tiempo que la imprescindible cultura general a todo ser civilizado. Constituyen, además, factores que no es posible olvidar en el estudio de esta cuestión la distancia que en general suele existir entre los lugares habituales de la pesca y el local de la escuela y la cortedad y casi repugnancia que en general tienen los hijos de obreros del mar en mezclarse con los de otras profesiones.

Todo lo expuesto nos explica el escaso resultado de la labor cultural que se realizaba en los puertos pequeños y en general en los barrios pescadores y marítimos hasta que inició su actuación en este sentido la Caja Central de Crédito Marítimo. Esta, teniendo en cuenta todas las consideraciones expuestas, subvenciona las enseñanzas, que se instalan en el mismo local social del Pósito; que se procuran a las horas que la Junta general o la Sección Cultural del mismo acuerde, que, por consiguiente, serán las más a propósito para los hijos de los pescadores, según las pesqueras, época del año, etc., y que se sujetan a un plan y programa redactados con franca orientación a las profesiones a que han de dedicarse los alumnos.

\* \* \*

Para la eficacia del programa, cuyo estudio tanto ha de contribuir al aumento de cultura de los pescadores y demás obreros del mar y a la formación, por lo tanto, de una generación culta y conocedora teórica y prácticamente de su profesión, se precisa que el personal que esté al frente de las enseñanzas se halle capacitado para la explicación de las materias que constan en el mismo. En España, los maestros nacionales, que son quienes legalmente tienen que dirigir las enseñanzas generales subvencionadas por el Estado, la Provincia o el Municipio, si bien poseen los conocimientos necesarios para dichas enseñanzas, tal como se procuran en las escuelas públicas, no han recibido, en cambio, preparación alguna para la formación de futuros hombres de mar, incompetencia que es muy de lamentar, teniendo en cuenta que estos maestros se hallan dispersos en gran número por la costa, dando clases a hijos de marinos y pescadores, que en su mayor parte han de dedicarse a las mismas profesiones que sus padres; circunstancia por la que en Francia se exige que los maestros destinados en la costa asistan antes de ir a ella a un cursillo de conocimientos elementales de



navegación y pesca, que tanto han de servirles para que al frente de dichas escuelas orienten sus enseñanzas en consonancia con la futura profesión de sus alumnos.

Por todas las razones expuestas, la Caja Central de Crédito Marítimo ha tratado, en la medida compatible con la legislación vigente en instrucción pública, de facilitar el acceso a la dirección de las enseñanzas de los Pósitos de personal profesional marítimo, y proyecta el establecimiento en Madrid de cursillos anuales de verano, a los que asistirá el número mayor posible de maestros nacionales encargados de las enseñanzas establecidas en los Pósitos; cursillos exclusivamente dedicados a procurarles conocimientos elementales de navegación, oceanografía, pesca, meteorología, arquitectura naval, maniobra, economía social, Pósitos, previsión, mutualismo, ahorro, cooperación y de la labor que realiza la Caja Central de Crédito Marítimo.

Con el mismo objeto de que las enseñanzas que se procuren en los Pósitos tengan un marcado carácter profesional, trata la Caja de que los libros de texto de esas escuelas sean redactados con aquella orientación; habiendo anunciado ya con dicho fin dos concursos, uno aun en tramitación, en los que no ha sido posible aprobar y premiar mas que el *Manual de Economía social*, obra del abogado y auxiliar de Oficinas de la Armada D. Carmelo Martínez Peñalver, encontrándose actualmente sometidos a estudio de una ponencia, nombrada por el Consejo directivo de aquella institución, los cuatro trabajos que han sido presentados al *Libro de lectura con lecciones de cosas*, en el que se han de tratar nociones útiles de Fisiología e Higiene, anti-alcoholismo, fenómenos naturales, previsión del tiempo, vida de los animales marinos, grandes pesquerías, pesca en el extranjero, navegaciones y descubrimientos famosos, glorias de la Marina española e instrucción cívica. Además, seguramente se sacará pronto por tercera vez a concurso la redacción de un folleto relativo a *Oceanografía, Pesca y Meteorología prácticas*.

Con el fin de facilitar las explicaciones de los instructores encargados de las enseñanzas profesionales, haciéndolas, además, más amenas a los alumnos, la Caja se ha dedicado desde sus comienzos a crear en los Pósitos pequeños museos escolares de navegación y pesca, integrados por modelos de las artes y aparejos empleados en la pesca en todo el litoral español, que espera ampliar con otros de los usados en el extranjero, no utilizados en nuestra nación, y con pequeños y sencillos aparatos que enseñen prácticamente las maniobras y

conocimientos más necesarios para la navegación. Para realizar estos proyectos cuenta la Caja con un museo escolar-tipo de pesca, limitado por ahora a la nacional, el cual va siendo copiado sucesivamente por los Pósitos del litoral.

Para el desarrollo de tan vasto programa de difusión de la cultura general y profesional entre los hombres de mar se conceden por la Caja subvenciones para la instalación y sostenimiento de las enseñanzas, de un valor máximo de 1.000 y 3.000 pesetas anuales, respectivamente, para auxiliares de las enseñanzas a que asistan más de 50 alumnos; de unas 750 pesetas y otras para el establecimiento de museos escolares de pesca, de 1.000 pesetas como máximo.

Como complemento de lo expuesto, y a fin de difundir entre los alumnos, futuros asociados en los Pósitos, el amor a estas instituciones y conseguir que aprendan a dirigir las y administrarlas sin ajenos auxilios, se estimula por la Caja la organización de Pósitos infantiles, de fines mutualistas y cooperativos. En estos Pósitos, los hombres de mar de mañana celebran juntas generales, en las que adoptan acuerdos análogos a los de los Pósitos de adultos; llevan los correspondientes libros de actas, contabilidad, etc., y oyen las conferencias que sobre cuestiones de Economía social les explanan los profesores de las enseñanzas y otras personas amantes de estas instituciones. Por su intermedio se consigue también resalten algunas inteligencias privilegiadas que, ayudadas convenientemente, podrán rendir el día de mañana su máximo esfuerzo en favor de los Pósitos y de los intereses generales de la nación.

\* \* \*

Entre los fines de previsión perseguidos por los Pósitos infantiles es digno de hacerse mención del seguro dotal, contratado en el Instituto Nacional de Previsión, muy extendido en las Mutualidades escolares, y por medio del cual podrán los alumnos, con un pequeño sacrificio de su parte, recibir, al cumplir los veinticinco años, un pequeño capital, fruto de sus ahorros y del auxilio del Estado, con el que se encontrarán en condiciones de iniciar un negocio o empresa o de atender a su cambio de estado en la vida.

El resultado de la extensa acción cultural reseñada ha sido en extremo satisfactorio, pues desde el año 1920, en que se inauguraron las primeras enseñanzas en los Pósitos, se han creado 104 escuelas generales y profesionales, a las que asisten 8.200 varones y 300 niñas, con un total de 8.500 alumnos. Además, son numerosos los comandantes

y ayudantes de Marina que han comunicado a esta Caja el aumento de conocimientos con que se presentan al examen reglamentario los aspirantes a los títulos de patrón de cabotaje y pesca y de fogoneros habilitados, y son ya en crecido número los alumnos de los Pósitos que han obtenido plaza de aprendices maquinistas y auxiliares de Oficinas y de alumnos de varias Escuelas, entre ellas las de condestables y contramaestres.

Como complemento de lo expuesto diremos que existen ya en función 24 Pósitos infantiles, en los que los futuros hombres de mar aprenden a amar las instituciones que de su redención se ocupan, a dirigir las y administrarlas.

Tan importantísima labor cultural, por la que se redime de su tradicional ignorancia a una clase tan merecedora de todo género de protecciones, se realiza tan sólo con un crédito de 270.000 pesetas, aproximadamente. Excusado es decir los resultados que habrían de obtenerse de dedicar a esas atenciones la cantidad necesaria. El éxito alcanzado es obra del interés marcadísimo demostrado en favor de la cultura por todos los ministros de Marina, y preferentemente por el actual; de la actuación perseverante y acertada en ese sentido desarrollada por la Caja Central de Crédito Marítimo, y de la colaboración entusiasta que le ha prestado el distinguido núcleo de profesores encargados de las enseñanzas en los Pósitos, los Inspectores locales de los mismos, muy entusiastas en su mayoría, y los obreros asociados, que han demostrado un marcadísimo interés en que sus hijos adquieran la instrucción que a ellos les falta.

Admirable fruto de esta gran obra es la formación que se está realizando de una generación de obreros del mar culta, independiente, consciente de sus deberes y derechos, libre de todo género de explotaciones y con la previsión como norma de su vida, que surtirá de tripulaciones instruídas los buques de nuestra Marina militar y las naves de nuestro comercio, sirviendo en ellas al mayor esplendor y progreso de nuestras Marinas, base del poderío nacional.

ALFREDO SARATEGUI.

■ ■

*Crónicas de Rodolfo Viñas*

## Los Pescadores Vascos y Canarios.

Hubo un tiempo en que los pescadores vascos, recios y valientes, salían de los refugios vizcaínos a la pesca de la ballena y del bacalao. Eran los tiempos en que la raza acometía las más grandes empresas. La bandera española entonces era agi-

tada por la brisa de todos los continentes y nuestros hombres de mar traían a la patria noticias de muchas rutas por donde luego había de pasar vencedora.

Se acabaron los pescadores de ballenas y se acabó la leyenda de los audaces conquistadores. Los reveses que sufrió España mataron las energías de los pescadores. Hoy arrojan sus redes en nuestras costas y esperan pacientemente que el mar les dé voluntariamente lo que antes le arrancaban en lucha magnífica, muy lejos de la tierra, allí donde los vascos solamente fueron dueños y señores...

