

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

LA SITUACION DE LOS RECURSOS EN EL MINISTERIO DE TRABAJO

Pasan los meses y los recursos interpuestos contra las resoluciones del presidente del Jurado mixto central de Transportes marítimos, sobre reglamentación y contratación del trabajo a bordo, continúan durmiendo el sueño de los justos. Cuantas gestiones se han efectuado no han dado más resultado que el ir salvando los diferentes trámites previos, pero se han estancado en el definitivo: en el estudio y examen por el Consejo de Trabajo. Se ha solicitado se les diera turno de preferencia para el examen del Consejo, pues no se pueden equiparar las bases de contratación y reglamentación del trabajo a bordo, que afectan a muchos millares de trabajadores y a una industria de la indiscutible importancia de la marítima, con un recurso corriente en el que es un individuo el que mantiene una discrepancia que sólo le afecta a él. Todas las promesas dadas han resultado fallidas, como suelen ser casi todas las que se le dan al personal en estos tiempos en las esferas oficiales. Pero estos asuntos no admiten más demora. Han transcurrido dos años y medio desde que en la Conferencia marítima se iniciaron las reivindicaciones del marino y éstas no se pueden retardar más; el límite de la resistencia se va agotando y el marino está harto de ser un ciudadano de tercera categoría, para el que no rigen la décima parte de las mejoras introducidas en la legislación y derecho social, y que siendo la suya una de las profesiones más duras y de mayor responsabilidad, obtenga de ella el escasísimo provecho material que hoy tiene.

Es hora ya de que en el Ministerio de Trabajo se den cuenta de la imperiosa necesidad de resolver rápidamente los asuntos marítimos. La queja e indignación, justificadísimas, de los embarcadores aumentan cada día, y las organizaciones de personal no tendrán más remedio que encanzarlas hacia derroteros de acción, pues sus representaciones han agotado todos los medios de gestión para conseguir se atiendan las peticiones que tan reiteradamente se vienen haciendo.

EL CONSEJO SUPERIOR DE SERVICIOS MARITIMOS

En el pasado mes de julio se ha reunido, al cabo de varios meses de forzada inactividad, el Consejo Superior de Servicios Marítimos, convocado al fin después de innumerables peticiones del personal. La impresión que han obtenido nuestros representantes no ha podido ser más desastrosa. El Consejo sólo se ha reunido, al cabo de los meses mil, para que el subsecretario forzase un voto de confianza para sí, que le permita emplear al personal que se le autoje, es decir, colocar sin acordarse de que existe un Reglamento de oposiciones y concursos, al nutrido grupo de sus amigos, con cargo, claro es, como siempre en estos casos, al socorrido Fondo de Prácticas, el que siendo necesario para estos manejos, no podremos esperar nunca que se destine al Montepío.

Si el Consejo se va a reducir a que un señor, sea el que sea y por muy alto que esté, haga su omnímoda voluntad, más vale que lo supriman y que no traten, como ahora, de legalizar la arbitrariedad.

Es éste un organismo técnico y consultivo, que en su funcionamiento normal podría ser útil e incluso beneficioso para nuestra Marina, pero siempre que tenga personalidad propia y autonomía suficiente para que no sirva de instrumento a capricho de nadie; capricho que, por otra parte, no se podría imponer si entre los llamados a mantener el prestigio de la subsecretaría, vieran la dignidad suficiente para ello y para no encontrar unos geniales y otros tolerar, los atropellos que se cometen a la ética más elemental.

La F. E. O. M. C. por dignidad de clase, no está dispuesta a que un organismo como la subsecretaría, representativo de los marinos mercantes, se desvirtue y desacredite por inconsciencia... o por lo que sea, ni que una de sus bases, el Consejo Superior de Servicios Marítimos, donde ella ha de llevar su voz y sus iniciativas para que sean escuchadas con la atención y el respeto que merece; se convierta en una entelequia que sólo sirva para preparar pucherazos o para poner cátedra de desenfado.

¡ALERTA!

El paso *iniciado* a nuestras instancias por los prohombres de la República para desmilitarizar la Marina mercante fracasó rotundamente al no completarlo trasladando, según preconizábamos, la correspondiente Subsecretaría a un Ministerio de carácter civil, tal que el de la Industria y Comercio; el hecho reiterado de elevar a los puestos rectores de la Marina mercante a hombres a todas luces ineptos, está precipitando la ruina de nuestra industria naviera, con la consiguiente y pavorosa paralización del personal marítimo; la falta, en fin, de coordinación entre los distintos organismos del Estado que intervienen en estas cuestiones navales, no nos permite, ni remotamente, abrir el pecho a la más leve esperanza.

