

MARINA CIVIL

REVISTA MENSUAL

ÓRGANO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE OFICIALES DE LA MARINA CIVIL

Precio de suscripción: Año, 10 pesetas. — Semestre, 5 pesetas. — Número suelto, 1 peseta.

Teléfono 54688 | Redacción y Administración: ALCALÁ, 159, 2.º dcha. | Apartado 9.089

EDITORIAL

EN BENEFICIO DE LOS VIEJOS

Actualmente se destina al Montepío la tercera parte del sexto de practicajes. Existe una Junta que administra este ingreso con una organización adecuada. Pues bien, esa tercera parte en el Montepío, dado el número de beneficiarios que éste tendrá, sólo habrá de producir un leve aumento en las capitalizaciones que correspondan a cada uno, sin que el perjuicio pueda ser, no ya notorio, sino ni siquiera apreciable, al dársele una aplicación de beneficio inmediato que subsane los olvidos y deficiencias del Montepío. Sabido es que en éste no se concede nada para los mayores de sesenta años que son los más necesitados, pues para ellos está muy próxima, si no ha llegado, la incapacidad física para ejercer su profesión y, siendo los que más han luchado por la concepción de ese organismo benéfico, son desgraciadamente los que quedan fuera de él; para remediar esto se podrían destinar las cantidades que de ese tercio se obtienen a otorgar pensiones, reducidas, pero que sean una ayuda a esos ancianos hoy desamparados, las que podrían muy bien ser de una a dos pesetas diarias, para el personal subalterno; de dos a tres pesetas, para la maestranza, y de tres a cuatro pesetas, para la oficialidad, cantidades mínimas y máximas que se fijarían con arreglo a las posibilidades de los ingresos. Estas pensiones se darían a los mayores de sesenta años, y caso de que hubiera más pensionistas que fondos, se concederían a los de mayor edad, los que, por ley natural fallecerán y sus pensiones las disfrutarán los que hasta entonces no la hayan alcanzado; si existiese algún sobrante, se ingresará en el Montepío. De esta forma se consigue aliviar la situación de los que más necesitan auxilio sin sacrificar al Montepío—para el que se puede y debe buscar ingresos más importantes—ya que esas pensiones irán paulatinamente en disminución por desaparición de los pensionistas, y el sobrante, cada vez mayor, revertirá automáticamente en el Montepío. Este procedimiento ofrece las ventajas de una economía, pues existiendo hoy una Junta administradora, la que será necesario reformar dando cabida en ella a representantes de los distintos sectores del personal, puede encargarse ella del pago de esas pensiones, sufragando los gastos de los otros dos tercios y de la rapidez del remedio, puesto que existiendo la organización nada hay que crear y en un par de meses se podría hacer la estadística de los posibles beneficiarios, los que no tendrían que hacer para acreditar su derecho más que demostrar su pobreza, su edad y sus años de navegación, y seguidamente podría empezar el pago de las pensiones por medio de las Delegaciones y Subdelegaciones marítimas.

Esperamos que la Subsecretaría acoja con cariño esta iniciativa y, previo estudio, la ponga en práctica, pues nada más lógico que ella atienda a los que han gastado su vida en nuestra profesión y hoy no tienen más porvenir que la más negra de las miserias. Por nuestra parte, no hemos de escatimar ayuda y medios para llevarlo a la práctica.

TEMAS SOCIALES

A propósito de lo del "Aritzachu"

Carta abierta a D. Luis Lopetegui, presidente de la Sociedad de Maquinistas Navales de Barcelona

A propósito del editorial de "Marina Social" de mayo, conozco yo otro caso análogo muy edificante, y se lo voy a contar con toda exactitud, a fin de reforzar sus elementos de juicio a justificar más cumplidamente su campaña iniciada en contra de la unión con el personal de cubierta por indeseable.

Auténtico. Era en Swansea; sábado tarde; verano. Esperaba marea para salir, entre otros, un barco español. Embarcó el práctico amarrador en él para trasladarlo a la boca del "dok", con objeto de abreviar la maniobra de salida por la noche; y así se hizo. Movieron la máquina, porque la maniobra lo requería. Llegados a destino hubo que parar el barco y se pidió poca máquina atrás: bastaban unas paladas. Pero el buque siguió andando y se pidió más máquina para desentumecer a los maquinistas. Nunca lo hubieran hecho: siguió adelante disparado. Al observarlo desde el puente, mandaron parar, asustados. Gritos del capitán pidiendo se avise a la máquina de que estaban dando máquina al revés, y listas las anclas (el tubo acústico de comunicación, obturado en la máquina con una estopa, porque al maquinista le saltaban los nervios de aquel silbido). Vuelta a pedir máquina atrás, porque no se podía seguir así. Y fondo de las dos anclas (y sale una sola). A todo esto la estacha de popa, que ya estaba dada desde antes de este arrechucho, va laseando siempre sin poder aguantar la retenida; y así se llega hasta el chicote, en el que pueden, por fin, hacerla firme, y salen cuatro grilletes de cadena.

Avería al canto, y menos mal que pudieron conseguir, sorteando peligros, meterse entre un barco y la boya en que estaba amarrado de proa. Cortaron sus amarras y le dieron a él un beso amortiguado. De rechazo, el buque abordado se va sobre su boya de popa. Su capitán, inglés, suspende la salida del buque para hacerse reconocer antes por un buzo, por si tenía o no avería en el timón o en la hélice. Gastos, enredos. Por fin, termina la maniobra.

El capitán llama al maquinista para interrogarle sobre lo ocurrido, todo ello en terreno amistoso. El maquinista contesta que la máquina obedeció siempre al telégrafo. Le explica el capitán la imposibilidad absoluta de admitir tal hipótesis y le suplica más que le pide que le diga toda la verdad de lo ocurrido y que luego ya se vería lo que se hacía. Hermetismo del maquinista en su primera declaración: si había error era de cubierta. No valieron súplicas ni razones.

Afortunadamente el capitán no era como el del "Aritzachu" ni como sus maquinistas de a bordo, que trataron de sacudirse su responsabilidad endosandosela a él, que no tenía maldita la culpa. Y escribió a la Compañía lo ocurrido; no había otro remedio. Pero lo hizo echándose la albarda sobre sí, inventando una racha inesperada de viento que los echó sobre el otro barco, pensando que una equivocación la tiene cualquiera y que lo otro son flaquezas humanas que no se curan con castigos, sino con enseñanzas provechosas.

Eso pasó a la historia y todos siguieron

a bordo siendo tan buenos amigos, ya ve usted a qué precio. Pasados muchos años, uno de los maquinistas confesó que aquello había obedecido a una equivocación del que estaba en el telégrafo de la máquina, que transmitía la voz al de la maniobra al revés de lo que le marcaba y que se dieron cuenta del error muy tarde.

No es necesario dar nombres, porque es cosa fea; viven todos y es delicado. Pero si lo necesitara para su gobierno, se los facilitaría confidencialmente, con garantía absoluta de veracidad, comprobable en todo momento.

Esto une y su campaña divide, talmente como si la dictara el peor de los navieros o el capitán del "Aritzachu", que para el caso es igual. Por algo está separado de nuestra organización, haciendo rancho aparte con los obreros vascos que son, en síntesis, patronales. Pues mírese en ese espejo. Y no se escude en la conducta de los pilotos, que harto hicieron en arrimarse a su madastra, viendo a su Federación tan débil para ampararlos por defecto de unos y otros.

Bueno, ¿y qué hacemos ahora con la organización? ¿Quién desmerece a quién? Capitanes como el del "Aritzachu" y maquinistas como los que le describo son legión, para desgracia nuestra. Pues razón de más para que en vez de distanciarnos, como lo estamos haciendo, por torpeza, nos unamos como hermanos, que la unión, la convivencia societaria, es escuela de ciudadanía. Nos une el interés común; nos une también la imperiosa necesidad de una mayor paz interior en los barcos, que vendría indefectiblemente aparejada a ella si hay lógica en el mundo, y pese a todos nuestros defectos. Si todos fuésemos caballeros integérrimos, sobraba todo, hasta las mismas Asociaciones. Medítelo y lo verá.

Pero aún hay más en sus vituperios y he de ir ahí también. Nos acusa de su misma falta y a eso no hay derecho. No pretendo residen-

ciarlo, sino justificarnos. Y sepa que al buen callar le llaman Sancho.

En la Conferencia Marítima de hace dos años se tomó el acuerdo en firme, con nuestro voto a favor y hasta con la conformidad de los navieros, luego de ciertas aclaraciones, de pedir la autonomía del maquinista. Landeta, que acudió por los maquinistas, no me dejará mentir. Pues bien: el Jurado mixto central tiene la misión de plasmar aquellos acuerdos, y creo que el único representante maquinista en ese organismo es usted. ¿Y qué ha hecho a ese respecto? ¿O es que pretende que se lo demos todo hecho los de cubierta? Si necesita ayuda, pídasela, y si se la negamos, proteste. Pero por los clavos de Cristo, no se nos vaya a la acera de enfrente a disparar contra nosotros, junto con los navieros, que al día siguiente la tomarán con ustedes.

¿Pero qué quiere, que desautoricemos con nuestra reprobación la conducta del capitán del "Aritzachu"? Pues reprobado; no faltaba más. Las diferencias a bordo debemos siempre resolverlas como entre caballeros, con el pensamiento en alto. Y no sólo reprobamos ese empapelamiento, sino también el despido. Nosotros vamos en eso más lejos que usted. El pan de la familia de cada uno y el honor, deben sernos sagrados a todos; a los de arriba y a los de abajo. En este terreno firme queremos edificar nosotros nuestra casa solariega. El que usted ha elegido de momento es blando, movedizo, y no sirve para maldita la cosa.

Y perdone mi ruda franqueza.

Suyo siempre affmo. amigo y compañero,

GUILLERMO ANASAGASTI
(Capitán).

P. S. — Posteriormente me entero que tanto el recurso contra las bases de contratación como en el interpuesto contra las de reglamentación de trabajo a bordo, en los que se solicita la autonomía del maquinista, fueron redactados por las dos Federaciones de Cubierta y de Máquina, de acuerdo, y que ambas lo firmaron, con la de Transportes marítimos.

El inveterado abuso de los barcos sobrecargados

Es este tema muy viejo, y sobre él se escribió muchísimo y sin éxito que fuera de esperar. Antes estaban en las Capitanías de puerto marinos procedentes de la Armada que no podían estar en estos detalles, pues en los barcos de guerra no se dan; pero ahora están en esos puestos marinos procedentes de los nuestros, que mandaron ellos barcos y los sobrecargaron acaso, y seguimos, poco más o menos, igual... si no peor. Verdad es que los que, mandando un barco, lo metían, por indicación del naviero o por su... *sumisión* propia, más carga de la debida, no tiene ahora mucha autoridad para castigar al armador y capitán de ese mismo barco por llevar *¡¡¡hasta menos de los que en sus tiempos ellos metían o consentían se metiese!!!*

El mal, más que frecuente, consuetudinario, agrandase en los puertos de carga a granel, y singularísimamente en los carboneros de Asturias, sin que las frecuentísimas reclamaciones que nos consta hace aquella Asociación Náutica de Gijón basten a evitarlo, aunque hayan logrado ya aminorar algo — ¡poco! — el mal.

Distantes los puertos carboneros más importantes de las poblaciones en Avilés y Gijón, las asociaciones y sus representantes no pueden estar en todo, y menos si los barcos salen, y hasta de noche. Pero los que necesariamente tienen que estar al tanto y quienes pudieran evitar de raíz este mal, a más de las autoridades con sus severas sanciones, son los prácticos del puerto. Ya el inolvidable D. Luis Ribera dictó una disposición sobre esto, obligando a los prácticos a comprobar los calados an-

tes de mover los barcos; pero si se cumplió fué esporádicamente; fué flor de un día nada más. Y eso que a los prácticos no les cuesta esta inspección trabajo alguno, ni les supone más labor. Ellos, si quisieran verdaderamente, podrían acabar con este abuso eterno.

Pero los prácticos, es muy humano que no quieran disgustarse con los capitanes, que pueden reclamar contra el servicio, y menos con los navieros, y menos aún con los más importantes de la localidad, que influyen siempre en las Juntas locales de practicaaje, donde se ventilan las tarifas, las amortizaciones, etcétera. Pero las autoridades pueden y deben obligar a los prácticos a cumplir este nuevo cometido con la fidelidad que cualquier otro, y que no se puede decir que los prácticos sean subordinados de los capitanes de puerto..., puesto que en la práctica resultan los únicos jefes de sí mismos.