Los Pósitos de pescadores añoran aquellos días de grandeza y piden al Gobierno la reanudación de las pesquerías de altura, en «las que fueron maestros los vascos», dicen, mediante la concesión de primas.

No es sólo un anhelo romántico. España debe volver a sus tiempos de esplendor, estimulando las dormidas energías de la raza. Y debe hacerlo para dar fe al mundo de que no ha perdido sus cualidades características y para engrandecer su vida económicamente.

Más de 40 millones de pesetas paga España por el bacalao que importa. Los pescadores vascos y cántabros intentan aisladamente reanudar las pesquerías de altura, para volver a la economía nacional estos millones. Su esfuerzo resulta estéril. Necesitan, como los pescadores de otros países, el auxilio del Estado. Portugal, por ejemplo, viene preocupándose de este problema; quiere nacionalizar la pesca del bacalao, y para conseguirlo busca la colaboración de todos los elementos interesados en la industria. Los pescadores franceses, escandinavos, ingleses y norteamericanos, con la cooperación de sus respectivos Estados, explotan las pesquerías de altura con lisonjero éxito. España, que tuvo más de 200 embarcaciones dedicadas a la captura del bacalao, es tributaria de otros países, y no hace nada por librarse de esta servidumbre, levantando de paso el espíritu de nuestros pescadores, que está dormido, pero no muerto.

Vale la pena de que el Gobierno estudie este asunto. Tiene una gran importancia, porque no se trata sólo de ganar unos millones, sino de estimular el verdadero valor, ese valor que tiene como fin único una causa noble, alta, que no espera, como en los circos, el aplauso de los idólatras, y que se traduce en prosperidad y gloria para la patria.

Mientras vuelven a organizarse las expediciones de vascos y cántabros para reanudar la pesca de la ballena y del bacalao, España puede resolver este problema. Los Pósitos de pescadores han dado



la solución: bastará para conseguirlo que se fomenten las pesquerías canarioafricanas.

Canarias, lo decimos con pena, está olvidada en el Atlántico. Sin embargo, hay allí una cantidad tal de energía y de voluntad y tan fervoroso amor por la patria, que bien merece toda nuestra predi-

He aquí un medio fácil de dar a las clases humildes un alimento nutritivo y barato, fomentando de paso una industria nacional muy importante, porque no es sólo la corvina lo que vendría a España en cuanto se facilitara el transporte en barcos adecuados y se crearan mercados para este pro-



*Vapor dedicado a la pesca del bacalao entrando en un puerto de Terranova cubierto de nieve.*

lección. Como Canarias, viven lejos del corazón de España nuestras posesiones de la costa africana del Atlántico.

En este aspecto del problema pesquero nuestro país podría reducir a una pequeña parte la importación del bacalao extendiendo por España el consumo de la corvina y otras especies inferiores, tales como los «chacaronas», «chopas», etc. Durante la guerra llegaban a España de Canarias grandes expediciones de estas especies. Reanudada la pesca del bacalao, nuestros centros consumidores despreciaron la corvina. Para dar idea de la importancia que tendría en el abaratamiento de la vida su consumo bastarán estos datos: la corvina se puede vender en el interior de España a 1,25 pesetas el kilo; la clase más inferior de bacalao se vende a tres pesetas el kilo. ¿Es inferior la corvina? Desde luego; pero debidamente preparada, dicen los técnicos, no desmerece en nada del bacalao verdadero.

ducto. Canarias puede enviar a España importantísimas expediciones de pesca a precios económicos.

—En Canarias—nos dice quien conoce aquellas costas—un pescador con anzuelo cogerá en una hora 43 peces.

Puede esto parecer una cosa inverosímil; pero da idea de la importancia extraordinaria de la pesca canarioafricana. Si, en efecto, ahora es tan importante la producción de sus costas, ¿a qué extremos llegaría modernizando sus antiquísimos sistemas de pesca?

Mientras el país pide soluciones enérgicas para que se abarate la vida, Canarias espera que se abran los puertos peninsulares a la actividad y al esfuerzo de sus pescadores y los vascos sueñan con reanudar sus antiguas hazañas. ¿Por qué no aprovechar este caudal de energías, encauzándolas y dirigiéndolas en provecho del país? Hay en estos instantes una gran inquietud en los espíritus.



España quiere que acabe definitivamente su decadencia, levantándose sobre sus ruinas. Entre otros, he ahí un camino práctico.

Volver a dominar los mares que conocen los bríos de los pescadores del Norte y cuidar de nuestras islas del Atlántico y de nuestras posesiones de la costa africana es un deber de los gobernantes, si quieren recoger los anhelos de la patria. Ello nos daría, además, volvemos a repetirlo, no sólo gloria, sino provecho también.

RODOLFO VIÑAS.



### Orientaciones internacionales para la unificación de las leyes del Mar.

La actividad internacional en pro de la universalidad de las leyes y normas reguladoras de la navegación y el comercio marítimo es enorme, mayor que en ningún otro aspecto de la vida social o económica y de más sólidos precedentes; corresponde la primacía de su iniciación a Bélgica, pues allí nació la idea de la unificación del Derecho marítimo, patrocinada por el ilustre profesor que fué de la Universidad de París M. Lyon Caen, tomando parte muy activa hace más de cuarenta años (1885) en el Congreso de Derecho marítimo que, con ocasión de la Exposición internacional de Amberes, se organizó bajo la protección del Gobierno belga.

No hemos de intentar siquiera la temeraria empresa del estudio de tan incesante labor en Conferencias y Congresos desde aquella fecha; pero sí indicar, por lo menos, su notable incremento en estos años de la post-guerra, que culmina en los trabajos de los distintos organismos que integran la Sociedad de Naciones, señalando la constante actuación que a esta empresa de unificar el Derecho comercial marítimo consagran eminentes jurisconsultos, prestigiosos armadores, banqueros, comerciantes y aseguradores de todos los países. Sirvan de ejemplo el ilustre jurisconsulto y ex ministro belga Lenis Franck; M. Söhr, profesor de Derecho marítimo de la Universidad de Bruselas; G. Ripert, profesor de Derecho marítimo en la Facultad de Derecho y en la Escuela de Ciencias políticas de París; Rousiers, secretario general del Comité de armadores de Francia; Sindballe, profesor en la Facultad de Derecho de Copenhague; el ilustre jurisconsulto inglés Sir Leslie Scott; el armador Sir Allan Anderson; Berlingieri, profesor de la Universidad de Génova; Loder, famoso jurisconsulto holandés, miembro de la Corte de Justicia internacional; Namitkiewicz, catedrático de la Universidad de Varsovia, y otros de Alema-

nia, Estados Unidos norteamericanos, Suecia, Rumania, Japón, Hungría, Méjico, etc.

Reunida en Bruselas, en octubre de 1922, la Conferencia internacional de Derecho marítimo, delibera sobre cuestiones tan interesantes como las relativas a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques mercantes, hipotecas y créditos privilegiados marítimos y unificación de reglas en materia de conocimientos; en junio de 1923, la Conferencia del Báltico y mar Blanco estudia la trascendencia de aquellos proyectos de Convención, examinando la actitud de algunos Estados que estuvieron representados y, sin embargo, se anticipan a legislar sobre alguna de aquellas materias antes de ser ratificados los proyectos; en octubre de este último citado año (1923) se reúne en Bruselas la Subcomisión de la Conferencia internacional plenaria para estudiar los textos definitivos aprobados por ésta en relación con las observaciones formuladas por Inglaterra y Estados Unidos, a consecuencia de las cuales también se propusieron ciertas enmiendas por los representantes de Suecia, Noruega y Holanda; y estando ya sólo pendientes de ratificación tales Convenios, se reúne en Génova, en septiembre de 1925, el Comité Marítimo internacional para estudiar y preparar el articulado de un nuevo proyecto de Convención sobre inmunidad de los buques del Estado que pudiera ser examinado detenidamente por una nueva reunión plenaria de la Conferencia internacional diplomática de Derecho marítimo.

No tardó ésta en ser convocada, pues lo fué para el mes de abril próximo pasado, celebrando su primera reunión el día 6 de dicho mes en el palacio de las Academias de Bruselas, con asistencia de las delegaciones de diez y seis Estados (entre ellos, España, como lo estuvo en todas las reuniones anteriores), más la representación *ad audiendum* de varios organismos internacionales, y en ella trató del proyecto articulado por la reunión de Génova de septiembre anterior, más algunas modificaciones al texto de los aprobados en 1922 y 1923. Inmediatamente de terminar las sesiones en Bruselas, muchos de los delegados (entre ellos messieurs Franck y Rousiers) asisten a la importante Conferencia internacional de Navegación, cuya apertura tiene lugar en Londres el día 14 del mismo mes de abril, bajo la presidencia de M. Runciman, hábilmente secundado por Sir Allan Anderson; en 10 del actual mes de mayo se inauguró en París la Conferencia internacional de Sanidad, que tratará extremos relacionados con la navegación, como el relativo a la eficacia de las patentes de sanidad, inspección sanitaria a bordo, etc.; el día 26

de este mismo mes de mayo y el 6 de junio siguiente se reunirá en Ginebra la Conferencia internacional del Trabajo para estudiar los proyectos formulados por la Oficina internacional sobre la codificación internacional del trabajo de los marinos, inspección del trabajo marítimo e inspección de emigrantes a bordo; y, por último, en este mismo mes de mayo se circulan a todos los países marítimos del mundo unos cuestionarios, redactados por el Comité de Derecho privado de la Comisión técnica de Comunicaciones y de tránsito de la Sociedad de Naciones, encaminados a documentar unos proyectos de legislación internacional uniforme respecto a la propiedad y nacionalización de los buques de navegación interior.