Y así acaece que mientras nuestra flota trasatlántica, buena o mala, pero necesaria, se amarró por obra y gracia de una arbitraria disposición, el pasaje español rellena las cámaras de los paquebotes extranjeros; mientras nuestros buques *tramps* se pudren, inactivos, en los puertos, la fruta, los minerales y demás productos de exportación nacional, como asimismo la casi totalidad de nuestras importaciones abarrotan las bodegas de los barcos de pabellón extranjero, y en tanto los buques de nuestra Armada consumen carbones exóticos, y ésta y la flota subvencionada transforman alocadamente, sin concierto, método ni control racional sus sistemas de loco-

moción, adoptando motores de explosión o consumiendo combustibles líquidos, todo de procedencia extraña, nuestra flota carbonera de cabotaje se paraliza, asimismo, automáticamente, arrastrando al paro forzoso a tripulaciones sobre tripulaciones.

Nada dice a nuestros gobernantes el sin número de buques españoles amarrados, ni el siniestro vagar de marinos, derrotados y famélicos, por los muelles de nuestros puertos. Entre aquéllos la orgía persiste: los hombres capacitados que pudieran resolver el problema o al menos atenuar el desastre, son desplazados por quienes sin más méritos que el compradazgo político, entran a saco audazmente, ávidamente, en vitalísimos órganos de la economía nacional, donde no cumplen otra función que la que corresponde a los insaciables y repulsivos roedores en las bodegas de los buques.

¡Alerta, compañeros!: *esto se hunde*, y una de dos, o exterminamos antes a las ratas destructoras o hemos de conformarnos con que al hundirnos vayan también al fondo quienes están abriendo con sus dientes torpes y glotonas las vías de agua que nos echan a pique.

Que acontecimientos muy próximos no nos cojan desprevenidos como hasta aquí.

¡Atención, y avante a la primera señal!

D. U. S. A. M.

Parece que fué ayer

El próximo mes de agosto hará veinte años que se declaró la gran guerra europea, y hoy cuentan cincuenta años de edad y algunos los sesenta, los marinos que en aquella fecha se encontraban en la plenitud de la vida, luchando con los temporales, nieblas, minas y sub-

marinos, contribuyendo con su esfuerzo al engrandecimiento de la nación entera, puesto que los beneficios alcanzaron no sólo a los navieros y accionistas, sino también a los demás españoles, puesto que el Estado llegó a requisar los buques que se necesitaban para intro-

ducir los productos indispensables para el consumo nacional y para exportar los sobrantes. A estos marinos que no han cometido otro delito que el no haber rendido tributo a la muerte, no se les ha concedido el derecho de ingresar en el Cuerpo de Servicios Marítimos, y se trata también de que nos les alcance los beneficios del Montepío Marítimo Nacional.

El Estado debe regular la vida de la nación, y por lo tanto la de todos los marinos mercantes, procurando que todos contribuyan al bien común. El marino que no puede ejercer su profesión por haber gastado sus facultades físicas llegada cierta edad, tal vez prematuramente, por la ruda vida del mar, y el marino en paro forzoso, tienen las mismas necesidades que todos los mortales, por tener que comer, vestirse y atender a las necesidades familiares, como todos los demás seres vivientes. Quien ha de ser el que tenga la obligación de atender a estos necesitados marinos si se encuentran desamparados por las empresas en que sirvieron y dieron su rendimiento si no el Estado, para que éstos puedan vivir honradamente y tengan el necesario estímulo

que la vida requiere, es por lo que recurrimos a su intervención para que no sean desamparados los derechos que reclama la sufrida clase de la Marina Civil.

Si la memoria no me es infiel, el año 1916 los navieros renunciaron a las primas a la navegación, y como nadie puede renunciar de lo que no le pertenece y el 4 por 100 de dichas primas corresponden al Montepío del personal, el Estado debe aportar el importe correspondiente desde dicha fecha con sus intereses acumulados, siendo este capital la cimentación del Montepío Marítimo Nacional, y con los intereses del mismo un pequeño impuesto por kilo de pescado fresco y salado, consumido y exportado; la parte correspondiente de los practicajes que debe ser el sexto íntegro y otros muchos recursos que fácilmente pueden encontrarse, debe procederse sin demora a facilitar una modesta pensión, según categorías a todos los inscritos de mar de capitán a paje, que acrediten haber navegado por lo menos diez años.