Las autoridades de Marina podrían acabar en un mes con esos abusos de los puertos carboneros, si tienen la energía que es menester y que debieran tener ante el abuso de los sobrecargamentos y el peligro que ellos suponen para los tripulantes. Castíguese con dureza al práctico que haya movido un barco sobrecargado, exíjaseles que no den salida a los barcos que no estén adrizados y hayan achicado *lo que tengan que achicar*, porque esto de la tumba y el agua de los tanques, es la hoja de parra para cubrir hipócritamente los abusos que hacen a ciencia y paciencia de unos y de otros. Barco escorado, pues que se adrice antes de que pueda abordarle el práctico. Así se verá cómo va realmente.

Consultando en los libros de los cargadores la carga tomada en bodegas, en el diario de máquinas el carbón de consumo y el agua en tanques; mirando en el registro de Lloyd lo que el barco puede tomar a bordo, se ve en seguida si lleva o no sobrecargamento, aunque "por la marejadilla" no se aprecien bien los calados, que es otro de los "trucos"—con la escora y el agua en los tanques—que se ponen en juego para... dejar al naviero hacer lo que le venga en gana, sin reparar en la vida de los tripulantes.

Y después, las autoridades, tan inflexibles en cuestiones de amor propio y piquillas de competencia, que sancionen con una energía des acostumbrada estas burlas de las leyes, de sus órdenes y de lesa humanidad. Porque el poner

una multa de 125, de 200 y hasta de 500 pesetas, al barco que lleve de sobrecargamento cantidad cuyo flete sea de varios miles de pesetas es al cabo un buen negocio. Una multa del mayor volumen posible al armador, otra máxima al capitán, la suspensión por unos meses y definitiva en caso de reincidencia al práctico que mueva un barco sobrecargado y, además, obligar a descargar todo lo indebidamente cargado y... ¡a que no se repite otro caso!

Pues he ahí la receta infalible.

EGIZCO

N. de la R.—Este artículo quedó compuesto para el número de junio, habiéndosele retirado por falta de espacio al ajustar.

MUY INTERESANTE

HA SIDO RECONOCIDA, SEGUN PODRA VERSE EN LA SECCION "DE LOS PERIODICOS OFICIALES", LA UTILIDAD PUBLICA DEL LIBRITO EDITADO POR LAS ASOCIACIONES DE GIJON PARA ENGROSAR LOS FONDOS DE SUS MUTUALIDADES. EL INTERES QUE PARA TODO EL QUE NAVEGUE TIENE, PUESTO QUE EN EL HALLARA CUANTAS DISPOSICIONES DE TRABAJO PUEDAN AFECTARLE, Y EL FIN BENEFICO DE SU VENTA, OBLIGAN A TODO FEDERADO A TENER UN EJEMPLAR, CON LO QUE OBTENDRA EL Y HARA A SUS COMPAÑEROS UN CONSIDERABLE BENEFICIO.

POR EXCESO DE ORIGINAL NUEVAMENTE HEMOS TENIDO QUE RETIRAR LA "INFORMACION DE LA FEDERACION". EN LA SECCION "DE LOS PERIODICOS OFICIALES" PUEDE VERSE EL RESULTADO DE ALGUNAS GESTIONES

UN MAL PASO

Cuando aparezcan estas líneas ya se conocerá el resultado de las elecciones verificadas por el personal náutico de la Compañía Trasmediterránea para los cargos representativos de la Institución Benéfica. No me interesa el resultado; sea cual fuere, sólo quiero poner patente el caso de lo ocurrido con un sólo año de intervalo, y es que el personal federado, como un sólo hombre, votó la candidatura de dos federados; él mismo hizo la propaganda y la trabajó con entusiasmo por el triunfo, y ahora ha ocurrido lo contrario: ese mismo personal ha trabajado con verdadero ahinco por la candidatura opuesta a la que triunfó el año anterior.

En la anterior votación llevó la dirección una Asociación federada, y les llevó al triunfo; ahora se olvidó aquéllo, y lo primero que se ha intentado es que las Asociaciones que controlan la mayoría del personal trasmediterráneo no intervengan, con el pretexto de que es un pleito interno del personal de la Compañía Trasmediterránea; y el resultado no podrá ser más desdichado para los interesados.

El personal náutico se ha dividido creando odios entre compañeros, haciendo el juego a la Compañía, que ya no le puede temer por esa división que jamás debió haber salido a la superficie si no hubiese habido tanto interés en la división, ya que con haber hecho (puesto que ha habido tiempo) una antevotación para designar los candidatos, y con los que hubiesen obtenido más votos haber formado la candidatura y haberla votado como un solo hombre, con ello se hubiese demostrado a la Compañía la solidaridad del personal para defender sus intereses.

Hay otro asunto que comienza a apuntar, y me parece muy peligroso, y es lo que se puede llamar en el argot moderno la euforia

del personal náutico, que en su relativo bienestar con respecto a los demás marinos, parece querer formar una clase como si hubiese llegado a la meta de sus aspiraciones, y ya habla de formar una sociedad aparte para el personal trasmediterráneo, olvidando el problema de la Trasatlántica, tan reciente y tan olvidado ya por este personal, que siendo una casta aparte, como algunos lo creían con respecto a los demás marinos mercantes, cayeron de su castillo de naipes y gracias a los compañeros federados y a las organizaciones del personal subalterno ha podido encontrar algún eco en sus lamentaciones en las alturas del poder; pues bien, que no se repita el caso, porque con los de la Trasmediterránea no puede haber solidaridad, ya que éstos han sido federados y al darse de baja en las Asociaciones a que pertenecen reniegan de ellas para hacer su capillita, contribuyendo al deseo patronal de *divide y vencerás*.

Con todo el respeto que me merecen todos los compañeros les ruego que mediten mucho sus actos, lo ocurrido no tiene ya remedio (salvo el natural del fracaso, como ha ocurrido antes); es un mal paso que se sentirá en la clase náutica, pero no insistan en sus errores ni se crean en un trono, porque la vida moderna va tan acelerada en el orden social y económico, que lo grande de hoy puede ser mañana insignificante, y sólo estando muy unidos y haciendo un frente compacto se nos respetará lo poco que hoy tenemos logrado, y, sobre todo, no olvidemos lo ocurrido al personal de la Trasatlántica y se confirme el adagio de que el hombre es el único ser que tropieza dos veces con el mismo obstáculo.

CAP. BRIG

Junio 1934.

Otro absurdo y otro egoísmo

Nos referimos, ¡las cosas claras!, a la intervención de los profesores de las Escuelas Oficiales de Náutica en el Tribunal de exámenes para pilotos y capitanes.

Esta intervención, como muy acertadamente se decía en el trabajo que, bajo el epígrafe "Absurdos y egoísmos", se publicó en el número anterior de esta revista (1), es, a todas luces, poco moral, a nuestro humilde entender.

No hacen falta muchos argumentos para demostrarlo. Basta con decir que los profesores de las Escuelas Oficiales de Náutica preparan a los que luego han de examinar, y que se lucran con esa preparación, para que, desde el primer momento, salte a la vista la parcialidad con que pueden proceder cuando al actuar con el carácter de jueces y parte interesada, deciden sobre la suerte de los futuros candidatos a capitanes y pilotos.

Y no se nos diga que los profesores designados para intervenir en el Tribunal han de ser, precisamente, aquellos que no hayan dado cursillos preparatorios. El argumento, a pesar de su sutileza, cae por su base, con sólo decir que estos cursillos los dan los compañeros del examinador, quien, por lo tanto, puede favorecer a sus alumnos y puede maltratar a los de Academias preparatorias particulares que se atrevan a competir, a restar ingresos a la oficial de la Escuela.

¿Qué se diría si las Asociaciones náuticas o las de Maquinistas hubiesen designado como

vocales en los Tribunales de exámenes a los socios o allegados de los socios de alguna de las Academias preparatorias?

Hay otras muchas razones, todas ellas fundamentales, que se oponen a esa intervención. Por hoy sólo nos interesa el destacar este aspecto, indiscutiblemente poco moral de la misma. Quien quiera conocer otras razones, recuerde las discusiones y revise las actas de la extinguida Junta Consultiva de Navegación, en la que, ya hace años, fué rechazada por unanimidad esa constante pretensión de los profesores; lea también el informe, igualmente opuesto en absoluto a esa aspiración, que suscribió el entonces presidente del Tribunal de exámenes de capitanes y pilotos, don Antonio Gascón; hoy, nos parece, alto funcionario de la Subsecretaría; revise y lea esas cosas y... ¡quedará satisfecha su curiosidad!

Y, por si esto fuera poco, hablaremos también del procedimiento a que se ha recurrido para llevarlo a cabo.

Cuando se dictó la poca meditada—y acaso impuesta—Orden ministerial, concediendo esa intervención a los profesores, su sueño dorado, inmediatamente salieron voces de justificadísima protesta desde distintos sectores de la Federación; pero fueron acalladas con la promesa que decían se había hecho de que tal disposición no sería aplicada en esta convocatoria, en la que actuaría el mismo Tribunal de la anterior—inclusive el doctísimo, caballero y excelente compañero don Víctor Colina, que honra el Cuerpo General de Servicios Marítimos, en el que figura como subinspector y segundo jefe de la Delegación de Asturias—, y con la consideración de que estando próxima la discusión del nuevo régimen de enseñanzas náuticas, en ellas se po-

(1) Artículo que llegó a MARINA CIVIL avalado por cuatro Asociaciones federadas y fué escrito en Asturias, aunque haya quien pueda tener interés en sostener falsamente otra cosa atribuyéndole a determinado compañero blanco de todas las iras que azotan a la clase, por su sinceridad.

dría ventilar esta cuestión y dejarla resuelta para la primera convocatoria de 1935.

Con esa promesa, y sólo por esa promesa, se acallaron las protestas federales. Pero, una vez acalladas, sea por lo que sea, la promesa *que se nos dijo* se había hecho a la Federación no se ha cumplido. Y si ahora protestamos se nos dirá que nuestra protesta no es oportuna porque debiéramos haberla formulado cuando se dictó la mencionada Orden ministerial.

Es decir, que para poder dar paso a esa discutible intervención de los profesores en el Tribunal de capitanes y pilotos, se ha tenido que recurrir al burdo procedimiento de engañarnos — sea por quien sea — con una falsa promesa para que, así, nos calláramos y nos inhabilitáramos para poder protestar ahora al descubrir el engaño y ver los nombramientos en el *Diario Oficial*. Como se ve, la repetida intervención de los profesores de las Escuelas Oficiales de Náutica en el Tribunal de exámenes de capitanes y pilotos puede considerarse — nosotros la consideramos — bastante más que inconveniente.

Además de este nuevo absurdo y este nuevo egoísmo de los profesores de Escuelas, nos

esperan otros muchos, con bromas pesadissimas para los contribuyentes, en el proyecto de Estatuto de Escuelas de Náutica, en que se prodigan las gratificaciones por dirección, por casa, etc., etc.

Dice el Evangelio que por el fruto se conoce el árbol, ¿no podríamos por el sabor, el jugo de estos frutos, deducir el árbol que los produjo, y que, como Saturno, habrá de comérselos cual sus propios hijos?

Y paralelamente a todos estos absurdos y egoísmos quiere privarse a la clase Náutica y a la clase de Maquinistas de la genuina y legítima representación en el Tribunal de exámenes, intervención fiscalizadora de gran utilidad. Sólo los navieros interesados en que abunde la mercancía para que se cotice a bajo precio pueden rechazarla, y es verdaderamente lamentable y sensible que intervención que se respetó en tiempos monárquicos, dictatoriales y militaristas, se nos arrebatase ahora en plena República, con un Gobierno democrático, una Constitución obrerista y estando regida la Marina mercante por marinos civiles, por lo menos de derecho.

LINO ROJO

¡ Mucho cuidado !

Yo, que nunca escribí cosa alguna para publicarla en letras de imprenta, hoy me veo precisado a mandar el presente escrito, para que lo inserten en las páginas de la *MARINA CIVIL*, contando con que así lo hará el Director de la misma.

Yo no sé quién o quiénes son los señores que rigen o dan la pauta a seguir en los asuntos de la Marina Civil; pero es lo cierto que en algunos aspectos lleva una ruta contraria a los intereses generales de los marinos mer-

cantes. Se les coloca a un lado como apesados a los marinos que tienen la desgracia o fortuna de rebasar la edad de cuarenta y cinco años, y a otro lado a los que no alcanzan dicha edad, amparándoseles no sólo en sus derechos, que sería lo justo, sino que también otorgándoseles privilegios a costa de los intereses de los demás. Ahí está uno de los ejemplos de injusticia sonrojante nuestra flamante Subsecretaría de la Marina Civil, constituida a base de los privilegiados que, para

serlo (aparte los exámenes que han sufrido), les ha bastado venir a este mundo más tarde que los demás.