He aquí sintetizado el extraordinario movimiento internacional existente para conseguir la máxima uniformidad de las leyes que regulan la vida del mar en sus múltiples manifestaciones industriales, jurídicas, sociales y técnicas, a cuyo movimiento aparece, por fortuna, incorporada nuestra patria, pues si un tiempo pudo decirse, con razón, que «padecía la enfermedad endémica del olvido del mar», causa de tantos de nuestros males, hoy, por feliz iniciativa del Gobierno, que, sin olvidar las realidades nacionales, mira al mundo, España actúa eficazmente en esa colaboración internacional marítima, mediante representaciones capacitadas en los Congresos y Conferencias e incluso haciendo pesar su opinión de antemano por el informe de los órganos representativos de la Marina mercante, como el emitido por la Junta Consultiva de Navegación a las cuestiones del trabajo marítimo, que han de ser estudiadas en la próxima Conferencia de Ginebra.

Y no se crea que la unanimidad reina siempre en los trabajos y conclusiones de estas asambleas internacionales; por el contrario, la misma natural contraposición de los múltiples intereses que integran la industria de la navegación se refleja en los organismos que se proponen encauzarlos; así, en la citada Conferencia de Navegación de Londres se han planteado cuestiones interesantísimas, alguna de las cuales puede ser de singular trascendencia para la validez de los acuerdos de Ginebra, pues estando representados en aquélla «todos los países marítimos del mundo», es evidente la importancia de la proposición que aprobó respecto a la incompetencia de la Oficina internacional del Trabajo para tratar de cuanto se refiere al trabajo marítimo, apoyándose en que cae fuera de sus atribuciones, según el Tratado de Versalles, y entendiendo que estos problemas son más propios del Comité Marítimo internacional.

MIGUEL DE ANGULO.

Mayo, 926.

## Hay que convertir en realidades los anhelos hispanoamericanos

Declaro que me produce cierto temor hablar de iberoamericanismo. Temor de caer en el tópico y temor de que, a causa de la vulgaridad en que por exceso de vulgarización barata ha degenerado el problema, vayan mis palabras a engrosar la estéril y aburrida literatura del hispanoamericanismo andante y campante. Mas son, a pesar de todo, tan fecundas y prometedoras las realidades que encierra, que arrostro gustoso el peligro de caer en el pecado de los hispanoamericanistas al uso.

Con mejor voluntad que fortuna se han planteado todas o casi todas las cuestiones que abarca una estrecha comunión de intereses y valores morales entre España y América latina. Desde la necesidad de intensificar y regularizar las comunicaciones marítimas, señalando las rutas trasatlánticas más concurridas y de mayor capacidad de tráfico que apuntó la Junta Nacional del Comercio Español en Ultramar, después de concienzudo estudio, a la imperiosa demanda de una organización bancaria que financie el comercio hispanoamericano al estilo moderno, es decir, con toda la amplitud de crédito y toda la flexibilidad de procedimientos en boga, todo está discutido, todo planteado, todo en punto de resolución...; pero todo intacto y por hacer. Sigue el escaso flete en poder del armador extranjero, y el comercio, de fácil competencia para nosotros —no hablamos aquí mas que de las que se pueden considerar como realidades contantes y sonantes—, en manos de los más comprensivos, de los que mejor saben entender la función comercial.

Voces en el desierto de la indiferencia son los informes de las Cámaras de Comercio en Ultramar, aunque llevan aquellas demandas los acentos de sinceridad y el bagaje de argumentos sólidos con que la Cámara Española de Buenos Aires pedía que se derogase el absurdo sistema de que los vapores que recogen carga para los puertos españoles paguen lo mismo, vayan abarrotados o medio vacíos; que se crease un Banco que descontara sobre los documentos de embarque como verdadero papel comercial; que se estableciera, en fin, un gravamen diferencial sobre el aceite exportado, favoreciendo la exportación a granel en bocoyes, por ser la que más rudamente sufre los efectos de la competencia. Y así todas las Cámaras, en una interminable y siempre desoída letanía, de la que no llega a percibirse otra cosa que el *miserere nobis*. Y así también la voz autorizada, con la autoridad que da el desinterés material, de nuestros cónsules, que sienten mejor que nadie y pulsan mejor que ninguno la situación comercial de España en Sudamérica.

ANTONIO DE MIGUEL.



## El seguro de accidente de mar de las tripulaciones

La Caja Central de Crédito Marítimo ha tratado este asunto en una de las últimas sesiones celebradas por la Comisión permanente, según nuestras noticias. Se trata, en realidad, de un problema de capital interés para las clases marítimas.

Las disposiciones que regulan la inspección del seguro contra los accidentes de mar de las tripulaciones no determinan con la claridad precisa si son aplicables los beneficios de la ley a las embarcaciones de pesca, aunque desde que se promulgó la ley de Accidentes del trabajo en el año 1900 se han venido dictando disposiciones encaminadas a poner en claro este asunto.

La Real orden de septiembre de 1919 del ministerio de Marina tuvo esa finalidad. El Real decreto del mismo ministerio que se dictó en octubre de 1919 disponía en su art. 1.º que las Compañías de navegación y toda entidad individual o colectiva propietaria de buques estaba obligada a asegurar las dotaciones de aquéllos contra los accidentes de mar. Este Real decreto aclara perfectamente el asunto. Los dueños de embarcaciones, sin excepción, aunque de embarcaciones pesqueras se trate, están, sin duda, incluidos en el Real decreto.

Aparte estas y otras razones legales, existen otras de carácter moral que vienen a dar firmeza a nuestra tesis. Los pescadores españoles que van a la parte renuncian en su mayor parte, acogiéndose al art. 10 de la ley, a los beneficios de la misma. Si los armadores apelan a este procedimiento para evitarse responsabilidad en caso de accidentes es porque la ley les obliga al pago de la indemnización. Ello es la prueba más evidente del derecho que asiste a los pescadores.

Precisamente lo establecido en el art. 10 antes mencionado, o sea el mal llamado derecho de renuncia al seguro de los obreros que van a la parte, da lugar a que las clases obreras más humildes y que más imperativamente necesitan de auxilios en caso de accidente carezcan de ellos.

Tan absurda es esta disposición, que cuando los derechohabientes de los obreros que perecieron a consecuencia de accidentes ocurridos en el mar formularon la reclamación ante los Tribunales, éstos dictaron sentencia favorable a sus pretensiones, fundándose en que no se pueden renunciar legalmente tales derechos.

La dificultad principal para que esta cuestión se resuelva dentro de un plano de equidad y justicia consiste en que los armadores pesqueros carecen

del capital suficiente para el pago de la indemnización en caso de accidente. Todo su capital suele ser la embarcación, y en el supuesto de que ésta salga ilesa del accidente, no representa por sí la cantidad necesaria para el pago de la indemnización. Se comprende, pues, que no depende de la ley el que se garantice a los pescadores en caso de accidente la indemnización que les corresponda; antes había que ofrecer a los armadores los medios necesarios para poder cumplir estos compromisos.

He ahí la verdadera cuestión, el punto principal que es preciso resolver para ofrecer a los pescadores los mismos beneficios que disfrutaban la mayor parte de los obreros del país.

Parece que el criterio predominante para llegar a una solución es obligar a los armadores a constituir Mutualidades que respondan del pago de las indemnizaciones. La idea nos parece bien; pero de ser ésta la solución que se adopte, conviene que no se olvide la magnífica cooperación que a la misma pueden prestar los Pósitos constituidos en España, organizaciones de tal carácter, que son una garantía para la resolución de los problemas de los obreros destinados a las industrias marítimas y pesqueras.

M. LABANDERA.

### Notas hispanoamericanas

#### La pesca de la ballena en Méjico

Durante la última temporada de pesca en aguas de Méjico, una sola de las Compañías americanas, la propietaria del barco ballenero *Horwando II*, del que es capitán Mr. Hansen, ha capturado en aguas del golfo de California y de la costa occidental de esa península 330 ballenas y realizó utilidades por valor de un millón de pesos.

Como la pesca de la ballena no reporta utilidades al Gobierno mejicano, porque los balleneros se aprovechan de la falta de vigilancia para hacerla subrepticamente, la Secretaría de Agricultura se propone establecer una enérgica veda, suspendiendo desde luego la explotación de ese útil cetáceo, cuya inmoderada pesca amenaza con extinguir la especie.

La falta de barcos para ejercer una estricta vigilancia en aguas mejicanas del Pacífico será suplida fácilmente, gracias al convenio que Méjico celebró recientemente con el Gobierno americano, el cual no permitirá el desembarco de productos

pesqueros si no se demuestra plenamente que los productos han sido obtenidos previa licencia otorgada por las autoridades mejicanas y que los concesionarios han pagado las cuotas que establecen leyes del país.

Estadísticos

## La muerte de Isaac Peral

El 24 de mayo de 1895 murió en Berlín un español ilustre: Isaac Peral. No murió en tierra española quien tanto amó a España, aunque sus restos reposen en el cementerio de Cartagena. No pudo tampoco realizar su sueño de dar a su patria un elemento nuevo de defensa, porque no encontró la cooperación que merecía.

España es así: da hijos ilustres para luego cerrarles el camino en sus iniciativas geniales. Precursores de la Sociedad de Naciones—la obra más humana realizada por los pueblos—fueron españoles.

El padre Vitoria, sobre todo, señaló a los hombres cómo se podría cimentar la paz en el mundo. A la vuelta de los siglos se ha convertido en realidad su hermosa idea.

No se quiso oír entonces a quien habló de paz y de fraternidad humanas, y más tarde Peral dió al mundo la idea del submarino, que en cierto modo era también un arma en favor de la paz, pues representaba en los tiempos en que dió a conocer su invento el mayor peligro contra los buques de guerra. Tampoco fué escuchado el genial marino.