Sestao, 18 de junio de 1934.

La unión hace la fuerza

La psicología del hombre de mar, antiguamente, fué derivación o consecuencia del aislamiento casi absoluto de la vida pública y de todas las actividades que no fueren su vele-ro, en el que permanecía encerrado hasta meses por sus largas travesías, adoleciendo en mucho de una parte interesante de cultura, que los dirigentes de la vida nacional no supieron o quisieron imponer, privándoles así del principal alimento de que se nutre el espíritu.

Debido a la modernización del material empleado en las comunicaciones marítimas, y a la preparación en las escuelas, tanto primarias como profesionales, que han elevado el nivel intelectual del marino a gran altura, ha

cambiado totalmente su característica moral, y hoy, consciente de su valor como factor importante e insustituible de la producción y de la economía nacional, tiene que intervenir en los problemas sociales con varios objetivos. Los principales, son: para mejorar su situación social ocupando el puesto a que tiene derecho en la sociedad humana; dejando de ser la cosa baladí, a quien sus empresarios mantienen como un favor especial. Para mejorar su situación económica, pues salvo pocas excepciones, los sueldos de los oficiales son escasos (véase los pilotos que cobran 225 pesetas), y los de los subalternos y resto de los tripulantes son irrisorios. Cuando estos datos se les da a conocer a personas ajenas

a nuestra profesión quedan asombrados y no quieren creer que el trabajo de un marinero o fogonero en la mar sea pagado con 140 ó 150 pesetas al mes.

Para alternar en el mundo productor como fuerza obrera que obligue al gobernante a fijar la atención en sus múltiples problemas y a resolverlos debidamente; ¿modo de conseguir estos fines?

La unión de toda la clase en la Federación y la Confederación de Obreros del Mar, en estrecha inteligencia con las organizaciones de tierra, que en un momento propicio nos prestarían su indiscutible fuerza para hacer prevalecer nuestras justas demandas y reivindicaciones.

Y pese a los prejuicios de clase que algunos compañeros sustentan—afortunadamente muy pocos ya—, somos obreros; y la única diferencia que nos separa a los navegantes, es la categoría de a bordo, que por indispensable no es discutida, pero que nunca puede ser obstáculo a conciertos con las otras organizaciones de mar, porque el apoyo mutuo y la ayuda recíproca, establecen corrientes de afecto y consideración que harían deponer la actitud agresiva de los subordinados que, equivocadamente, siempre vieron en nosotros uno de los obstáculos a su mejoramiento social.

Por instinto de defensa, derivado del de conservación, se reunieron los obreros de tierra en Agrupaciones disciplinadas y democráticas que convergen todas en el mismo objetivo: el mejoramiento en todos sus órdenes y, como consecuencia natural a la resistencia que oponen aquellos de quien se pretende obtenerlo, la lucha de clases, de la cual en manera alguna podemos inhibirnos, porque sufrimos el embate de los de arriba y de los de abajo, siendo nuestra neutralidad suicida, porque arrastrados o arrollados por el proletariado, no podemos esperar protección de los Poderes públicos, que nunca nos atendieron, ni tuvieron en cuenta, ni del capitalismo deca-

dente, que sólo ve en nuestra clase al asalariado, a pesar de haber sido en todo momento el instrumento más fiel de defensa de sus intereses.

Rompamos el mutismo, signo de nulidad; salgamos del aislamiento en que nos hallamos, propio de eremitas en siglos pasados, pero impropio en nuestra civilización, y hagamos labor conjunta, que es la única eficaz, pues dada la idiosincrasia del navegante, por el medio ambiente en que vive, es tardía en sus decisiones de costado afuera, pero actualmente apremia nuestra intervención en la acción social, porque todo trabajador se apresta a afirmar sus posiciones, y nosotros estamos abocados hasta perder nuestra personalidad, y en lugar de ser fuerza directriz con iniciativas propias, tener que ser remolcados por el dinamismo de otras organizaciones poderosas que alternan en la vida pública y coadyuvan a encauzar los movimientos que la especie humana provoca con ansias de progreso y de sentimiento humanitario.

Es hora de hechos. Es hora de actuar.

El personal de la Marina civil anhela su resurgimiento en todos los órdenes. Considera un daño el estacionamiento, que sólo el impulso propio puede modificar, y en esta hora de soluciones decisivas tiene que definirse manifestando su voluntad mediante un plebiscito en el que concurran todos para intervenir con la orientación trazada y ser hombres o quedar condenados al ostracismo y a merced del egoísmo de unos y del encono de otros.