El caballo de batalla o el principal argumento que se esgrimía para conseguir que las Comandancias de Marina (hoy Delegaciones) fueran regidas por los marinos civiles, era la de que había que proporcionar los medios de vida a los marinos que, por su edad, no podían responder a la fatiga que supone el trabajo del mar. Y ¿qué se ha hecho de tantas promesas? No tan sólo no reconocerles ese derecho moral y humano, sino que ni tan siquiera admitirles la igualdad con los demás compañeros para presentarse en las oposiciones. Es cierto que en las últimas oposiciones levantaron el veto a la limitación de la edad que se imponía en la anterior. Pero ¿cuándo fué eso? Cuando sólo faltaban dos ó tres meses para las oposiciones, quebrando con ello los deseos de muchos que se hubieran presentado, si, para prepararse, se les hubiera dado suficiente tiempo. Y no quiero detallar los razonamientos (?), ñoñeces que aducían muchos de los privilegiados por la edad, que no por su meollo, quienes haciéndose más papistas que el papa exponían que el Gobierno no podía admitir el derecho a la oposición de los que sobrepasaban los cuarenta y cinco años, por impedírsele el Estatuto de la Ley de Clases Pasivas. Ya se ha visto que no ha sido así; y además ¿qué les importaba a ellos? Su obligación era, por lo menos, defender iguales derechos para todos, a fin de que no subsistiera el atropello. Ahora, con motivo de la aprobación del Reglamento del Montepío, los señores confeccionadores del mismo han continuado por la misma senda de desigualdades irritantes, estableciendo en él dos castas: la de los parias, que son los de más de cuarenta y cinco años, y la de los usufructuarios del trabajo de los parias, que son los de menos de cuarenta y cinco años. Para los

primeros una migaja, nada; para los segundos, naturalmente, una asignación vitalicia, magníficamente señalada, de 3.500 pesetas anuales.

Los señores autores de tal esperpento de Reglamento nos explicarán el fundamento de un tal desaguisado que motiva tal distinción. En el de un marino, por ejemplo, que ingresa a los cuarenta y seis años que, a sus sesenta, sólo recibirá las cuotas por él entregadas con sus intereses, mas una bonificación, que ya sabemos cuál será, y el del marino que ingresa a los cuarenta y cinco años que, al llegar a sus sesenta, tendrá 3.500 pesetas anualmente, habiendo la diferencia en aportación de cuotas entre ambos de sólo 48 duros.

Se ve que a dichos señores y a sus consejeros nada les ha preocupado la suerte futura de la vejez de los mayores de cuarenta y cinco años, para dejarlos así castigados; cuando, en buena ley, los de más edad son quienes deberían gozar de las preferencias, asegurándoseles el máximo de bienestar, como acontece en todas partes, menos entre nosotros.

¿No es esto la existencia de castas de que antes hemos hablado? ¿Es esta la legalidad, fraternidad y demás zarandajas que traemos en boca para la unión de todos? Y ¿qué hace ante tales injusticias nuestra Asociación de Bilbao, sin intervenir con la Federación para subsanarlas? ¡CUIDADO! A nadie deberá sorprender si mañana, echándolo todo por la borda, aparece un llamamiento para hacer la unión de todos los que pasamos de cuarenta y cinco años que, formando una nueva Federación, levantemos nuestra personalidad, hoy arrinconada, y defendamos, sea como sea, nuestros intereses lesionados torpe e inicua-mente.

JOSE BAUTISTA MARCAIDA

N. de la R.—Este artículo quedó compuesto para el número de junio, habiéndosele retirado por falta de espacio al ajustar.

NUESTRA ORGANIZACION

Lo que vemos y lo que debemos de ver

La unión de las clases trabajadoras del mar ni es una idea nueva ni mucho menos de exclusiva propiedad. Es la aspiración por muchos expuesta, y sin duda por todos deseada, y ahora, ante las deficiencias de la Federación y de todas nuestras organizaciones sociales, plasmadas en los últimos acontecimientos internos de las mismas, donde olvidando el fin a que han sido creadas se lucha por fulano o mengano, haciendo de esto campaña para desprestigiar a esta o aquella entidad y restarles así socios que engrosen sus filas, es cuando más palpablemente se halla la imperiosa necesidad de una reforma total, de una reconstrucción de nuestro organismo social.

Quienes tenemos la "dicha" (que hoy, ante la crisis general así podemos llamarla), de recorrer la península en constante peregrinación, no podemos menos que lamentarnos del cuadro desolador que nos presentan nuestras sociedades. El olvido de los fines para que han sido fundadas, el abandono de la lucha por reivindicaciones, que los nautas asociados han confiado en compañeros a los que se les eligieron como directivos, coronado con el desmedrado deseo de preponderancia y vergonzosa lucha sorda entre nuestras sociedades y el reparto de hojitas que se dicen de claridad meridiana, pero a cuyas aclaraciones se les niega la contestación, es lo único que vemos por todos los puertos y ante esto hemos de rebelarnos, hemos de conseguir que en nuestro seno no haya nombres, sino hombres, y si los nombres pretenden medrar hemos de extirparlos como gérmenes perniciosos a nuestra organización, sea quien sea y caiga quien caiga.

A gestiones cerca de los Poderes públicos, infecundos generalmente, a cartitas zahirientes de sociedad a sociedad y polémicas entre directivos, se limita la acción de la actual organización. ¿Cuál es la causa de que esas gestiones no fructifiquen? El estado y la forma de nuestra organización, con tantas directivas como sociedades autónomas, que impide el efectuar una labor de conjunto, fallando así la sensación de fuerza que nos es tan necesaria. Y el resto, ¿a qué es debido? A la deficiente reglamentación de la Federación, en la que aparecen lagunas de inmensidad oceánica, originando esto, que asuntos que por su índole general debían de ser sancionados por la Federación, son devueltos por ésta, vuelven a ella y así se pasan meses sin que lleguen a ser sancionados. Sin embargo, los asuntos de carácter general, aplicable su sanción en un futuro, es la Federación quien debe sancionarlos limitándose las sociedades a sancionar los pleitos de orden interno de las mismas.

Los destellos aislados de defensa social, tal como el reciente de la Junquera, que debían de alentarnos para luchar con más ahínco y ampliar nuestro campo de acción hasta el logro de nuestra reivindicación social, no logran sacarnos del círculo vicioso en el que nuestra apatía social nos ha encerrado.

Y esto es lo que vemos.

Tiempos atrás, en los momentos en que por unánime aplauso y regocijo entre los marinos se fundaba la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Civil, propuse en una sociedad que en vez de Federación fuese una Asociación única, que, radicando en Madrid, absorbiese

a todas las asociaciones que constituían la Federación, quedando estas asociaciones convertidas en delegaciones de la Asociación única. Esta proposición fué en aquellos tiempos fácilmente rebatida, con la única alegación de que era necesario continuasen todas las asociaciones para poder ganar la elección del vocal corporativo de la famosa Caja de Pandora (Junta Consultiva de Navegación y Pesca), en la que tan necesario nos era tener una representación nuestra; pero hoy no existe, a Dios gracias, ninguna Caja de Pandora ni ningún organismo en el que nos sea necesario hacer número de asociaciones, sino que, por el contrario, es necesario hacer fuerza en todos los órdenes de nuestra vida social.

Nuestra organización, si queremos que sea eficaz, no perdiendo el tiempo en bagatelas que nada nos solucionan, debe ser a base de una Asociación única (al igual que el Montepío Marítimo), que, dirigida por una Junta Central de elección popular entre todos los marinos y por todos los marinos, dé normas a las actuales sociedades convertidas en Delegaciones, y a su vez dirigidas por una Junta compuesta de un delegado y un corto número de socios de la inscripción en que radique, con la única misión de informar y estudiar los problemas locales que han de ser sancionados por el pleno de la Asociación.

Las Juntas generales de esta Asociación se celebrarían, por turno riguroso, en los distintos puertos del litoral, previamente convocados todos los marinos, las que serían más frecuentes que en la actualidad, usándose el plebiscito para los asuntos de máxima gravedad, única forma de ser sancionados a tenor de la mayoría, dada nuestra profesión.

Las actuales sociedades que formasen esta nueva y las que en un futuro ingresasen, entregarían sus bienes y saldos a la Asociación única, ya que éstos, consecuencias de las aportaciones de los socios, no son para tener una

sociedad más o menos rica, sino para conseguir el mayor número de mejoras, no mirando las formas, sino el fin.

Quizá esto sea uno de los inconvenientes por el necio sentimiento que muchos poseemos en pertenecer a una sociedad con saneados fondos; pero todos los que sinceramente sientan la imperiosa necesidad de lograr nuestro bienestar y respeto social, deben comprender lo ridículo de este sentimiento que no nos lleva más que a la desunión, por unas miserables pesetas salpicadas de futil vanidad.

Establecida así nuestra organización evitaríamos la actual lucha existente entre nuestras sociedades, por el hecho de pertenecer a una u otra región; el deseo de muchos de medrar al socaire de las sociedades, con desmesurado amor a sus ganancias, adobado por ligerísimo (o nulo) amor a la clase, y lograríamos la *unión* tan deseada por todos, con la consiguiente fuerza que esto supondría.

Para conseguir esto nos encontraríamos en nuestro camino con escollos, unos a flor de agua, otros en los que al romperse la mar les cubra de blanca espuma que nos los denuncie y los más flotando entre dos aguas; pero los unos y los otros no debemos orillarlos, no llegar a la meta habiéndolos bordeado a prudencial distancia, sino que debemos ir rectos hacia ellos, volarlos, dejando el camino expedito de entorpecimientos y pasar sobre ellos.

Un poco de buena voluntad por las directivas de todas nuestras sociedades, un mucho de entusiasmo por parte de todos los nautas dejando lejos de nosotros el "ostracismo" a que nos hallamos sometidos, sería lo suficiente para conseguir esto, evitándose así que mientras unas sociedades se encierran en el mutismo, otras se erijan en dictadoras de normas e inmaculadas de faltas.

Y esto es lo que debemos de ver.

OAR-ARTETA

Junio de 1934.

En torno al Montepío

Al señor Ministro correspondiente

Está a punto de ponerse en marcha el Montepío Marítimo Nacional. ¡Pero sostenido cómo, santo Dios! Nadie diría que se haya confeccionado eso en serio. Y, sin embargo, es así. Se presentó a la firma ministerial el modo de arbitrar los recursos indispensables a su modestísimo desarrollo y lo borró de un plumazo, sin darle más importancia que a la tachadura de un número del programa de fiestas que no fuese de su agrado.

Con seguridad que ni ha preguntado en qué tono de protección oficial nos hallábamos situados, de la que el Estado concede a la Marina Mercante, ya que somos parte integrante de ella, y no ciertamente la más despreciable; ni si había o no preferencias y postergaciones deprimentes en el reparto de las poquísimas pesetas que se destinan al fomento de ese ramo de la riqueza nacional, que se muere a chorros por torpeza impenitente de nuestra alta dirección en política marítima. Claro que haber preguntado eso sería tanto como quererse enterar de lo que le incumbía en la materia, numerito antipático del programa de fiestas que su predecesor se dignó borrar presuroso, porque no le agradaba, como si borrándolo resolviese o eliminara el problema en sí, sabia manera que tenemos de gobernar en este bendito país de los despropósitos.

Y todo esto nos ha parecido a nosotros muy mal; francamente mal. Si los impuestos sometidos a la aprobación ministerial eran realmente inadmisibles (y valga el calificativo), debió sustituirseles inmediatamente por otros admisibles; pero nunca haberle dado carpetazo a un problema que chorrea sangre, que

con ello no se resolvía nada. Después de todo, ¿no hay una protección oficial para la Marina Mercante? Pues si no admitía el prócer de turno otro modo de arbitrar recursos para el Montepío que los establecidos y no se nos adjudica para ello más que el 4 por 100 de dicha protección oficial, que no basta ni remotamente, pues habérsenos adjudicado el 10 o el 15 o el necesario para dejar atendida nuestra vejez con decoro, y a nosotros se nos daría una higa que ese dinero saliera de aquí o de allá. El caso es que no se nos deje arrumbados en el arroyo cuando no sirvamos para navegar, que es la madre del cordero.