El tiempo ha venido a probar después la eficacia de su invento, que hubiera servido a España tal vez para colocarse en un plano distinto dentro del concierto de los pueblos de Europa.

*Juan de la Cosa*, al recordar el aniversario de su muerte, da una amplia noticia biográfica del ilustre marino.

He aquí lo que dice nuestro buen amigo y colaborador:

«Peral nació en Cartagena el 1.º de junio de 1851 e ingresó en el Colegio Naval de San Fernando el 1.º de julio del 65. Ascendió a alférez de navío en 1872; a teniente de navío, en 1880, y en 5 de enero de 1889 pidió y obtuvo la separación voluntaria de la Marina.

»Durante su tiempo de servicio navegó por Cuba y Filipinas y acompañó a D. Amadeo en su viaje a Italia en 1871. Estando embarcado en el

cañonero *Dardo* efectuó un desembarco en Nuevitás, al mando de una sección de marinería de su buque, y durante la guerra civil defendió a Elanchove contra los carlistas, luchando posteriormente en Bermeo.

»Desempeñó el cargo de profesor de las asignaturas de Física, Química e Idiomas en la Escuela Naval flotante, establecida en El Ferrol a bordo de la fragata *Asturias*, allá por el año 1884, y después fué cuando inventó su famoso buque submarino, que le dió una popularidad extraordinaria.

»Lo más notable de Peral fué su clarividencia sobre el porvenir de la electricidad; y no se sabe si admirar más su genio creador o su valor al efectuar las inmersiones de prueba de su invento. Valor más digno de admiración todavía en sus compañeros de tripulación, que no tendrían seguramente la misma confianza ciega en el submarino que la que tenía Peral, y de los cuales sólo vive el actual capitán general de Cádiz, almirante Mercader.

»El famoso submarino tenía 18,81 metros de largo, 2,52 de máximo diámetro y un desplazamiento de 61 toneladas. Como se sabe, afectaba la forma de un cigarro puro, que era la más generalizada en tal clase de buques en sus primeros tipos. No poseía la duplicidad de motores que hoy se encuentra en los submarinos, y sólo era propulsado, tanto en la superficie como en inmersión, por un motor eléctrico; éste era alimentado por una batería de 430 acumuladores, con una capacidad de 250 amperes-hora; pudiendo navegar cinco horas a máxima fuerza. La distancia que podía recorrer era la de 49 millas a toda fuerza y 93 con la de 20 caballos. El motor, de la marca Reckenzam, pesaba dos toneladas. El presupuesto total era de 301.500 pesetas, que habrían de distribuirse en tres plazos: de 94.000, 99.000 y 108.500.»

Las pruebas del submarino se efectuaron, con excelente resultado, en 21 de mayo de 1889.

Navegó una hora sumergido a 10 metros de profundidad. El inventor se propuso hacer algunas modificaciones y construir otro submarino más grande y perfeccionado.

«Lo cierto es—dice *Juan de la Cosa*—que al cabo de los años los submarinos españoles son de patente extranjera.» Esa es la lección que nos da la Historia.

España en los presentes momentos siente ansias de progreso. «Le han nacido alas», dice un escritor ilustre. ¡Ojalá que los que pueden impulsar su marcha no vuelvan a cortarle las alas para dejarla caída y postrada!



## Pasado y presente del Pósito de

Un poco d



*Sala de ventas del Pósito de Castro Urdiales.*

Con el nombre de Noble Cabildo de San Andrés existía desde el siglo XIII en el puerto de Castro Urdiales una Sociedad de pescadores, cuyos Estatutos, modelo entre los de su clase, regulaban el ejercicio de la pesca, la venta en común de los productos de ella y el mutuo auxilio de los individuos que la formaban para los casos de enfermedad y vejez y para el socorro general en las ocasiones que determinaban la falta de pesca o la imposibilidad de dedicarse a ésta por los temporales.

Administrada con varia fortuna, en la que no dejó de influir el hecho natural y comprensible de que en ocasiones estuvieron a su frente, no los mejores, pero sí los más capaces de utilizar en provecho propio la incultura y buena fe de sus compañeros, cumplía sus fines, incluso acudiendo al crédito cuando no le bastaban sus ingresos propios, llegando a contraer deudas de gran cantidad, cuyos intereses satisfizo religiosamente siempre; pero cuyo capital no se preocupaba de redimir, por considerarlo punto menos que imposible, hasta que en 1917 tuvo el acierto de elegir para su presidencia a persona por completo ajena a la clase pescadora, pero de ella amante, como hijo de marinero de aquel puerto, muy capacitada en administración industrial por su labor de largos años en América.

La primera preocupación del nuevo presidente fué la liberación del crédito de la Sociedad, que con inteligente dirección, y merced a la circunstancia de buenos años de pesca, consiguió total y absoluta al finalizar el año 1920. Pero con visión clara y completa de que el cambio de los tiempos no permitía el funcionamiento de la Sociedad en iguales términos que en el siglo XIII y con los mismos Estatutos entonces formados, desde el primer momento solicitó el concurso de otro hijo de aquel pueblo para que, por su condición de letrado y por

el conocido amor que siempre ha tenido a la clase pescadora, le asesorase y ayudase en la instauración de nuevos moldes sociales, coincidiendo ambos en la necesidad de socializar la institución para hacerla más pujante, en armonía con lo que las condiciones y elementos de pesca hoy reclaman, independizando al marinero y librándole de intermediarios, incluso llegando a la supresión de los armadores patronos, por evolución lenta, sin herir los intereses existentes, que después de todo eran los únicos de la Sociedad, para que, tiempos andando, llegasen a ser únicamente propios y exclusivos de ésta todos los elementos para la pesca necesarios. En su consecuencia, se redactaron, aprobaron y pusieron en vigor nuevos Estatutos en tal sentido inspirados.

Coincidiendo con esta transformación, en 1918 surgió, con la creación de los Pósitos de pescadores, el movimiento iniciado oficialmente por el Estado con igual fin de mejorar la condición del pescador y promover el desarrollo de su industria, al extremo de que en el nuevo Estatuto del Noble Cabildo de San Andrés, que es el mismo por el que hoy se rige el Pósito de Castro Urdiales, sin otra novedad que la de haber consignado en él la sumisión a la inspección del Estado, necesaria para su carácter oficial, se contenía ya y se desarrollaba la esencia del Reglamento tipo formulado por la Caja Central de Crédito Marítimo para el establecimiento de la institución de los Pósitos de pescadores.

Así las cosas, y cuando la vida se deslizaba por



*Taller mecánico del Pósito de Castro Urdiales.*



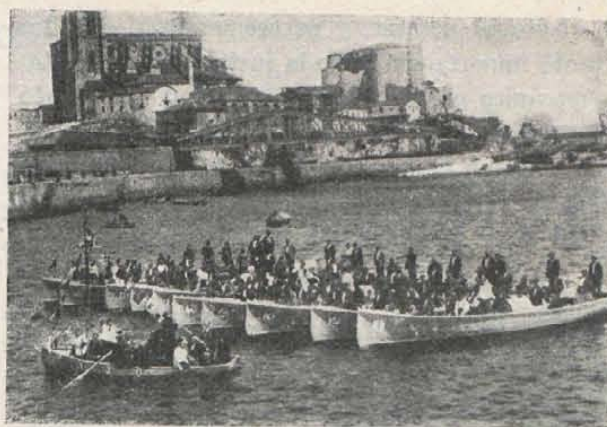
costa

# pescadores de Castro Urdiales

## historia

cauces de absoluta normalidad en la Sociedad reformada, bajo el imperio del nuevo Estatuto, que no daba paso a complicación alguna, en 20 de marzo de 1922, con inesperada y general sorpresa, y merced a influjos de elementos de la vieja política, que creían hallar motivo de recelo en la adhesión de la clase pescadora a su presidente y compañeros redentores, los patrones armadores, a excepción de cinco de ellos, presentaron conjuntamente un escrito, en el que, sin alegación de causa, pero pretextando no hallarse conformes con los Estatutos nuevos, bajo los que venían viviendo larga temporada, se separaban de la Sociedad para formar otra nueva, retirando, como era natural, todos los elementos de pesca que eran de su propiedad. Bien asestado el golpe, hubiera equivalido a la muerte del Noble Cabildo si el amor a la institución secular y veneranda, junto con la indignación producida generalmente, no hubiera decidido a los que se quedaban sometidos a perecer de hambre por falta de medios de trabajo, si no acompañaban a los que se iban, a dejarlos marchar tranquilamente.

En tal situación, y ante actitud tan resuelta, el presidente, arriesgando su personal crédito, puesto que la Sociedad carecía de fuerza económica, ordenó la construcción de 10 motoras y adquisición de los artes para ellas necesarios, por un valor aproximado de 200.000 pesetas, que a fines de mayo, es decir, en el transcurso de sólo cuarenta días, estuvieron en condiciones de prestar servicio, permitiendo ganar el sustento a aquellos hon-



*Las motoras del Pósito de Castro Urdiales.*

rados trabajadores. Pero era necesario disponer de más elementos, y a fines de septiembre se adquirieron otras tres motoras, con las que se aumentaron los rendimientos de aquella costera, en la que, no obstante haberse desaprovechado la pesca de altura, abundante en bonito aquel año, por no permitir realizarla aquella clase de embarcaciones, se obtuvieron resultados bastantes para conseguir cerrarla en fin de diciembre con la amortización del capital invertido en proporción de un 40 por 100, aproximadamente.