El criterio de la mayoría ha de imponer la norma a seguir, el que el individuo sustente, claro y razonado, dedicando unos momentos a examinar el panorama social y la situación de la inmensa mayoría del personal, haciendo caso omiso de egoísmos, ni partidismos; en un gesto de soberanía y alteza de miras propio de nuestra digna profesión.

F. T. H.

Valencia, mayo de 1934.

Momento actual



La lucha social, tan acusada en estos tiempos, va situando claramente en su lugar los sectores que la componen: el capitalista y el obrero. La lucha es tenaz, más bien sangrienta, y, por tanto, los dos grupos se agrupan en apretado haz.

Nosotros, los marinos, con la denominación de trabajadores intelectuales, nos hemos colocado en una posición comodísima, pero falsa a todas luces, ya que estamos actuando como meros espectadores en esa posición de obrero intelectual, presenciando la lucha entre los obreros por su diferentes tácticas sindicales y hemos sacado lo del que quiere que le salga la lotería sin jugar; ellas son unas cuantas leyes que nos favorecen—muy pocas—, pero que desgraciadamente no se cumplen, ya que el patrono, como nos ve aislados en este gran movimiento, no nos presta atención alguna. Su constante preocupación está en aquellos obreros que luchaban como en guerra civil por sus tácticas sindicales y ahora han juntado las armas y han constituido su alianza de frente único, pensando que sus intereses son los mismos y el fin hay que lograrlo venciendo al capitalismo, enemigo poderosísimo, pues si en número no es tanto como el obrero, posee en cambio los medios económicos.

Por lo expuesto, yo, modestamente, me permito rogar a todos los compañeros que miren que su situación en los actuales momentos es delicadísima y no quieran jugar con ventaja; que se despojen de los prejuicios que tanto nos han perjudicado hasta ahora y piensen que somos obreros y que nuestras mejoras han de ir acompañadas de un esfuerzo por

parte de todos, que no será nunca tan grande como el hecho por los obreros de tierra. Es necesario para seguir viviendo y que vivan las asociaciones el enrolarnos en las sindicales obreras; no tengo predilección por ninguna, todas son buenas, pues sus fines son de defensa de la clase trabajadora. En la táctica podrá haber discrepancias, pero eso en la forma democrática de una votación se soluciona; todo menos vivir en este desierto completamente solos, que nos está matando lentamente dentro de nuestras asociaciones de resistencia.

Si se tiene fuerza, los pobres de espíritu, por instinto de conservación solamente, cumplen y atienden a las organizaciones y pertenecen a ellas, mientras que de la forma actual aún se jactan de no pertenecer, gritando inconscientemente aquello de: “¡Vivan las caenas!”

Ahora, compañeros, tenéis todos la palabra y no olvidar que por convencimiento no hemos de sacar nada de nuestros patronos; se les ha de amenazar por la fuerza y aun así ha de costar mucho, pues seamos obreros y con ellos, a su lado, vayamos por nuestras mejoras y reivindicaciones, que porque gastamos americana y corbata se nos escamotean descaradamente las más imprescindibles necesidades.

Compañeros marinos, nuestro puesto está con los hermanos obreros en sus sindicales. ¿Cuál? Vosotros lo diréis después de bien meditado, y cuando deis vuestra sana opinión, que sea la de vuestra voluntad bien madura.

CAP BRIG

LEYENDO "MARINA CIVIL"

Son tres los trabajos que da publicidad **MARINA CIVIL** de julio pidiendo justicia para los viejos marinos: el primero lo firma Cap Brig, refiriéndose a la elección para nombrar vocales del personal náutico de la *Trasmediterránea*, para representarles en el Instituto Benéfico, en su Montepío particular; el segundo, de José Bautista Marcaida, lamentándose de la disparidad en la nueva estructuración, desde la creación de la Subsecretaría hasta el famoso Montepío o Caja de Previsión, y, el último, de Modesto Larramendi, haciéndole ver al señor ministro de Marina las torpezas cometidas en lo que quieren llamar Montepío Unico de la Marina Civil, dejando en el mayor olvido al actual viejo marino.

Todos están muy acertado para poder sacar de ellos, si se quiere, el mayor provecho; pero no olviden que mientras no sean resueltos los problemas que afecten a la Marina Civil por personal técnico de la clase, será muy difícil llegar a la justa y humana solución.