Nuestra dura profesión tiene un limitadísimo marco de vida activa, a cuyo margen sólo nos espera la caridad pública o privada, si no viene antes el Montepío en nuestro auxilio. Y con los ingresos que sobrenadan del expurgo verificado, sólo alcanzará para un simulacro de Montepío, y hemos de convenir en que no se puede vivir de la ficción, que la vida es muy seria y está sujeta a imperiosas exigencias mínimas.

Vuelva, pues, señor ministro, sobre lo andado y revise más cuidadosamente cuanto ha examinado y tachado su predecesor, que no es un numerito antipático del programa de fiestas, como púdole parecer, sino un gemido angustioso pidiendo pan, de unos pobres ancianos que han agotado su juventud al servicio de la patria en su más cruda actividad, con unos sueldos de hambre inexprimibles y un porvenir negro como la noche.

Medite un momento, señor ministro: si a nuestra ancianidad, que es lo más respetable de nuestro ser, se la arroja a la miseria cuan-

do no sirve para nada, ¿con qué derecho va nadie a esperar nada bueno de nosotros? Por favor: examine de nuevo esos ingresos y examínelos con más cariño que su predecesor, por aquello del color del cristal con que se mira, que nuestros viejos han hambre y sed de lo más elemental para vivir y en sus manos tiene la llave de la despesa.

Por los clavos de Cristo, señor ministro: tenga la bondad de no dejarnos mal recuerdo de su paso por el banco azul, que de esa clase de alimentos ya estamos hartos.

INGRESOS

¿Que tenemos que ser machacones? Pues a machacar de firme hasta sudar tinta. Hay que sacar pesetas hasta del mismísimo infierno para nuestro Montepío, porque las necesita para vivir, y es necesario que viva. Pero antes de ir tan lejos rebusquemos por aquí cerquita, donde están las tarifas de practicaes brindándonos su sabroso fruto, y que es el campo más indicado de donde nutrirnos, por ser el menos gravoso a nuestra bandera. Se podría entregar ese servicio, como en contrato, al Montepío Marítimo. ¿No se regalan prebendas y contratos a diestro y siniestro? Hasta con dudosa limpieza. En cambio, esto sería de lo más moral y provechoso. Porque si no, ¿de qué vamos a vivir los marinos viejos? ¿Del aire? Los sueldos en vigor no dan más que para mal vivir; no cabe hacer economías. Y no podemos consentir que nuestros viejos se mueran de hambre. De nada nos sirve el Montepío que se ha establecido con la caja vacía; hay que llenarla de donde sea, y aquí hay un venero precioso aún sin explotar.

¿Pero dónde están esos navieros tan ciegos, que no nos ayudan a ventilar esto? ¿No ven que aún no les hemos pasado la cuenta

y que lo que no salga por otra parte para ese sostén tendrá que salir de su propia caja? Porque si el marino no vive de la marina: ¿de qué va a vivir entonces? Si no despiertan pronto, vamos a tenerles que dar, muy a nuestro pesar, el mismo trato que dan ellos a nuestros ancianos, en justa reciprocidad.

Partiendo, pues, de la base de que hay que atender a la vejez del marino, y no con denigrante limosna (y habrá que partir de aquí, o no habrá vergüenza entre nosotros): ¿No conviene a los armadores unirsenos para explotar este precioso filón y sacar dinero de donde lo haya, mientras pueda ser fuera de su caja? Pues que se muevan de una vez y entremos en negociaciones, porque si no pronto rondaremos tras de ella, y entonces será más difícil de entendernos.

De entre los ingresos de practicaes hay también que recuperar esas dos terceras partes del famoso sexto. Y el Estado que pague a sus empleados de sus fondos propios, y no los deje a dieta, para luego traernos a completar su nutrición a extramuros a un campo impropio de ese fin.

Hay que revolucionar toda nuestra economía, si es preciso, para llenar esta laguna, y para que haya paz y sosiego en nuestra casa, y para que los negocios vayan bien. Nos hemos propuesto sacar, de donde lo haya, el dinero preciso para que el Montepío marche, y ese es el precio de nuestra conformidad. Si nuestros viejos tienen que seguir muriéndose de hambre, nos oirán hasta las piedras: o se nos atiende, o daremos la guerra. ¿Qué es esto de que los prácticos de puerto ganen más que un capitán general, y que entre tanto los marinos viejos se mueran de hambre? ¿Dónde está aquí la Justicia, o para qué sirve? ¿Sólo para meter a la gente en la cárcel? ¡Bendito sea Dios!

MODESTO LARRAMENDI

INFORMACION PARTICULAR DE LAS ASOCIACIONES FEDERADAS

Asociación de Maquinistas Navales de Santander

Necrológica.

En esta ciudad dejó de existir el día 24 de mayo don Julián Costea, honorable señor, modelo de caballeros, muy querido y estimado por cuantos en su larga vida tuvieron la ocasión de tratarlo.

A sus hijos don Rafael, maquinista jefe de la Marina de Guerra, y don Francisco Costea, maquinista de la Marina mercante y afiliado nuestro, como así mismo al resto de su dignísima familia, esta Asociación de Maquinistas les manifiesta su más sentido pésame por tan irreparable pérdida.

Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Valencia

Ponemos en conocimiento de todas las Asociaciones federadas, como asimismo de todos los compañeros, para que tomen buena nota de ello los nombres de los señores que a continuación mencionamos:

Don Antonio Monfort Belenguer, don Emilio Oliver Barberá, don Enrique Chinesta Ibáñez y don Eduardo Echevarría Grande, oficiales de la Trasmediterránea, que han solicitado ser baja en esta Asociación y que les ha sido admitida. El hecho en sí no tendría nada de particular, pero es el caso que uno de ellos— el Sr. Monfort, promotor, según él, de presentar candidato para las elecciones de vocales de la *Institución Benéfica* de la mentada Compañía al Sr. Vallejo, expulsado recientemente por su actuación en dicho asunto de la Asociación de Barcelona y con cuya entidad nos solidarizamos—fundamenta su baja por lo hecho en dicha Asociación con el tal directivo. ¡Ha hecho bien, porque nos ha ahorrado un trabajo! Se nos ha anunciado que a estas bajas seguirán otras muchas de varios asociados nuestros de la misma Empresa, y de realizarse no nos sorprenderá tal

cosa, puesto que lo esperábamos, pero no debemos olvidar, y por ello queremos que tomen buena nota todos los compañeros, que los que han iniciado esta maniobra son precisamente familiares del grupo de inspectores de la Compañía.

La maniobra está clara y nunca quisimos que estas disidencias trascendiesen y llegasen a oídos de los navieros, para no hacer el juego a éstos y a quienes luego se presentarán ante sus compañeros como *víctimas*, siendo tan diferente la realidad de los hechos.

Estos mismos señores, anuncian la formación de otra Sociedad *sola y exclusivamente del personal de Trasmediterránea*, con el pretexto que tanto esta Asociación, como la de Barcelona, y por consiguiente la Federación, no defienden sus intereses como ellos los entienden. Los tiempos no son muy propicios para que prosperen tales manejos y si a tal llegan no debemos asustarnos por tan poca cosa, pensando en que quizás salgamos ganando, porque así irán deslindándose posiciones y conoceremos perfectamente al personal de uno y otro sector, sector pequeño, que

quiere ser manejado, ¡oh, signo de los tiempos!, por los que conviven con el mando de la Compañía donde prestan sus servicios; el tiempo se encargará de hacer justicia. Prometemos dar en el próximo número los nom-

bres de todos los que vayan dándose de baja por dicho motivo, para que el personal federado los tenga en cuenta en su día.

Valencia, junio de 1934.

Agrupación Náutica de Bilbao

Acta de la reunión de la Junta directiva de Agrupación Náutica de Bilbao del 8 de junio de 1934.

Preside el Sr. Muñoz y asisten los señores Barrado, Borreguero, Trifol, Ugalde y Ruiz, excusando su asistencia el Sr. Duñabeitia.

Se aprueba el acta de la reunión del día primero, aclarando el secretario que el señor Zarandona, capitán del vapor "Caruso", se personó días pasados en esta entidad para indicar que el permiso lo va a disfrutar ahora, aprovechando la estación veraniega, ya que tiene que ir a un balneario a tomar aguas.

Cuentas.—Se aprueban las presentadas, correspondientes al presente mes, inspeccionadas por el vocal de mes, que arroja un superávit de 3.082,70 pesetas.

Montepío.—Se acuerda dirigimos al Instituto Social de la Marina solicitando informes sobre la cantidad que, procedente de la Asociación de Capitanes y Oficiales, se hizo cargo el mismo.

Jesús A. Ispizúa.—Se acuerda designar abogado que defienda a este asociado en el Tribunal Industrial.

Asociación de Gijón.—Nos informamos de la circular de esta entidad sobre el caso de la Casa Junquera, acordándose anunciar que no debe acudir a dicha Casa ningún asociado; enviar un telegrama a dicha entidad solidarizándonos y dar cuenta de estos acuerdos a la Federación.

Federación.—Se da cuenta de una carta recibida de un asociado haciendo resaltar las anomalías y preferencias de la Federación y

proponiendo se comunique a ésta que debe rectificar su conducta y terminar con las vejaciones y trato desigual de que hace objeto a esta Agrupación.

Con este motivo el Sr. Valle, que con algunos otros asociados concurre a la reunión de la Directiva, manifiesta que no puede aceptar lo que la Federación dice en su carta del 30 de mayo, al asegurar que él tiene la culpa de la polémica que se ha establecido acerca de algunas cuestiones en la Revista, pues él se limitó a dar publicidad a manifestaciones del presidente de la Federación en Bilbao cuando el caso se había llevado a la calle en forma desfigurada, manifestaciones que el presidente no rectificó en nada, sino que se limitó a puntualizar sin que ello las desfigurara.

El Sr. Trifol dice que lo manifestado por el Sr. Valle es cierto y que el caso se dio porque el Sr. Azcoaga dijo en Gijón cosas completamente distintas de las dichas en Bilbao (1), lo que había originado la polémica en la calle y la aclaración del Sr. Valle.

Se examina la situación por otros varios señores, acordándose manifestar a la Federación nuestro disgusto de acuerdo con la propuesta del asociado proponente y nuestro cri-

(1) *N. de la R.*—El Sr. Azcoaga se remite al testimonio de los numerosos asistentes a la última Asamblea de la Asociación Náutica de Gijón, para probar que no son ciertas las afirmaciones del Sr. Trifol, ya que lo que dijo en ella no difiere en lo más mínimo de lo que expresó en la Asamblea de Agrupación Náutica, a la que asistió en el mes de febrero, y que las objeciones que le hicieron en Gijón los socios de Agrupación que asistieron son idénticas a las que le fueron hechas en Bilbao.

terio, acerca de la polémica, de acuerdo con el Sr. Valle.

Vocal en la Junta Central.—Se lee una carta del Sr. Duñabeitia, en la que comunica su dimisión de la Junta Central de la Federación, basándose en la forma irregular en que se ha provisto el cargo de vocal del Tribunal de exámenes, sin darle conocimiento a él, como tal vocal, ni a la Agrupación.

Intervienen en la discusión todos los reunidos, reconociendo que la forma en que la Federación procede con esta Agrupación no tiene nada de amistosa, sino que parece se dedica a desestimar cuanto se propone acerca de táctica y puntos de vista, llegando incluso a no publicar desde hace tres meses nada de lo que se le ha enviado para la Revista. Se examina, también, la actuación de la Federación en diferentes problemas, comprobándose que al hacer reclamaciones ante las altas autoridades y gestiones para nuevas conquistas de base legal, lo hace casi siempre a instancia nuestra, mediante iniciativas nuestras, lo que demuestra que no vamos desorientados en nuestra orientación. Finalmente, después de este examen de la posición que la Federación parece tiene adoptado para con esta Agrupación, se acuerda aceptar la dimisión del vocal a esta entidad en la Junta Central por hallarla justificada; protestar del proceder de la Federación en este caso y llevar el asunto a la Asamblea, absteniéndose la Directiva de nombrar vocal que le sustituya. Igualmente se acordó enviar un extracto de esta acta a MARINA CIVIL para su publicación (1).