Salvado así el trance de muerte en que se puso al Noble Cabildo, pero que produjo por contra el beneficioso efecto de una repentina y obligada socialización en la propiedad de los elementos para la pesca, hízose precisa la intensificación de éstos, encargándose para la primavera de 1923 la construcción de tres vapores, nombrados A, B y C, que consintieran la práctica de la pesca de altura. Los cuantiosos gastos que ello suponía, agravando la situación económica de la Sociedad con nuevos créditos al crecido interés que se satisfacía en cuentas personales con entidades bancarias, hicieron pensar en la conveniencia de acogerse a los beneficios que el Estado brinda desde 1918 mediante la creación de los Pósitos de pescadores, y surgió la idea, realizada en febrero de aquel año 1923, de convertir en Pósito el Noble Cabildo, conservando, no obstante, esta designación o título como algo tradicional y típico en aquel puerto, respetado a través de los siglos.

Merced a la nueva transformación, púdose concertar con la Caja Central de Crédito Marítimo un préstamo de 150.000 pesetas, que comenzó a regir en 15 de febrero de 1924, amortizable por semestres, con pago trimestral de intereses, que, cumplido religiosamente en todos sus plazos, se halla en la actualidad, a estas fechas de fines de mayo de 1926, reducido al capital pendiente de



*Pósito de Castro Urdiales.—Depósito de cestas.*



sólo 75.562,50 pesetas, y se acometieron empeños de tanta importancia como la instalación de un taller mecánico propio y la adquisición de un cuarto vapor, señalado con la letra *D*, que empezó a prestar servicio en el otoño de 1924, para proseguir en la idea de reforzar la flota con otros vapores, cuales los *E* y *F*, para su inmediata utilización,



Pósito de Castro Urdiales.—Edificio social.

así como con cuantos necesarios sean para ir sustituyendo por ella las motoras, a que hubo forzosamente que acudir como más barato y asequible medio de poseer embarcaciones quienes carecían en absoluto de dinero para comprarlas y necesitaban rápidamente salir a la mar para ganar su pan.

Constituido, pues, desde fecha próxima el Pósito de pescadores de Castro Urdiales, la labor ardua de consolidar su existencia no le ha permitido todavía desarrollar otras finalidades que los Pósitos persiguen, y que ya tenía previstas en sus Estatutos, tales como el socorro de retiro por ancianidad e invalidez, la sección cultural, la adquisición directa por cuenta propia de aparejos, artes, enseres y carnadas; la construcción de viviendas baratas e higiénicas y de locales para el beneficio directo de las pescas; el establecimiento de cooperativa de consumo y cuanto al completo desarrollo

del Pósito y mayor bienestar de la clase pescadora pudiera convenir. No obstante lo cual, atiendo al cuidado de los enfermos mediante un servicio médico-farmacéutico, de antiguo establecido; asigna a inválidos y ancianos una modesta participación en los productos de la pesca; ha establecido, recibiendo al efecto de la Caja Central de Crédito Marítimo la subvención que por una sola vez concede ésta al efecto, enseñanza de primeras letras, que dan en pequeña escala los mismos empleados de la administración social, y adquiere directamente, con notoria ventaja y notable economía, las rabas que los asociados emplean para la pesca.

Los resultados de esta organización, muy atendida por una administración tan clara como inteligente, resultan claramente en los datos que a continuación se exponen:

| ACTIVO                                               | En 1923<br>a la creación<br>del Pósito.<br>—<br>Pesetas. | En 1925<br>a estas fechas<br>de fines de<br>Agos.o.<br>—<br>Pesetas. |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Inmuebles.. . . . .                                  | 22.500                                                   | 24.212                                                               |
| Embarcaciones.. . . .                                | 82.500                                                   | 245.202                                                              |
| Aparejos, artes y enseres.. . . .                    | 136.000                                                  | 200.000                                                              |
| Taller mecánico.. . . .                              | —                                                        | 19.625                                                               |
| Taller de tintes.. . . .                             | —                                                        | 1.570                                                                |
| Efectos en almacén.. . . .                           | —                                                        | 31.000                                                               |
| Caja Central de Crédito Marítimo, a disponer.. . . . | 150.000                                                  | —                                                                    |
| Total.. . . . .                                      | 391.000                                                  | 521.609                                                              |

| PASIVO                                                                    | En 1923<br>a la creación<br>del Pósito.<br>—<br>Pesetas. | En 1925<br>a estas fechas<br>de fines de<br>Agosto.<br>—<br>Pesetas. |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Créditos personales para adquisición de embarcaciones y enseres.. . . . . | 186.000                                                  | 186.000                                                              |
| Préstamo de la Caja Central de Crédito Marítimo.. . . .                   | 150.000                                                  | 75.562,50                                                            |
| Total.. . . . .                                                           | 336.000                                                  | 261.562,50                                                           |

#### Número de asociados.

Marineros en activo servicio, 332.  
Ancianos e inválidos participantes, 63.  
Viudas de marineros con derecho a socorros y servicio médico-farmacéutico, 19.

#### Promedio anual de haberes que obtienen.

Cada marinero en activo, 1.550 pesetas.  
Cada anciano e inválido, 375 ídem.  
Promedio global anual de lo invertido en socorros, 30.400 pesetas.  
Importe fijo anual del servicio médico-farmacéutico, 7.250 pesetas.  
Cuyos datos revelan la excelente marcha de este Pósito, que puede figurar como modelo entre los mejores administrados.



## UN BUEN CONSEJO

## LA PESCA DE LA ANCHOA

La pesca de la anchoa o abocarte constituye una industria muy importante en el Cantábrico, principalmente en las provincias de Vizcaya y Santander, que son hoy los puntos más principales para la elaboración de estos peces.

En la época antigua ninguna importancia tenía esta pesca, y por eso nadie se ocupaba de capturarla, a pesar de lo mucho que abundaba, hasta que han venido a España los extranjeros, principalmente los italianos, quienes enseñaron a los españoles el modo de prepararla en salazón, enviándola luego a su país, en donde se consume en gran escala, y esto estimuló a los pescadores dueños de barcos pequeños a dedicarse a su captura con preferencia a otra clase de peces, porque esos mismos extranjeros fueron los que han dado a la anchoa un precio no igualado por ninguna otra pesca costera de las que se obtenían corrientemente en los puertos de mar de esa zona.

Entonces se observaron las fechas anuales de arribazón y desaparición de esos peces y los artes más convenientes para su captura, y en seguida se establecieron costeras en cada año, que producen excelentes resultados a los pescadores y muy buenas ganancias a los fabricantes que se dedican a su explotación.

De dos maneras suele verificarse esta pesca: una, con el cerco, llamado así, y también traíña y bolinche, de día, y a la manjua, cuando las gaviotas y otras aves y los delfines indican la presencia de algún bando de estos peces, que suelen presentarse en la primavera, y a veces duran hasta el otoño, o desaparecen una temporada, volviendo a presentarse más tarde, pues entonces, al divisar los peces, corren a su encuentro, largando la red y cercando la pesca, que a veces, por ser mucha, o dejan escapar alguna o les rompen el arte por algún lado.

También emplean en algunas provincias este mismo arte, pero uniendo varios para formar uno mayor, y pescando con él de noche, a la ardora, o sea con la fosforescencia que producen muchos peces, lo mismo que se hace en Galicia y Huelva con la pesca de la sardina por este procedimiento.

Por último, se emplean redes volantes o de deriva, las cuales se unen unas a otras por sus lados verticales, como se hace con el jeito en Galicia, y amarrando un extremo al barco y colocando un farol en el de afuera se dejan ir barco y artes a

la deriva, enmallándose la pesca al querer cruzarlas, levantándose varias veces durante la noche para recoger los peces.

Esta pesca la practican las lanchillas de vapor y embarcaciones pequeñas de motor, vela y remo muy cerca de la costa. Trabajan la anchoa principalmente los comisionistas italianos, que se presentan en los puertos más importantes al empezar la costera, pagándola a muy buen precio, según la cantidad y tamaño. Yo he visto pagar en algunas ocasiones 15 y 20 pesetas por la arroba de 10 kilogramos de anchoa.

Se preparan estos peces limpiándolos y quitándoles la cabeza y colocándolos después en barriles o latones, en capas alternadas con otras de sal, comprimiéndolos muy fuertemente y regándolos luego con una salmuera especial, cuya fórmula tienen algunos como un secreto, porque se la reservan.

La nación que más anchoas consume preparadas en esta forma es Italia, que tiene algunas fábricas en varios puertos de mar españoles del Cantábrico, viniendo a recoger los productos elaborados vapores que hacen varios viajes durante la costera; pero así como antes eran los extranjeros solos los que preparaban estos peces, hoy son también los españoles los que se dedican a ello.

A esta pesca en nuestro país debe prestársele la debida atención, fomentándola en mayor escala, por lo mucho que produce, por ser costera casi fija y anual y por los muchos pescadores que en ella se emplean, los cuales, a poco que se les ayude con procedimientos pesqueros más intensivos, podrían capturar doble cantidad si encontraran quien les comprase todo cuanto pudiesen coger a un precio remunerador, porque no siempre se paga lo mismo, ya que esto depende de la cantidad y del alza o baja de los cambios.

Y ya que se trata de una pesquería tan importante, ¿no podría la Federación de Pósitos vascocantábricos explotar esta pesca, nombrando representantes en el extranjero para la venta y solicitando en todo caso la ayuda de la Caja Central de Crédito Marítimo? Con ello recibirían los pescadores que la constituyen muchos más beneficios que los que reciben hoy; porque no es lo mismo trabajar por cuenta propia que por cuenta ajena.

BENIGNO RODRIGUEZ.

Madrid y mayo de 1926.

**A. KLAEBISCH**

OFICINAS Y ALMACENES | PASEO DE SAN JUAN, 78  
 TELEFONO 1808 S. P.  
 DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "AKABE"  
 CODE: RUDOLF MOSSE

CUENTA CORRIENTE  
 BANCO ALEMÁN TRASATLÁNTICO

**Sección Luz y Fuerza**  
**"PETROMAX"**

**BARCELONA**, 21 de Mayo de 1926.  
 APARTADO 858

A los Señores  
 Presidentes de los Pósitos y Gremios  
 de Pescadores en

E S P A Ñ A

Muy distinguidos señores míos:

Yo

les garantizo un ahorro de muchos miles de PESETAS

y una economía de 90 %

si dejan de pescar con los antiguos aparatos de carburo.

A tal efecto les ofrezco mandarles a título de prueba y en depósito, sin compromiso de su parte, portes pagados G. V., para devolverla si no les conviene y no cumple lo que les aseguro, a pagar sólo cuando la habrán amortizado,

una lámpara "Petromax" de 2.000 bujías para la pesca nocturna que funciona al gas de petróleo o bencina, toda completa, con pantalla, su soporte y embalaje, lista para funcionar, al precio de pesetas 30.

Mis lámparas "Petromax" según su clase, tienen una Fuerza luminica de 250 hasta 6.000 bujías.

Gastan en toda una noche sólo de pesetas una a pesetas 5 máximo, cuando con el carburo se gastaba de pesetas 20 a pesetas 50. En todos los puertos españoles de Levante se emplean solamente mis lámparas "Petromax". En muchos sitios donde hasta la fecha no se pescaba con luz, por resultar demasiado caro el carburo, hoy día han adoptado la pesca nocturna también con lámpara "Petromax".

Si por cualquier motivo en su Pósito no pescan con luz, hagan una prueba con mis lámparas, prueba que no les costará nada, pues

yo les ofrezco que prueben mis lámparas gratuitamente.

Mis lámparas "Petromax" sin la pantalla especial para la pesca nocturna sirven igualmente para alumbrar barcos, fábricas, talleres, casas de campo, campamentos, minas, obras públicas, jardines, toldos, feriantes, etcétera, etc.

Al pedir una lámpara, y para ganar tiempo, les agradeceré me indiquen algunas referencias, así como un representante activo en esa.

Esperando verme favorecido con sus gratas noticias, aprovecho gustoso la ocasión para quedar de Vds. atto. y s. s.

*A. Klaebisch.*



GINEBRA

# La Conferencia Internacional del Trabajo



*Sesión inaugural de la VIII Conferencia Internacional del Trabajo de Ginebra. —Al fondo aparece la Delegación española.*

En nuestro afán de informar a nuestros lectores de las importantes asambleas de la organización internacional del trabajo que se están celebrando en estos momentos en Ginebra, hemos procurado obtener información gráfica y literaria de la misma.

Publicamos hoy la fotografía de la sesión inaugural. Con una X aparece señalado el lugar de la delegación española, en donde, entre otros, se distinguen los Sres. Gascón y Marín, Saralegui—nuestro distinguido e ilustre colaborador—, Criado, presidente de la Confederación patronal española, y los representantes obreros, Sres. Largo Caballero, Anastasio de Gracia y Díaz Sánchez.

En la primera Conferencia se ocupó de cuestiones de migración, y en la segunda, que comenzará en los primeros días del mes próximo, de cuestiones marítimas.

Los delegados patronales, antes de que se nombraran las Comisiones, plantearon una cuestión de gran trascendencia. Según ellos, ni la Oficina Internacional del Trabajo ni la Conferencia podrán tratar de la inspección de emigración a bordo de los buques, toda vez que no se pueden considerar como cuestiones de trabajo.

Apoyaron la propuesta los representantes patro-

nales de Gran Bretaña, Holanda y Francia y la combatieron el delegado gubernamental de Francia y el representante de la organización obrera francesa, Jouhaux, quien pronunció un interesante discurso. El proyecto de inspección a bordo de los buques tiene un alto interés social, y sobre el mismo han emitido opinión favorable muchos países adheridos a la Organización Internacional del Trabajo.

## La flota iberoamericana

El editorial de nuestro último número estaba dedicado a propagar una hermosa idea: la que se refiere a la creación de una flota iberoamericana. ESPAÑA MARITIMA, que tiene una gran esperanza en el futuro de los pueblos de nuestra lengua, no quiere desaprovechar ocasión para procurar que se unan espiritualmente con España, creando, además, empresas que contribuyan a su progreso.

Coincidiendo con nuestra iniciativa, D. Pablo M. Turull considera factible la creación de la flota iberoamericana. He aquí una de las cláusulas



del proyecto formulado por dicho señor para constituir una Federación iberoamericana para la cooperación intelectual y económica:

«Sería posible hacer un llamamiento a entidades bancarias de España, Portugal y Ultramar para crear una gran Compañía de navegación, combinada con un servicio de trasportes aéreos por dirigibles, para cuya empresa se buscaría la cooperación de elementos financieros, técnicos (y aun de mano de obra, en relación con los organismos de la emigración), procurando establecer en lo posible normas de equidad y de proporcionalidad en la organización de esta o estas grandes empresas constituidas con elementos de distintos países entre los citados. Así se daría al mundo un ejemplo de lo que debería ser el internacionalismo técnico y económico bien entendido, pues no se rehusaría la cooperación de material y elementos técnicos de otros países no comprendidos entre los citados, bajo las mismas normas de equidad y proporción.

No olvidemos que España y Portugal son países de tránsito, por hallarse geográficamente a la vanguardia de Europa. ¿No sería aún posible estudiar un vasto plan de construcción y ampliación de puertos en el Atlántico y en el Pacífico y otras empresas bajo las mismas normas de cooperación?

Hemos visto en ciertos países, antes de la guerra, organizar suscripciones y empréstitos públicos para la construcción de buques de guerra. ¿No sería posible oportunamente organizar suscripciones públicas en España, Portugal y Repúblicas de América para empresas de cooperación iberoamericana semejantes a las mencionadas?»



## La Universidad de Santiago y el problema de la pesca

En los últimos días del presente mes habrán salido para Vigo los alumnos de Economía política de la Facultad de Derecho de Santiago con el catedrático, Sr. Castroviejo, para estudiar los problemas de la pesca en Galicia.

El Rectorado universitario dirigió expresivas comunicaciones al alcalde de Vigo y al presidente de la Cámara de Comercio de dicha plaza anunciándoles que el día 27 del presente mes irán a Vigo los alumnos de Economía política (Facultad de Derecho) con su docto catedrático, D. Amando Castroviejo, para tomar notas y estudiar los trascendentales problemas de la pesca en Galicia.

Se atenderán al siguiente cuestionario:

I. Importancia de la industria en cada puerto visitado: por la producción de la pesca, por el número de pescadores, por el de embarcaciones, por el de fábricas de salazón o de conservas. Personal que sostienen, clasificado por sexos.

II. Procedimientos de pesca en cada puerto. Clase y número de barcos que a cada una se dedican. Personal que ocupan según el procedimiento y clase de pesca. Temporada de pesca según la costera. Sistemas de remuneración del personal.

III. Instituciones sociales del pescador en cada puerto. Riesgos de vida. Instituciones de protección familiar. Clases de escuelas que sostienen y población infantil que asiste. Seguros de vejez, invalidez y paro forzoso. Descanso semanal: dónde se observa y estudio de cómo podría implantarse.

IV. Pósitos marítimos. Su importancia en cada puerto. Beneficios personales establecidos en favor del pescador. Su administración económica.

V. Movimiento comercial. Con el interior. Con el extranjero. Con América.

El rector de la Universidad gallega, Sr. Blanco Rivero, ruega al Ayuntamiento y a la Cámara de Comercio de Vigo que presten a los excursionistas todas las atenciones, a fin de que puedan realizar los estudios que pretenden.



### Olvido lamentable

## La Junta Central de Puertos

La *Gaceta* publicó el día 1.º de mayo un importante decreto creando la Junta Central de Puertos, que reproducimos íntegra por ser de interés para muchos de nuestros lectores.

He aquí el articulado del decreto en cuestión:

«Artículo 1.º Se crea una Junta Central de Puertos, cuya organización será análoga a lo que determina el vigente Reglamento para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos. Dicha Junta estudiará la distribución de la cantidad asignada en la emisión de Deuda del Estado para la realización del plan general de obras públicas a la realización de las obras de puertos, y con sujeción al plan general que, previo su informe, se apruebe, y a las instalaciones para la terminación de la habilitación de los puertos encomendados a Juntas de Obras y Comisiones administrativas.

»La distribución de estas cantidades se hará tomando en consideración los fondos disponibles

que cada Junta tiene cada año con relación a los gastos que ha de hacer.

»Art. 2.º En dicha Junta deberán tener representación como vocales electivos: un representante del ministerio de Hacienda y otro del Cuerpo consular, otro de la Dirección general de Navegación, tres de las Juntas de Obras de puertos, dos de las Cámaras de Comercio y uno del Instituto de Reformas Sociales, designados por el ministerio de Trabajo; uno de las Cámaras Mineras, designado por la Sección de Minas; cuatro designados por la Asociación General de Agricultores, los Sindicatos Agrícolas, las Cámaras y la Unión Nacional de Exportación Agrícola; uno de las Compañías de ferrocarriles, designado por el Consejo Superior de Ferrocarriles entre los que representan a dichas Compañías en aquel Consejo; el jefe de la Sección de Puertos y Señales marítimas del ministerio de Fomento actuará como director de las obras de los puertos en dicha Junta.

»Art. 3.º El director general de Obras públicas queda facultado para aprobar y autorizar los créditos necesarios para obras y servicios con carácter general cuyo presupuesto no sea superior a 100.000 pesetas.