(1) *N. de la R.*—La designación de vocal del Tribunal de exámenes para capitanes y pilotos se hizo, en la forma reglamentaria, mediante consulta por circular (número 234) a todas las Asociaciones (de la que se remitió copia a los miembros de la Junta Central) y se resolvió por mayoría—siete votos contra dos—, comunicándose el resultado a la Administración, no se efectuó la consulta telegráfica que propuso Agrupación,

Cuentas.—Teniendo conocimiento de que los asociados de esta entidad han recibido una hoja en que se trata de la situación económica nuestra y de irregularidades existentes en las mismas, para satisfacción de los componentes de esta Agrupación, se acuerda solicitar la revisión de ellas por un perito mercantil que designará el Colegio de esta localidad, a cuyo fin se le dirigirá la oportuna invitación.

Vapor "Arichachu".—Vistas las cartas recibidas acerca del incidente ocurrido en este barco de la Asociación de Capitanes de Barcelona, del presidente de la Federación, del segundo oficial de dicho barco, Sr. Insausti, y de la Delegación de Barcelona, se acuerda convocar al que estuvo de tercero, Sr. Ortiz de Zárate, para aclarar algunos extremos de su declaración anterior.

* * *

Aparte de los asuntos citados se trataron algunas otras cuestiones de importancia muy secundaria, cuya relación omitimos.

porque, dado lo explícito de las contestaciones recibidas, no era necesaria.

Para la Revista ha remitido Agrupación Náutica en los tres últimos meses su información particular, que se ha publicado siempre que la ha remitido, y tres artículos: uno fué rechazado por la mayoría de las Asociaciones, a las que se consultó en cumplimiento del artículo 45 del Reglamento federal; otro fué devuelto, por combatir al editorial del mes de mayo, en virtud de las atribuciones que confiere dicho artículo 45, habiéndose advertido el procedimiento reglamentario caso de disconformidad, y el tercero, compuesto para el número de junio, hubo que retirarlo al ajustar por falta de espacio y se publica en éste. También remitió Agrupación unas aclaraciones a un artículo, cuya publicación se consultó a las Asociaciones, que, al ser retirado por su autor, las hizo innecesarias.

Entendemos que la Federación no ha efectuado vejaciones ni concedido trato desigual ni poco amistoso a Agrupación, a la que considera tan digna de consideración y respeto como la que más, siendo prueba de ello la atención con que acoge sus iniciativas, y lamenta la dimisión que ha aceptado y su disgusto, que cree producto de interpretaciones erróneas, el que está dispuesta a hacer desaparecer en cuanto esté a su alcance.

Los incidentes entre el personal.

Se pone en conocimiento de todos los asociados de esta entidad que cuando les ocurra algún incidente en los barcos en que prestan sus servicios deben comunicarlo inmediatamente a Agrupación Náutica, por carta o conferencia telefónica, con objeto de que ésta tenga conocimiento del caso y pueda resolverlo a satisfacción.

Esta advertencia va dirigida, preferentemente, a cuantos incidentes se refieren a cuestiones de orden personal en que se hallen mezclados otros náuticos, maquinistas ó personal subalterno y tiende a que antes de que se agudicen diferencias que puedan producirse se dé una solución por la Agrupación Náutica a todo lo que se refiera a sus asociados.

Por tanto, recomendamos nuevamente que cualquier incidente que afecte a nuestros asociados, en cualquier puerto, nos lo consulte directamente a esta Agrupación.

El mes de permiso.

A los efectos del cumplimiento de lo establecido en relación con el mes de permiso ponemos en conocimiento de nuestros asociados que todos los que no hayan disfrutado del mes de permiso deben comunicarlo a esta Agrupación, con indicación de la fecha de ingreso en la entidad y época en que les corresponde disfrutarlo.

Hemos de adelantar que en la actualidad venimos haciendo denuncias de todo los barcos en que sabemos existe personal sin disfrutar del mes de permiso, lo que seguiremos

haciendo en todos los casos, y sabemos, también, que las autoridades comienzan a preocuparse de la cuestión y llegan a conminar a las Empresas que no conceden los permisos con las sanciones correspondientes.

Debemos adelantar que la Directiva tiene el propósito de sancionar los casos que conozca de incumplimiento del mes de permiso por parte del personal, por lo que recomendamos que todos los que no hayan disfrutado el permiso lo comuniquen a esta entidad.

Necrológicas.

Con gran sentimiento nos informamos del fallecimiento de nuestro compañero don Antonio Cela Vigo, acaecida a consecuencia de una operación que le fué practicada.

A su familia, a la que acompañamos en las gestiones pertinentes para la consecución de la indemnización que le corresponde, enviamos desde aquí nuestras más sincera condolencia.

— Igualmente tenemos conocimiento del fallecimiento de la madre de nuestro asociado don José Luis Urrutia, acaecida recientemente.

Reciba nuestro amigo el pésame más sentido.

CONVOCATORIA

Por la presente, y a reserva de remitir en su día a todos los asociados el orden del día correspondiente, se hace público que esta Agrupación Náutica celebrará Asamblea general ordinaria el día 22 del corriente mes de julio, en su domicilio social, Ripa, 4, primero.

Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Cádiz

Extracto de la Junta general extraordinaria del 26 de abril de 1934.

En la ciudad de Cádiz, siendo las seis de la tarde del día 26 de abril de 1934, se reunie-

ron en Junta general extraordinaria gran número de asociados, bajo la presidencia del Sr. Suárez, que la ocupa por ausencia del Sr. López Carvajal. Una vez abierta la sesión la presidencia da cuenta de que enterada de

la información pública presentada por la Superioridad sobre el anteproyecto de comunicaciones marítimas, objeto de esta Junta general, explica los absurdos que observa en dicho anteproyecto, por lo cual presenta uno acompañado de una Memoria, donde cree subsanar los errores que a su entender existen en el de la Superioridad. Al dar lectura a la mencionada Memoria y al conocerse el encabezamiento donde aparecían unidos los nombres de esta entidad con la de la otra Asociación no federada hay una interrupción, por la que se protesta de que vayan unidas las dos entidades sin haber tenido un acuerdo previo de esta Junta directiva. La presidencia explica el porqué no ha dado cuenta a la Directiva, como, efectivamente, le censuran, de ir juntas en el proyecto las dos entidades; pero en vista de la disconformidad que observa en los reunidos cree que quedaría todo solucionado con no mandarlo, y aunque no se estaba conforme por ser antirreglamentario también, se oponen a que no se remita, por ser un trabajo esmerado y ya concluido definitivamente, sin que se pueda hacer en él ninguna modificación. Hay diversidad de criterios sobre si es reglamentario o no el mandarlo a la Federación, acordándose en definitivo el de protestar a la misma por no haber remitido una copia del anteproyecto para su mejor estudio y no haber dado lugar a que, por la premura del tiempo, se haya confeccionado sin los trámites legales, y haciéndole constar al mismo tiempo en carta el porqué van unidas las dos Asociaciones motivo de la protesta y censura que se observa.

No habiendo otro asunto de que tratar, el

presidente da por terminado el acto, levantando la sesión a las nueve de la noche.

NOTA.—Comoquiera que al hacer el extracto de las actas, por su extensión, en algunas para su inserción en MARINA CIVIL se omiten involuntariamente infinidad de datos y detalles que a nuestros asociados seguramente les interesarán, les rogamos por la presente nota que quienes lo deseen se pasen por esta Secretaría, y tanto los libros de actas como los datos que necesiten estarán, como siempre estuvieron, a disposición de todos, advirtiéndoles que en los extractos de las Juntas siguientes podrán aclarar, sucesivamente, los detalles que necesiten para su completo conocimiento.

Altas y bajas.

Han sido dados de bajas en esta Asociación por falta de pago los señores siguientes:

Don Alfonso Treviño Salas, don Eduardo Campos Morilla, don Manuel Nieto G. Villaescusa y don Rufino Nieto G. Villaescusa.

A don Joaquín Gener Moreno, por estar al descubierto con la Asociación de Barcelona, la que nos dice adeuda varias cuotas.

A don Antonio Nadal Vich, que nos escribe dándose de baja en esta entidad por el deplorable efecto que le han causado los artículos publicados en MARINA CIVIL en difamatoria campaña contra los prácticos de Puerto, campaña que contra nadie absolutamente ha emprendido nunca esta Asociación y de la que siempre ha protestado y aún protesta.

Por ésta quedan advertidas todas las Asociaciones federadas para que tengan en cuenta el acuerdo federal de no admitir a ninguno de los dados de bajas por ésta sin antes consultar a esta Asociación.

De alta han sido dado los señores siguientes:

Don Jesús González González, capitán, y don Rodrigo Bavis Rodríguez, piloto.

Sindicato Marítimo Cañario

Nuevo Comité ejecutivo.

Presidente, don Fausto Miñón; vicepresidente, don Antonio Ravelo; secretario, don Justo Martín; vicesecretario, don Tiburcio Garrido;

vocales: don Antonio Medina, don Luis Vallejo, don Cristóbal Cabrera, don Javier Perdomo, don Alfonso Armas, don Tomás Ravelo, don Juan González, don José Moreno, don Rafael Rodríguez y don Francisco Miranda.

INFORMACION DE LA U. R. E.

Rogamos a todos los compañeros socios de la Unión, sea cualquiera la Empresa en que trabajen, que rellenen el adjunto boletín, remitiéndolo a la Comisión ejecutiva.

UNION DE RADIOTELEGRAFISTAS ESPAÑOLES

APARTADO 433.- MADRID



Nombre y apellidos

socio núm., fecha de nacimiento

....., lugar

clase de título o certificado

....., fecha

....., número

domicilio

....., compañía en que trabaja

....., fecha de ingreso en ella

....., fechas de bajas

y reingresos, en su caso

clase de servicios que presta (seguridad de las vidas o comerciales)

....., destino

....., sueldo anual

gratificaciones por todos conceptos, con indicación de estos

Observaciones

Antigüedad total de servicios en la profesión, con indicación de las Empresas en que se trabajó y fechas de ingreso y cese en las mismas

Permisos que ha disfrutado desde que están en vigor las Bases de Trabajo de los servicios en que se halla colocado (los datos deben ser de la mayor exactitud)

Desde	hasta	motivos	sueldo	viajes
desde	hasta	motivos	sueldo	viajes
desde	hasta	motivos	sueldo	viajes
desde	hasta	motivos	sueldo	viajes

(En la casilla "motivos" indíquese: reglamentario, enfermo, amarre buque, particular, etc. En la de "sueldo" indíquese el total cobrado por todos conceptos. En las de "viajes" indíquese el total percibido.)

Observaciones

Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española de Barcelona

Junta general ordinaria.

Se verificó el día 10 de junio de 1934, a las diez de su mañana, aprobándose en ella: la Memoria de Secretaría, el estado de cuentas y el reglamento interior de la Junta directiva.

La Asamblea interesó de la Junta directiva que ponga toda su atención en la cuestión del paro forzoso por que atraviesa el personal, y que se procure por todos los medios que los marinos mercantes mayores de cuarenta y cinco años se beneficien en toda su amplitud del Montepío Marítimo. También se manifestó la Asamblea en contra del proyecto de títulos profesionales que la Subsecretaría tiene en cartera, por creerlo muy perjudicial para la clase.

Junta general extraordinaria.

Tuvo lugar el día 10 de junio de 1934, a las doce de su mañana. Visto y leído el expediente incoado por la Comisión de cinco socios de esta entidad contra el vocal y socio de la misma Elicio Vallejo Martín, la Asamblea acordó por unanimidad expulsar al citado individuo del seno de esta Asociación por quedar plenamente demostrada su conducta amoralmente societaria. También se acordó solicitar de la Federación la aprobación de esta resolución. Asistieron a esa Asamblea, previo permiso, los oficiales del "Ciudad de Valencia", Sres. Monfort y Tonda, hijo y sobrino, respectivamente, de dos inspectores de la Transmediterránea. Hicieron uso de la palabra en toda su amplitud, y su intervención en pro de la postura Vallejo dió oportunidad para que

se entablara debate, del cual surgieron razones y conclusiones que vinieron a reforzar la evidencia de la desleal y antisocietaria trayectoria del expedientado.

Nuestra intervención en el asunto del "Arichachu".

Como nuestra intervención en este caso ha sido absolutamente correcta y lógica no necesitamos salir al paso al poco verídico e insidioso artículo de fondo de *Marina Social*, órgano de la Federación de Oficiales de Máquina. Nos basta reproducir la carta que a continuación insertamos, para que nuestra satisfacción sea completa:

"Oportunamente recibimos sus muy atentas 23 y 28 del próximo pasado mayo, las cuales merecieron nuestra mejor atención. Agradecemos sinceramente la amplia información que nos tramite el Sr. Codina, la cual viene a dar mucha luz sobre el caso del "Arichachu"..."

Con su carta quedan desvanecidas nuestras dudas, congratulándonos de que sea así, en bien de la clase y de la Federación que hasta ahora supo respetar y apoyar en todo momento los derechos de los maquinistas que nosotros tuvimos a bien someter a su conocimiento.

Al mismo tiempo que les reiteramos nuestra gratitud por su amplia información nos es grato ofrecernos a la reciproca, y mientras se nos presenta ocasión, quedamos suyos afectísimos ss. ss., amigos y compañeros, que e. s. m., Asociación Maquinistas Navales de Gijón.—El presidente, Jenaro Alvarez (rubricado)."

Asociación Náutica de Gijón

Muchos son los asociados que han mandado ya los boletines en que se les consulta sobre su actitud en caso de que creamos nece-

sario declarar un paro para evitar atropellos que se dice proyectáanse por parte de los navieros directamente y hasta por medio de

nuevas y lesivas disposiciones sobre estudios, títulos, exámenes, etc., pero también faltan algunos por remitirlo, y a éstos suplicamos con el mayor encarecimiento lo hagan pronto, porque se quiere saber concretamente el sentir de cada asociado.

Hasta la fecha los que han contestado lo hacen en sentido afirmativo y unánime en cuanto al paro; hay, pues, en esto absoluta unanimidad, lo que nos llena de satisfacción.

Remitan el Boletín quienes no lo hicieron ya y sabremos lo que se puede esperar de todos y cada uno de los socios y lo que la Asociación puede ofrecer a la clase y a la Federación sobre seguro y para cumplirlo disciplinadamente.

* * *

En la Junta general del día 10 de junio, después de tratar varios asuntos, entre ellos el conflicto con la Casa Junquera, designando al efecto una Comisión que le visitara el lunes, a primera hora, para resolver definitivamente en uno o en otro sentido, se estudiaron minuciosamente los proyectos de la Administración—en cuya confección no intervinieron ni las Federaciones ni las Asociaciones—sobre Estatutos de Escuelas de Náutica y Reglamentos de los títulos. Después de larga y animada discusión, en la que intervinieron miembros de las Asociaciones federadas de Bilbao, Santander y Alicante—a los que se concedió para todo voz y voto, requiriendo principalmente su parecer en todos los asuntos—se acordó por unanimidad, y habiendo producido gran indignación dichos proyectos, rechazarlos en absoluto por perjudiciales a la clase y contrarios a acuerdos tomados ya en Asambleas federales. Así mismo acordó pedir con la mayor energía a la Federación que los rechace y gestione no se creen nuevos títulos, que se cierren las Escuelas de Náutica por cinco años, y al abrirlas se reduzcan a un barco-escuela solamente, o, a lo sumo, a dos escuelas, una para el litoral del Norte,

Noroeste y Oeste, y otra para el Sur y el Este, exigiendo el título de bachiller para el ingreso, según acordó ya una Asamblea federal, y como el medio mejor de dignificar la clase y no perjudicar a los chicos que resulten inaptos para la vida del mar. También se propugnó porque los exámenes de títulos sean en Madrid y en los Tribunales tengan intervención directa y genuina la clase náutica como hasta la fecha y no los profesores de Escuelas de Náutica, posiblemente interesados en que aprueben muchos para que no escasee la matrícula. Finalmente acordó, también por unanimidad, pedir que se corrijan los absurdos que haya en la legislación vigente sobre la materia, que, aunque grandes, son inmensamente menores que lo que se proyectó a espaldas de la clase y tal parece que a beneficio de los navieros y para dividirnos e imposibilitarnos toda defensa proletaria.

* * *

El conflicto con la Casa Junquera sobre reembolso como primer oficial del asociado piloto don Guillermo Menéndez y Menéndez, que siéndolo cuando fué a disfrutar del mes de permiso querían después embarcarlo de segundo oficial, fué solucionado satisfactoriamente el lunes 11 del pasado cuando visitó al naviero la Comisión que designó la Junta general del 10. Don Guillermo Menéndez salió de puerto como primer oficial del "Gúmersindo Junquera", en donde estaba al ir a disfrutar el mes de permiso.

Para lograr este resultado y proceder como conviniera a la defensa del Sr. Menéndez habían ofrecido su solidaridad todos los compañeros de la Casa. Con ésta, y defendiendo una causa justa, es seguro triunfar siempre, sea cualquiera el naviero. Aprovechense por todos estas lecciones de la realidad y cesen las lamentaciones, que nada remedian. Unión es fuerza, y fuerza que apoya razón, triunfo seguro.

* * *

La Mutualidad cuenta actualmente con 125 asociados y tiene en fondos (el 15 de junio, que se escribe esto) 4.219 pesetas.

Desde el 1 de septiembre próximo comenzarán a abonarse las pensiones a los desembarcados que pertenezcan a la Mutualidad.

* * *

Se van vendiendo muchos ejemplares del libro titulado "Disposiciones vigentes relativas a personal y trabajo a bordo de los buques mercantes"; pero, como dado el fin humanitario a que se dedica la totalidad de los ingresos, conviene se agote la edición, suplicamos

a los compañeros vean de colocar algunos y hagan propaganda de obra que es tan útil.

* * *

Se agradecería a las Asociaciones náuticas aconsejaran a sus socios que vengan a este puerto que nos visiten. Nosotros aconsejamos a los nuestros que visiten también las Asociaciones de los puertos donde toquen. Es el mejor medio de ir de acuerdo en todo y nunca como ahora precisamos de verdadera unión para defender los intereses de los embarcados, que en realidad son la inmensa mayoría de las Asociaciones y los que las sostienen.

Asociación de Maquinistas Navales de Gijón

Por última vez se ruega a los compañeros que aún no remitieron el cuestionario que se acompañaba a la circular del 10 de abril lo hagan a la mayor brevedad, pues se desea conocer la opinión de todos los asociados, para, llegado el caso de que los navieros o autoridades intentasen mermarnos algunas de las escasas mejoras alcanzadas, efectuar un paro que obligue a la rectificación que demande la clase.

Hasta ahora se recibieron 116 boletines, y a casi todas las preguntas que se formulan contestan afirmativamente.

* * *

El día que se remiten estas notas a la Revista (20 de junio) hay en la Caja de la Mutualidad 3.283,31 pesetas, después de atender al pago de los subsidios de dos compañeros que en la actualidad los están percibiendo. Hay 88 asociados, pero como entró en vigor el nuevo Reglamento que faculta para que ingresen quienes lo deseen sin satisfacer cuota de entrada alguna, no dudamos que han de ser muchos los que soliciten el alta, persuadidos de los incalculables beneficios que reportó, reporta y reportará la Mutualidad a los numerosos compañeros que, debido a la aguda

crisis porque atravesamos, se encuentren en prolongado paro forzoso.

Como medio de ayudar a los altruistas fines de la Mutua se recomienda a todos los compañeros adquieran y hagan la mayor propaganda del libro titulado "Disposiciones vigentes relativas al personal y trabajo a bordo de los buques mercantes". Su precio de dos pesetas, la grandísima utilidad de las materias que abarca—utilidad que fué reconocida por una orden que lo declara de conveniencia pública—y el destino que se da a la recaudación íntegra de la venta, lo hacen imprescindible para todos los marinos.

* * *

Ya se han empezado a repartir los nuevos reglamentos de la Mutualidad. Se suplica a los compañeros que aún no lo hayan recibido lo reclamen en la Asociación, donde inmediatamente se lo facilitarán, ya que es deseo de la Junta de gobierno informar con la mayor amplitud de los deberes y derechos que proclamó la Asamblea general después de oír el parecer de todos los afiliados por medio de un plebiscito.

INFORMACION TECNICA

Problemas relativos a situaciones de buques por marcaciones

En la navegación costera se presentan varios problemas interesantes, los cuales son estudiados y tratados con detenimiento por varios autores, tales como: Fernández Fontecha Estrada y Agacino, Terry, Ribera y Burzagli-Grillo, quienes nos proporcionan elementos para el problema que a continuación expongo.

Hallar la situación del buque por marcaciones sucesivas a un mismo objeto.

Ejemplo: El día 24 de octubre de 1934, navegando un buque con proa aguja = N. 4° E., Corrección total = 24° NW., velocidad = 16 nudos, mar llana, viento calma, y suponiendo que no hay corriente, y siendo a bordo las 20 h. 00 m., el oficial de guardia calculó por medio de las alturas de dos astros la situación del buque, que resultó ser en A, o sea, a 23 millas al S. 5° W., verdadero de la farola H, a 20 h., 11 m., avistó por la amura de estribor dicha farola, a 20 h., 52 m., 30 s., le demora 56° por estribor y a las 21 h., 11 m., 15 s., le demora 81° por la misma banda, y determina por el método de dos marcaciones a un punto rumbo y distancia navegada en el intervalo su situación, que es en a' . Después con intervalos iguales de 18 m., 45 s., toma otras tres demoras:

Hora reloj	Demora
21 h. 30 m. 00 s.	106° por estribor.
21 h. 48 m. 45 s.	124° —
22 h. 07 m. 30 s.	135° —

Y halla que el buque, en lugar de resultar en los puntos e , f , g , se encuentra en los b' , c , d' . De todo lo cual deduce que existe una corriente que abate al buque mar adentro. Las distancias eb' , fc' , gd' , indican las separaciones halladas por el oficial de guardia.

Los puntos s , a , b , c , d , representan las situaciones exactas en que se encuentra el buque en los momentos en que se tomaron las marcaciones. Las distancias aa' bb' cc' dd' , son los errores que afectan a las distintas posiciones determinadas, debido a que la velocidad efectiva y el rumbo verdadero del buque son diferentes de los empleados en la determinación de las posiciones.

Claramente se ve que en la circunstancia en que existe una corriente que no se prevea de dirección inclinada con respecto a la proa las situaciones obtenidas la ponen en evidencia; pero no es posible obtener el rumbo y velocidad de la corriente.

El dato que pueda hallarse cuando las marcaciones se toman a intervalos iguales, como en el ejemplo, es el rumbo verdadero. Para ello se señalan en un trozo de cartón delgado cinco puntos a distancias cualesquiera iguales entre sí, y se le orienta de forma que se obtenga la exacta coincidencia de los cinco puntos con las marcaciones (puntos 1, 2, 3, 4, 5). La dirección del cartón indica el rumbo verdadero seguido por el buque respecto al fondo.

Conociendo la proa verdadera, puede el oficial determinar la deriva.

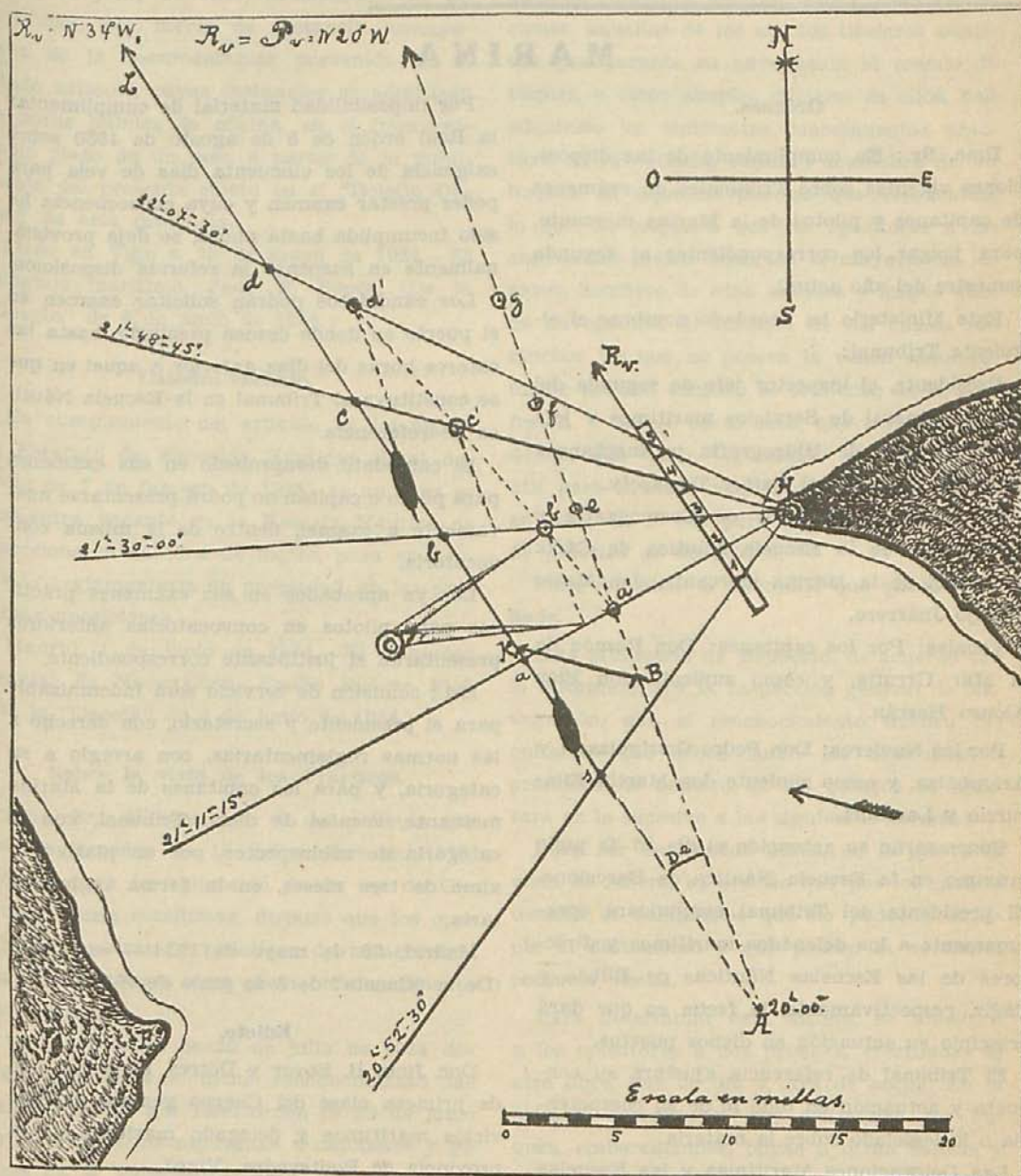
En el presente ejemplo, tenemos: $R_v - P_v = 34^\circ - 20^\circ = 14^\circ =$ deriva. Por lo tanto, el capitán del buque, al cerciorarse de que existe esta deriva, debe rectificar convenientemente la proa. No obstante, queda una incógnita velocidad real del buque.