»Los inspectores regionales quedan autorizados para proponer la aprobación técnica de los proyectos cuando su dictamen sea favorable a los informes de la Junta y del ingeniero-jefe, cuando éstos acepten las propuestas de los ingenieros directores, elevándose, caso contrario, los expedientes a la resolución de la Dirección general.

Las Juntas de Obras de puertos quedan facultadas para autorizar los créditos para obras de poca importancia económica que proponga el ingeniero-director, siempre que el presupuesto no exceda de 10.000 pesetas, y dando siempre cuenta a la Dirección general para su aprobación definitiva. Los jefes de Obras públicas de las provincias marítimas quedan autorizados para aprobar proyectos cuyo presupuesto no exceda de 15.000 pesetas, siempre que estén bien informados por las Juntas de Obras, y dando siempre cuenta a la Superioridad para la aprobación definitiva.

»Art. 4.º Todos los proyectos, instalaciones y servicios cuyo presupuesto exceda de 100.000 pesetas se tramitarán ateniéndose estrictamente a la vigente ley de Administración y Contabilidad.

»Art. 5.º La Junta Central de Puertos que se crea deberá quedar organizada en el plazo de un mes, designando su presidente entre los vocales efectivos que no representen los ministe-

rios de Hacienda, Estado, Fomento, Trabajo y Dirección general de Navegación.

»Art. 6.º La precitada Junta, en el plazo de dos meses, deberá estudiar y proponer el Reglamento para su funcionamiento, organización de la inspección administrativa de Juntas de Obras a base de la actual organización del Servicio Central de Puertos, Caja Central y plantilla del personal administrativo afecto a la Junta Central que se crea y a la Sección de Puertos; bien entendido que el personal necesario ha de reclutarse entre el que hoy está adscrito a la inspección administrativa y el afecto a Juntas de Obras de puertos, a fin de que la nueva organización no implique aumento de gasto para el Estado.

»Art. 7.º La Junta Central de Puertos estudiará de modo muy especial las bases de la relación y armonía que debe existir entre los servicios de los puertos y los movimientos generales de exportación e importación del país, definiendo la conveniencia e importancia de las ampliaciones y desarrollos que deban estudiarse, determinando la relación que entre las tarifas de transportes terrestres y marítimos deban existir, así como las tarifas y facilidades que en cada puerto, para el interés general, convenga tener en cuenta, elevando sus acuerdos, en forma de propuesta, a la Superioridad, para que ésta, con audiencia previa de la Junta que afecte, pueda resolver.»

\* \* \*

La industria pesquera no va a tener representación en el nuevo organismo, y ello nos parece un lamentable olvido, un error. Todo lo que se haga en el país sin tener en cuenta nuestra riqueza pesquera será restar a la economía nacional cuantiosos ingresos.

■ ■

En favor de los Pósitos

## Actividades de la Caja Central de Crédito Marítimo

Durante el presente mes ha celebrado tres sesiones la Caja Central de Crédito Marítimo. He aquí los principales acuerdos adoptados por la misma:

Conceder una subvención de 2.000 pesetas al Pósito de pescadores de Fuengirola para los gastos de instalación; al Pósito de Comillas, 2.000 pesetas por igual concepto; al Pósito marítimo-te-



rrestre de Sanlúcar de Barrameda, 2.000 pesetas para el mismo fin; al Pósito de pescadores de Casas de Alcanar, 2.000 pesetas para ídem íd.; a la Federación de Pósitos de pescadores marítimos y marítimo-terrestres, una subvención de 4.000 pesetas para su organización; al Pósito de pescadores de Muros, 1.000 pesetas de subvención para la Sección Cooperativa.

Conceder una subvención de 112,97 pesetas para la Sección de Socorros mutuos al Pósito Marítimo de Valencia; ídem íd. de 25 pesetas, para igual fin, al Pósito de Tarragona; ídem íd. de 89 pesetas, para ídem íd., al Pósito de La Escala; ídem íd. de 159,80 pesetas, para ídem íd., al Pósito de La Selva; ídem íd. de 861,50 peestas, para ídem íd., al Pósito de Rosas; ídem íd. de 482,44 pesetas, para ídem íd., al Pósito de Moaña; ídem íd. de 1.092,36 pesetas, para ídem íd., al Pósito de El Campello; ídem íd. de 31,66 pesetas, para ídem ídem, al Pósito de Caramiñal; ídem íd. de 512 pesetas, para ídem íd., al Pósito de La Selva; ídem ídem de 853,87 pesetas, para ídem íd., al Pósito de Guetaria.

### Homenaje al decano de los maquinistas navales españoles

En el local de la Sociedad Española de Maquinistas Navales, de Barcelona, se celebró hace pocos días un acto altamente simpático, en el que podemos decir que ha tomado parte entusiasta la totalidad de los elementos que componen la Marina española, ya que en él estuvieron representados el ministro de Marina, los maquinistas de la Armada, todas las Asociaciones del personal marítimo español y algunas extranjeras, a más de otras personalidades que en expresivas cartas y telegramas han manifestado su entusiasta adhesión. Tratábase de rendir un homenaje al primer maquinista mercante D. Antonio Genescá Corominas, que posee el título número uno de los expedidos por el Gobierno el año 1878.

ESPAÑA MARITIMA se complace en felicitar al señor Genescá, modelo de laboriosidad y modestia sin límite, que al ser el primero en posesionarse de tan honroso título ha sabido enaltecerlo con su amor al estudio y trabajo constante, consagrándose como uno de los más ilustres mecánicos de España. Honró así a la clase a que pertenece y señaló a sus compañeros, con el ejemplo, un camino a seguir.



*Uno de los barcos propiedad del Pósito Marítimo de Málaga.*



Una ciudad en el fondo del mar

## Cómo procederá el doctor Hartmann para llevar a término su gigante empresa.

Palépoli, la ciudad más antigua, que hasta ahora está sepultada por las cenizas del tiempo con el sueño de los muertos, ha tenido su perturbador en el profesor Dr. Hartmann, que trata de descubrir las tumbas sumergidas en la profundidad del mar. En efecto; ha dedicado su vida—aun joven—a la construcción de un aparato que le permite sumergirse en el fondo del mar para escudriñar sus más profundos abismos.

Hartmann ha estudiado veinte años para encontrar el modo de descender a 2.000 y acaso a 5.000 metros bajo el océano.

El aparato está constituido por un cilindro, en el cual hay espacio para una persona, a disposición de la cual hay algunas palancas de dirección para la proyección de rayos luminosos, para la comunicación con la superficie y para tomar fotografías del fondo marino merced a un aparato especial aplicado al cilindro. También el cilindro está provisto de una hélice, que al ser puesta en acción mueve horizontalmente el aparato, en el cual el individuo puede resistir hasta treinta y tres horas sumergido, conforme la provisión de aire de que el aparato puede disponer por sus generadores.

Es interesante conocer las intenciones de Hartmann, aun cuando el doctor es muy reservado, por los compromisos con los financistas de la empresa.

El fin de estos experimentos es, como hemos dicho, la rebusca de Palépoli, que se encuentra, según los paleógrafos, entre Puzzuoli y Baía, en cuyas aguas el Dr. Hartmann ha hecho varios estudios, tomando fotografías del fondo del mar con una máquina de su invención. Las fotografías tomadas son especialmente interesantes desde el punto de vista ictiológico; en ellas se ven caballos marinos y una gran vegetación, en torno de la cual se amontonan peces de todo género.

Una de las fotografías, tomada en Puzzuoli, representa el momento en que un soplete caliente removía arena y piedras, y aparece un ejército de habitantes marinos. Por esta fotografía, Hartmann ha comprobado la abundancia de arena que será necesario sacar con aparatos especiales para poder después hacer la inmersión en busca de Palépoli.

Cerca de Puzzuoli ha fotografiado un duelo de un pólipo y un platelminto, el cual había abierto la valva para aferrar un tentáculo del adversario; pero éste, más astuto, le ha lanzado una gruesa piedra entre las dos valvas del platelminto, comiéndoselo con voracidad.

El doctor va tomando todos los días fotografías en diversas partes del golfo, no pudiendo todavía, como hemos dicho, iniciar los sondeos y las inmersiones con el gran aparato.

La iniciación de los verdaderos trabajos de rebusca con las inmersiones, que ocuparán mucho tiempo, se inició en abril, y se espera un barco especial, construido en los Estados Unidos, en el cual podrán colocarse todos los aparatos con los complicados comandos.

Como el actual aparato es sólo para una persona, está en construcción otro para dos personas, que, como el primero, puede sumergirse hasta 85 metros o más mediante especiales modificaciones.

El barco es de 1.800 toneladas y tendrá los aparatos aplicados a los costados y un gran cajón especial de cristal para la pesca de peces para suministrarlos a los acuarios.

Hartmann hará otros experimentos de inmersión en Goicla y en Capri, donde el fondo del mar es menos arenoso, para lo cual tiene ya preparado el material fotográfico.

Hartmann ha iniciado trabajos en la costa africana, en las aguas de Mahodia (Turquía), en el lugar donde se presume ya ce un trirreme griego, echado a pique por los romanos en el año 176 antes de J. C., cuando trasportaba de Atenas a Cartagena preciosas estatuas. Algunas de éstas, el mar arrojó una vez a la playa, y actualmente se conservan en el Museo Pardo, de Túnez.

Otros experimentos hará Hartmann en las aguas de Gerba, y de allí pasará al Atlántico.

También se propone estudiar el fondo del mar, no sólo desde el punto de vista arqueológico, sino también para explotar los minerales que ciertamente contiene. Se sabe, por ejemplo, que hay yacimientos de petróleo en el lecho del océano.

El Dr. Hartmann espera aún que el fondo del mar pueda suministrar al hombre lo que pudiera faltarle en la tierra.

Otra invención de suma importancia será un aparato radiotelegráfico, por medio del cual el operador del aparato de Hartmann, desde su cilindro emergido, pueda comunicarse con los otros aparatos de la superficie. Si esta aplicación diera buenos resultados, será, sin duda, de gran utilidad para las naves submarinas, las cuales hasta ahora

sumergidas pierden todo contacto con los otros aparatos radiotelegráficos.

El doctor espera encontrarse con Marconi para darle a conocer su aplicación, y hará experimentos en su presencia, comunicándose de una profundidad de 60 metros con el yate *Electra*, de propiedad de Marconi.

Todo esto parece una novela de Julio Verne. Los hechos dirán si el Dr. Hartmann nos ha recitado un capítulo de novela o ha pronunciado y descubierto una realidad.

LUIS A. PRIETO Y LUCO.

Nápoles, 1926.



## Asamblea de armadores

En el día de hoy se ha reunido en Madrid la Asamblea general de la Federación Española de Armadores de buques de pesca. He aquí el orden del día que ha de discutirse:

Acta de la sesión de constitución.

Memoria de la Secretaría general.

Estado de cuentas correspondientes al primer ejercicio económico.

Presupuesto de gastos e ingresos para el segundo ejercicio económico y fijación de la cuota anual.

Determinación de la cuota de entrada.

Renovación de los cargos del Consejo de Dirección.

Proyecto de reglamento interior de la Sociedad.

Proyecto de una Mutualidad de seguros de barcos y tripulaciones.

Estudio de las cuestiones suscitadas con motivo de la pesca en aguas portuguesas.

El proyecto del Instituto Nacional de Previsión de aplicar el retiro obrero a la industria pesquera.

Los temas de la IX Conferencia internacional del Trabajo sobre reglamentación del trabajo a bordo.

Mociones y proposiciones.

---

## BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Don ..... que habita en ..... provincia  
de ..... calle de ..... núm. ....

Se suscribe a ESPAÑA MARÍTIMA por .....

..... a ..... de ..... del año 192.....

.....  
Firma del suscriptor

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



# Compañía Trasmediterránea

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

## SERVICIOS DE CORREOS

## LINEAS DEL NORTE DE AFRICA

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

## LINEAS DE CANARIAS

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

## LINEAS DE BALEARES

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

## SERVICIOS COMERCIALES

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

F. DE AZQUETA

PROVEEDOR DE LA MARINA  
-DE GUERRA Y MERCANTE

00000000000000000000000000000000000000000000000

**Aceites minerais - Empaque-  
taduras - Gomas - Tubos - Co-**

rras - Algodones - Cables

**Chapas onduladas : Cartón**

cuero - Tubos y barras de

bronce y cobre - Herramientas

- - Pinturas - Barniçes - -

## 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

# HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

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

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

Telegramas: CONDEMINAS o SABAUDO

**BARCELONA**

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

Teléfono núm. 734. - Dirección telegráfica: GONQUICIA

**GONZALEZ Y OLABARRI**

Gran Vía, 35 • BILBAO • Apartado 190

Aceites y grasas lubricantes "THE SUNDT"

=====

ESPECIALIDAD EN ACEITES PARA  
AUTOMÓVILES • EFECTOS NAVALES  
PINTURAS Y PATENTES • COTONES,  
CORREAS DE CUERO Y BALATA, ETC.  
CREOSOTA PARA LAVADO DE MINERALES, NAFTAS, ETC. • •

=====

DEPÓSITO DE CABOS DE ALGODON PARA LIMPIEZA

**Sigurd E. Waldal**

CASA ESPECIALIZADA

EN RABA. SIEMPRE DIS-

PONGO DE EXISTENCIAS

NO DEJE DE CONSUL-

TARME PRECIOS

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

**BILBAO**



## COMPañIA NAVIERA FIERROS (S. A.)

OVIEDO

Vapores

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| Juan Manuel Urquijo..... | 3.200 toneladas |
| Alfonso Fierro.....      | 2.350 „         |
| Valentín Fierro.....     | 600 „           |

## FABRICA DE CORCHO

Machos, redes y artes

FELIX LOPEZ NICOLAS

San Juan, 14

Baracaldo (Bilbao)

## Francisco Freixas

Armador de vapores -- Pesqueros de altura

FREIXAS H.nos

CONSIGNATARIOS

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

Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

## Ginel y Alvarez

Armadores de vapores de pesca.

Exportación de pescados.

y mariscos.

Consignatarios. Seguros y transportes.

Me1111a

## Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS

COMISIONES Y CONSIGNACIONES

Ibáñez de Bilbao, 12

Teléfono núm. 857

BILBAO

# COMPañIA TRASATLANTICA

### SERVICIOS DIRECTOS

#### LINEA A CUBA-MEJICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao el día 16, de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander.

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

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

#### LINEA A FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

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

#### LINEA A LA ARGENTINA

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

#### LINEA A NEW-YORK, CUBA Y MEJICO

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

#### LINEA A FERNANDO POO

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

### SERVICIOS COMBINADOS

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

# Roberto Barruso

BILBAO    :-    :-    BERMEO

SANTANDER

Efectos para la pesca, redes e hilos

Motores marinos de 4 a 40 HP.

Henao, núm. 30.    :-    Teléfono núm. 1596

**BILBAO**



# IBARRA Y COMPAÑÍA, S. en C.

## SEVILLA

### **Líneas regulares de cabotaje**

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

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

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

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

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

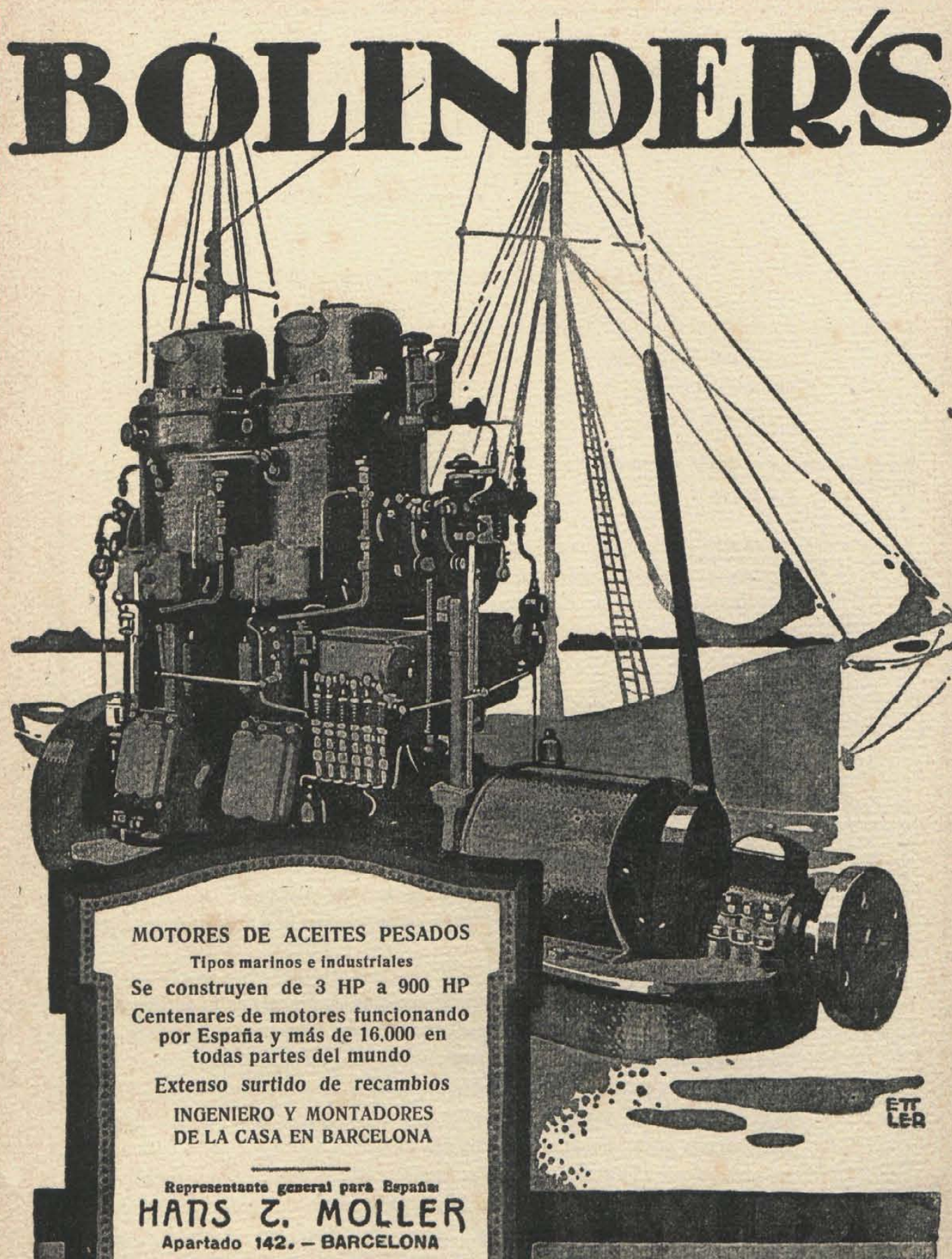
Estos vapores, que mensualmente hacen también escala en Filadelfia, tienen señaladas sus salidas fijas de cada puerto, correspondiendo a New-York los días 15 y 30 de cada mes.

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

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



# BOLINDER'S



## MOTORES DE ACEITES PESADOS

Tipos marinos e industriales

Se construyen de 3 HP a 900 HP

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

Extenso surtido de recambios

INGENIERO Y MONTADORES  
DE LA CASA EN BARCELONA

Representante general para España:

**HANS Z. MOLLER**

Apartado 142. - BARCELONA

ETT  
LER