SABINO CARRERAS

La Coruña, 22 de mayo de 1934.

NOTA.— R_v representa Rumbo verdadero. P_v , representa Proa verdadera. Si Abatimiento y Deriva no existen es Rumbo verdadero igual a Proa verdadera.

La figura está trazada suponiendo una corriente constante en la dirección N 77° W y velocidad 5 nudos. La dirección AL es el rumbo seguido por el buque respecto al fondo (construcción gráfica: $AB = 16$ millas, $BK = 5$ millas, AK velocidad resultante = 19,5 nudos



Situación a 20^h 00^m en A a 23 millas al S 5° W verdadero de H .

Proa verdadera N 20° W. Velocidad del buque = 16 nudos.

Rumbo corriente N 77° W. Velocidad = 5 nudos.

Velocidad resultante del buque = 19,5 nudos.

Rumbo verdadero del buque = N 34° W. Deriva = 14°.

Situación a 22^h 07^m 20^s en d a 25,8 millas al N 65° W verdadero de H .

Horas del reloj	Marcaciones verdaderas
20 ^h 52 ^m 30 ^s	N 36° E
21 11 15	N 61° E
21 30 00	N 86° E
21 48 45	S 76° E
22 07 30	S 65° E

DE LOS PERIODICOS

-:- OFICIALES -:-

MARINA

Ordenes.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre Tribunales de exámenes de capitanes y pilotos de la Marina mercante, para juzgar los correspondientes al segundo semestre del año actual,

Este Ministerio ha acordado nombrar el siguiente Tribunal:

Presidente, el inspector jefe de segunda del Cuerpo general de Servicios marítimos y jefe de la Sección de Hidrografía y Enseñanzas náuticas, don Manuel Pastor Tomasety.

Secretario, el profesor de Cosmografía y Navegación de la Escuela Náutica de Cádiz y capitán de la Marina mercante, don Mario Vallejo Juarrero.

Vocales: Por los capitanes: Don Ramón de la Mar Urrutia, y como suplente don Blas Alonso Herrán.

Por los Navieros: Don Pedro Goirigolzarri y Arambalza, y como suplente don Martín Ella-curria y Larrauri.

Comenzarán su actuación el día 25 de junio próximo en la Escuela Náutica de Barcelona. El presidente del Tribunal comunicará oportunamente a los delegados marítimos y directores de las Escuelas Náuticas de Bilbao y Cádiz, respectivamente, la fecha en que dará principio su actuación en dichos puertos.

El Tribunal de referencia ajustará su conducta y actuación en todo lo de su competencia o lo legislado sobre la materia.

Las Delegaciones Marítimas y las Escuelas Náuticas remitirán al presidente del Tribunal los certificados de días de mar, diario de navegación y cuadernos de cálculos de los solicitantes, los que serán examinados y revisados por el Tribunal, el cual eliminará de prestar examen a quienes no reunieran las condiciones reglamentarias.

Por imposibilidad material de cumplimentar la Real orden de 8 de agosto de 1930 sobre exigencia de los cincuenta días de vela para poder prestar examen y cuya consecuencia ha sido incumplida hasta ahora, se deja provisionalmente en suspenso la referida disposición.

Los candidatos podrán solicitar examen en el puerto en donde deseen prestarlo, hasta las catorce horas del día anterior a aquel en que se constituya el Tribunal en la Escuela Náutica de referencia.

El candidato desaprobado en sus exámenes para piloto o capitán no podrá presentarse nuevamente a examen dentro de la misma convocatoria.

Los ya aprobados en sus exámenes prácticos para pilotos en convocatorias anteriores presentarán el justificante correspondiente.

Esta comisión de servicio será indemnizable para el presidente y secretario, con derecho a las normas reglamentarias, con arreglo a su categoría, y para los capitanes de la Marina mercante, vocales de dicho Tribunal, con la categoría de subinspector, por un plazo máximo de tres meses, en la forma reglamentaria.

Madrid, 30 de mayo de 1934.—Juan Pich.
(De la "Gaceta" de 3 de junio de 1934.)

Edicto.

Don Juan B. Bover y Dotres, inspector jefe de primera clase del Cuerpo general de Servicios marítimos y delegado marítimo de la provincia de Pontevedra (Vigo),

Hago saber: Que ordenado por la Ilma. Inspección general de Navegación, se cubra la plaza de práctico de número, vacante en el puerto de Vigo, se convoca a oposiciones para cubrir la citada plaza, a la que podrán concurrir los que reúnan las condiciones marcadas en el artículo 133 del Reglamento de 13

de octubre de 1913, para aplicación de la ley de 14 de junio de 1909, solicitándolo de mi autoridad, por medio de instancia acompañada de la documentación prevenida en el citado artículo, cuyas instancias se admitirán en horas hábiles de oficina, en el improrrogable plazo de un mes, a partir de la publicación del presente edicto en el "Boletín Oficial" de esta provincia.

Dado en Vigo a 23 de mayo de 1934.—El delegado marítimo, *Juan B. Bover*. (De la "Gaceta" de 6 de junio de 1934.)

Cátedra vacante.

En cumplimiento del artículo 75 del vigente Estatuto de Escuelas Náuticas (Real decreto de 7 de febrero de 1925) se anuncia se encuentra vacante en la Escuela Náutica de Barcelona la cátedra de inglés, para su provisión reglamentaria en propiedad, en las próximas oposiciones.

Madrid, 1 de junio de 1934.—El inspector general de Navegación, *Emilio Suárez Fiol*. (De la "Gaceta" de 6 de junio de 1934.)

Sobre la vista de los Prácticos.

Ilmo. Sr.: El apartado c) del artículo 133 del Reglamento de 13 de octubre de 1913, dictado para la aplicación de la ley de Comunicaciones marítimas, dispuso que los opositores a plazas de prácticos de número habían de someterse a un previo reconocimiento facultativo.

La Real orden de 20 de julio de 1914 declaró aplicables a dicho reconocimiento las bases dictadas por Real orden de 23 de junio de 1911 para los aspirantes a capitanes y pilotos de la Marina mercante, que exigen, en lo que a la visión se refiere, que, además de no padecer daltonismo ni diplopia, posean la normal, por lo menos en uno de los ojos, tolerándose en el otro, a lo sumo, la pérdida de un tercio de agudeza visual.

A las plazas de práctico de puerto, profesión que es continuación de la que normalmen-

te ejercen los capitanes y pilotos en los buques de comercio, aspiran, salvo raras excepciones, aquellos de los citados titulares náuticos que durante su navegación al mando de buques, o como simples oficiales de ellos, han adquirido los suficientes conocimientos prácticos en la entrada, salida y maniobra de los buques en aquellos puertos que frecuentan, lo que da origen a que los opositores a las expresadas plazas sean, en la mayoría de los casos, hombres de edad madura y largos años de navegación, al término de los cuales son muchos los que no poseen la visión absolutamente normal exigible al comienzo de la profesión. Y así se da el caso, que resulta paradójico, que quien legalmente es considerado útil para mandar buques o ejercer de oficial en ellos, no lo sea para desempeñar la plaza de práctico de un puerto.

Para remediar la anomalía que queda reseñada,

Este Ministerio ha dispuesto, de acuerdo con lo informado por la Inspección general de Navegación, que el reconocimiento médico facultativo que deben sufrir los aspirantes a prácticos de número de los puertos se ajustará en lo sucesivo a las siguientes normas:

Para ser declarados útiles, en lo que a la vista se refiere, es preciso que por los medios usuales se compruebe que no padecen diplopia ni daltonismo y que poseen la necesaria potencia visual.

Para determinar esta última, se someterá a los opositores a dos pruebas, efectuadas al aire libre, una de día y otra de noche. En la primera acreditarán que distinguen los buques, embarcaciones, boyas u otras balizas y objetos semejantes a la distancia mínima de una milla, precisando la coloración de los expresados objetos. En la segunda, acreditarán que distinguen en noche oscura, de atmósfera despejada, los faros de la localidad y luces de las boyas a la distancia mínima de dos tercios de su alcance luminoso.

Asimismo acreditarán que distinguen bien

los optotipos de las escalas optométricas de Wecker, Massellon, Donder, etc., entre un tercio y un medio.

Madrid, 7 de junio de 1934.—El subsecretario, *J. Pich y Pon*. (De la "Gaceta" de 13 de junio de 1934.)

Concurso a delineantes.

Ilmo. Sr.: Con el fin de cubrir dos vacantes de delineantes de la Inspección general de Buques y Construcción Naval, dotadas con el sueldo anual de 4.000 pesetas.

Este Ministerio ha resuelto abrir un concurso entre primeros maquinistas navales, a tenor de lo preceptuado en los artículos 1.º, 42 y 43 del reglamento de oposiciones y concursos, de 30 de agosto de 1932 y con arreglo a las siguientes bases:

1.ª Para concursar a dichas plazas se requerirá:

- a) Ser español, mayor de edad.
- b) No tener antecedentes penales.
- c) No tener incapacidad física para el desempeño del cargo.
- d) Estar en posesión del título de primer maquinista naval.
- e) Acreditar cuatro años de embarque, por lo menos, en buques mercantes.
- f) Haber ejercido dos años, por lo menos, como delineantes en oficinas de Astilleros o talleres de construcción naval del Estado o particulares.

2.ª Las anteriores condiciones se acreditan con los documentos siguientes:

Certificación de nacimiento, debidamente legalizada.

b) Certificación del Registro central de Penados, de fecha posterior a la de este concurso.

c) Certificación de reconocimiento médico, expedido por dos facultativos nombrados por la autoridad de Marina.

d) Nombramiento original de primer maquinista naval o testimonio notarial del mismo.

e) Certificado expedido por la autoridad de Marina, a la vista de los roles de los buques en que hubiere estado embarcado. Caso de pérdida de éstos, se reemplazará con certificado de la autoridad de Marina justificativo de la pérdida, y otro expedido por el armador en que conste la fecha de embarco y desembarco.

f) Certificado expedido por el gerente o jefe del Astillero o taller en que hubiere trabajado como delineante.

3.ª Los que pretendan tomar parte en este concurso, lo solicitarán del señor subsecretario de la Marina civil, acompañando a las solicitudes los documentos que expresa la base anterior, todos ellos reintegrados con arreglo a la vigente ley del Timbre.

Las solicitudes deberán encontrarse en el Registro de la Inspección general de Personal antes de las catorce horas del día 31 de julio próximo. Las entradas en dicho Registro después de dicho día no surtirán efecto alguno.

4.ª El concurso será resuelto con arreglo a los preceptos del reglamento de oposiciones y concursos de 30 de agosto de 1932.

Madrid, 20 de junio de 1934.—*Juan Pich*. (De la "Gaceta" de 25 de junio de 1934.)

Declaración de utilidad pública.

Vista la instancia elevada por la Asociación Náutica y de Maquinistas Navales de Gijón, en solicitud de que se declare de utilidad pública el libro titulado "Disposiciones vigentes relativas al personal y trabajo en los buques mercantes"; teniendo en cuenta que el libro citado encierra un conjunto de disposiciones útiles que conviene conocer a todo tripulante, especialmente a capitanes o patrones que mandan los buques,

Este Ministerio ha tenido a bien acceder a lo solicitado.

Madrid, 14 de junio de 1934.—*Juan Pich*. (De la "Gaceta" de 17 de junio de 1934.)



LA DESCUBIERTA

Nautofobia.—En el número de *La Tierra*, correspondiente al día 13 de junio, aparece un trabajo del secretario de la Federación (clasi-sista) de Oficiales de Máquina, señor Lopategui, en el que después de algunas consideraciones antibélicas, pasa a indignarse porque los pertenecientes a los Servicios marítimos pretenden les sea concedido el uso de la pistola. Verdaderamente, tiene razón, no vemos por qué motivo esos señores pretenden armarse. Comprendemos ese afán en los prácticos de los puertos, donde cobran fantásticos emolumentos para defender sus caudales, pero a los otros, creemos que maldita la falta que les hace.

Después de un curioso zigzagüe, el articulista llega a la conclusión de que los marinos mercantes pertenecientes a los servicios marítimos, son los que más calurosamente defienden el propósito que se abriga.

Ignoramos si el nautóforo señor Lopategui tendrá pistola, pero si podemos asegurar que tira con la bala rasa de la mala intención.

La estadística oficial de los obreros parados.—Según el Ministerio del Trabajo, en 30 de abril pasado, existían en nuestro país la pavorosa cifra de 703.814 obreros en paro involuntario.

En lo que se refiere a "Industria del mar",

los parados alcanzan un total de 8.918; pero creemos que en ese apartado no entramos los marinos parados en seco, pero debemos estar catalogados en el capítulo de "Transportes marítimos y aéreos", en donde figuran holgando 1.928.

¿De dónde demonios habrán sacado esa graciosa estadística? Porque con sólo los sin trabajo que dejó la Trasatlántica ya llenábase esa cifra; y con los restantes alcanzariase una cantidad importante, que pronto nos atreveremos a dar a buen ojo, sin temor a equivocarnos.

Francamente, nos ha dejado verdaderamente parados, esos trabajos del Ministerio del Trabajo, sin trabajo.

Dediquemos un recuerdo a la Trasatlántica.—El personal de la Trasatlántica vivió en el mejor de los mundos; habían olvidado que las Compañías navieras pueden naufragar lo mismo que los barcos, y como tenía que suceder, sucedió, mas como siempre, es el personal el que naufraga.

¿Y qué naufragio más singular el de la Trasatlántica! Las tripulaciones de sus buques vinieron a ser náufragos en tierra firme.

Los navieros, gerentes y demás vividores, se salvaron; ¡ahí los tenéis coleando, chupando del bote!; cuando precisamente ellos de-

bían ser los verdaderos náufragos en tierra, como castigo a sus grandes culpas de ineptitud, cerrilidad e instinto feudal.

La F. O. M. M. M. protectora, por tabla, de candidaturas patronales.—Cruza por el azul Mediterráneo, de Valencia a Barcelona y viceversa, en barco albo, con penacho amarillo. Lo manda un Silvestre esquírol, y le ofician dos parientes de inspectores. De jefe de máquina, otro esquírol como un nogal (No-guera, en valenciano), aquél que recaudó tantas pesetas de muchos primos con el objeto de gratificar al presidente de su Asociación, conocido por Alarcó—caso único en la historia social.

Pues, bien, vamos a lo “de por tabla”, el señor “árbol de las nueces”, obediendo a un juego de engranajes cuya rueda inicial la mueve la Compañía Trasmediterránea, firmó a lo limón con el expulsado de la Asociación de Náuticos de Barcelona, Vallejo, un patronalísimo manifiesto recomendando una candidatura patronal, que trabajó luego con ahínco para la Institución Benéfica de la Compañía Trasmediterránea. Pronto hemos de ver premiada tanta virtud.

No hay como ser traidor,
para llegar a inspector.

No nos metemos en política, pero no podemos consentir que la política nos atropelle.—Antaño combatimos con todas nuestras fuerzas a aquellos ministros de Marina y directores generales de Navegación que la Dictadura nos sirvió en suerte, para perjuicio de los marinos mercantes.

Luego, al principio de la República, censurábamos acremente la actuación de Casares Quiroga, como ministro de Marina, y nos indignábamos ante la desfachatez y el “órdeno y mando” de aquel director general, llamado Roldán.

Luego vino el ministro farmacéutico, señor

Giral, y el bien recordado Leonardo Martín Echevarría, que merecieron y merecen la gratitud de los marinos civiles.

Ahora tenemos que decir algo, porque parece que tornamos a los tiempos en que se nos había vuelto la espalda.

El ministro de tierra. Tuvieron razón los que tildaron de ministro de “tierra” al señor Rocha, en ocasión de discutirse el presupuesto de Marina, por cuanto había metido campesinos como ordenanzas en las dependencias de los Servicios marítimos.

Nosotros recogemos la protesta de tanto navegante curtido en las luchas con el mar, por haberse olvidado de ellos, puesto que esos cargos, por razones de justicia, les pertenecían. Creemos que lo sucedido sea debido a una inadvertencia del señor Rocha, pues sea dicha la verdad, es hombre de buenas intenciones.

El subsecretario de barro.—Y motejamos de barro al señor Pich y Pon, porque sus decisiones son moldeadas por los que están en situación de privilegio.

Mientras su despacho está abierto para todos los navieros, para las representaciones del personal se entrea bre raras veces. Le importan poco los reglamentos. No entiende nada de nada, y por contrasentido con su cargo, resulta un verdadero pez.

En los medios marítimos cunde la indignación porque durante la hégida de este señor el paro de los profesionales marítimos va en aumento, y por si fuera poco, amortiza cuatro plazas de prácticos del puerto de Barcelona para que engorden más esos sátrapas prácticos. No digamos nada del bochornoso caso de las oposiciones a prácticos del puerto de Huelva, donde las influencias han logrado poner de prácticos a los candidatos protestados. Y, etc., etc...

Muchas de las anomalías que acontecen son debidas a que el subsecretario de la

Marina civil no puede atender su cargo; sus múltiples negocios se lo impiden.

Señor ministro de Marina: No sacrifiquéis más al respetable señor Pich y Pon, condecoradle, y que nos deje en paz.

Consejos a una Compañía subvencionada.— Muchas veces hemos oído decir a queridos compañeros que no debíamos hablar de la Compañía Trasmediterránea, porque se portaba muy bien con el personal; lo reconocemos en nombre de la sacra verdad, y como verdad también añadiremos que cumple cual Compañía subvencionada.

Esto de la subvención no fué óbice para que antes de la República sus abogados combatieran en las Juntas consultivas el Montepío, las ocho horas y el mes de permiso, como consta en acta. Tampoco fué óbice para que mantuviera agentes *inmorales*, fundara "Auroras" e inspirara "Pósitos" y "Asociaciones de la Reserva naval", que cayeron cuando las "Infantas" se convirtieron en "Ciudades", y los prodigios del cambio de régimen, trajera para el personal las reivindicaciones que figuraban en leyes escritas, y no cumplidas, por esa Compañía subvencionada que, como vive de la savia del contribuyente, debe dar el ejemplo de que toda ella tenga aspecto nacional, y no andar con exclusivismos, pretendiendo mantener Benéfica, cuando debe ser, la que con mayor motivo debía ir directo al nacional.

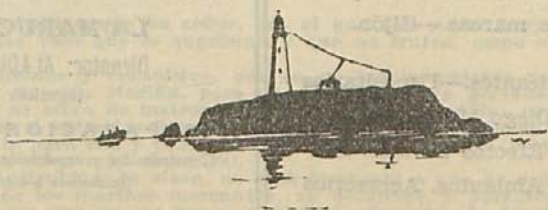
Sí, en efecto, el personal está estupendamente en esa Compañía, que cada escalafón que publica el turno del personal sufre avances y retrocesos. El personal está contentísimo, pero existen muchos oficiales que están más de tres años como interinos, y que es tiempo que se les roba para alcanzar los quinquenios. Sí, el personal está contentísimo con el abominable condumio que les sirven los mayordomos; está contentísimo porque en las líneas mejores no se guarda el turno de antigüedad. ¡Ah!, esas plazas sólo son del patrimonio de los hijos de inspectores y demás agraciados, etc., etc.

El dinero del contribuyente no sirve para hacer ciertas maniobras; el dinero del contribuyente no debe servir para fomentar divisiones entre el personal navegante, ni para mantener agentes provocadores, ni para formar Asociaciones amarillas.

Ahora vuelven los tiempos pasados. Inspectores e hijos deambulaban de barco en barco, buscando firmas, para fundar una Asociación de personal exclusivo de la Compañía Trasmediterránea.

¿Qué dice a todo esto el ministro de Marina y el delegado del Estado? (Al subsecretario no le decimos nada, porque está poco en el ejercicio de su cargo, y a lo mejor no se entera).

LOS GAVIEROS.



DIRECCIONES RECOMENDADAS

CENTROS DE INSTRUCCION.—PUBLICACIONES

Librería de la Marina. Unica sucursal oficial del Depósito Hidrográfico en la provincia. San Francisco, 31. Cádiz.

AJUSTES. — TALLERES. — REPARACIONES.—FUNDICIONES

José María Carrascal. Capitán de la Marina mercante. Ajustador de compases náuticos con autorización oficial. Cádiz.

Taller mecánico de Manuel Alvarez. San Esteban de Pravia (Asturias).—Reparación de toda clase de maquinaria, soldadura autógena y fundición de bronce.

Casa Vigorito. Talleres de calderería mecánica industrial, maquinaria, etc.—San Juan de Dios, 25 y 27. Cádiz.

Tienda de La Sal. José Lledó Ramos.—Provisiones para buques. Calle de San Fernando, 12. Alicante.

DIVERSOS

La Remington 12. La mejor máquina de escribir. Ronda San Pedro, 8. Barcelona.

PROVISIONISTAS.—EFECTOS NAVALES.—LUBRICANTES

Hijos de Claudio Alvarez.—Grandes almacenes de toda clase de efectos navales y cementos de las mejores marcas.—Gijón.

S. A. Española de Lubricantes.—Depositarios en Asturias: Vda. de Diego Murillo. Aceites y grasas industriales. Efectos navales. Empaquetaduras. Gomas. Amiantos. Accesorios para maquinaria. Cables de acero ingleses. Muelle Fomento.—Gijón. Tel. 138.

Manuel G. Morán.—Grandes almacenes de efectos navales.—Importación directa. Avilés (San Juan de Nieva). (Asturias).

"La Naval".—Almacén de efectos navales.—Alonso Puerta, maquinista naval.—Cordeleería. Aparejos de todas clases. Cables de alambre. Cotón. Empaquetaduras. Aceites y grasas para pinturas. Esmaltes. Barnices de todas clases. Cadenas. Grilletes. Tensores. Guarda-cabos y Poleas.—Felipe Menéndez, 6, y Cervantes.—Gijón.

CONSIGNATARIOS.—AGENTES SEGUROS

Manuel Sánchez Pérez.—Consignatario de buques, tránsitos y comisiones.—Doctor Esquerdo, 4 (junto al Banco de España). Alicante.

José M. Conca Torregrosa.—Consignaciones. San Telmo, 8. Tel. 239. Alicante.

Abelardo Chápuli Galán.—Agente de Aduanas. Alicante.

Carratalá Hermanos.—Agentes de Aduanas. Alicante.

Sastrería de Celestino Forner.—La casa más acreditada entre la oficialidad de la Marina mercante. Calle del Hospital, núm. 13. Muy cerca de la Rambla. Barcelona. Teléfono 13758.

Cia. T.V. LITORAL ASTURIANO (S. A.)

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

LA MARUCA.—Tel. 191

Director: ALADINO MENENDEZ

Ingeniero industrial

REPARACION DE BUQUES

Construcción y reparación de máquinas y calderas
Soldadura eléctrica y autógena

San Juan de Nieva - AVILÉS

Teléfono 10