Cuando dominado por los sentimientos de compañerismo me veo obligado a coger la pluma para emborronar cuartillas comentando la nueva estructuración, siento asco; pero cumpliendo, como siempre, con mi deber, quiero seguir machacando, como dice uno de los articulistas, a sabiendás que lo hacemos en hierro frío, porque los jóvenes marinos, predominados por el egoísmo y la vanidad, ni ven ni sienten en sentido humanitario y por mucho que se diga poco o nada se puede conseguir; pero es éste un caso que sangra y se debe de recordar para que sepan, y no olviden, que el viejo marino es el que pidió y luchó frente a los Gobiernos de la nefasta monarquía para alcanzar la reivindicación del

marino civil, y hoy, en plena República democrática de trabajadores, no se tiene para ellos ese respeto y atención que merecen las canas simbólicas de un archivo de experiencia, de una vida de medio siglo.

Los Gobiernos de la funesta monarquía nunca escucharon a los viejos marinos cuando éstos les hacían ver que las industrias del mar son la mayor fuente de riqueza de los pueblos marítimos por ser refractarios al progreso y riqueza de España, porque sabían que los pueblos prósperos y ricos son cultos y la cultura es el mayor enemigo de la política monárquica, y sólo procuraban ir tirando, haciendo sus fabulosos negocios dentro de la mayor impunidad; pero al implantarse la República toman las riendas del Poder los hombres netamente republicanos y principian a legislar con nuevas leyes para hacer una nueva España y colocarla a la cabeza de la civilización del mundo, y dentro de la nueva legislación tenemos la separación de la Marina Civil de la Militar, creando la Subsecretaría de la Marina Civil, y los viejos marinos, cuando vimos dar este acertado paso a esos hombres, dijimos llenos de satisfacción: "¡Llegó nuestra hora!" Pero la fatalidad de no estar todos unidos como un solo hombre para ofrecerla al Gobierno nuestro concurso en la gran obra a realizar, aportando datos, programas y soluciones, en materia bastante desconocida para ellos, fué la causa, el motivo, de esta destructuración que se ha realizado y que hoy estamos presenciando y comentando tan dolorosamente para los viejos y tan poco honrosa para los jóvenes, que han procurado aprovecharse de la labor de unos abnegados en defensa de nuestra reivindicación moral y humana, poniéndose al habla con las Comisiones ineptas que el Gobier-

no nombraba para su nueva estructuración.

Yo, olvidando mis sesenta y tres años, sabedor que sólo tengo derecho a los elementos de la Naturaleza que dan vida, que tengo un palacio-asilo que me espera y aplaudiendo a los buenos compañeros que saben escribir pro Marina Civil, invito a nuestra unión sagrada a todos cuantos en el mar defienden el men-drugo de los suyos, por ver si podemos evitar

se repita semejante caso y tenga la Marina Civil la atención y el respeto de los futuros Gobiernos, netamente republicanos, para alcanzar cuanto por derecho es suyo y les pertenece.

A escribir y a machacar.

T. FURIO

Alicante, julio.

Sobre los famosos Reglamentos

En el artículo "Absurdos y egoísmos", aparecido en estas columnas en el número de junio, se suponía que los desdichados reglamentos allí comentados eran hijos de los profesores de las Escuelas de Náutica y de gentes que jamás habrían navegado en buques mercantes.

Lo primero se deducía del egoísmo que manaba todo su articulado, confirmatorio del ya viejo afán de hacer de tales profesores algo así como los amos y señores de todos los marinos civiles. Lo segundo se comprendía con sólo leer aquella serie ininterrumpida de absurdos. ¡Hay que leer lo de los timoneles titulados!

Hoy podemos concretar algo, aunque no todo lo debido. Y no podemos concretar todo lo debido, porque todo cuanto se relaciona con esos tristemente célebres reglamentos y el más triste y más caro aún Estatuto de Escuelas, se ha hecho en las sombras, sin publicidad alguna, sin que los marinos y, sobre todo, los que navegan, hayan podido ver claramente con quiénes "se gastan los cuartos", según expresión vulgar, pero muy gráfica y más aún adecuada en este caso.

Podemos hoy descender algo el tupido velo tras el cual se realizaba la maniobra y descubrir a quienes en ella intervinieron. Fueron éstos el Sr. Pastor, jefe del Negociado de

Escuelas de la Subsecretaría; Boado; Portillo, profesor de inglés de la Escuela de Cádiz, que nada tiene de náutico ni de maquinista, y otro profesor más cuyo nombre sentimos no conocer fijamente para darlo a conocer a nuestros lectores.

Estos fueron los autores de aquellos proyectos (¡a cualquier cosa llaman chocolate las patronas, como se decía en nuestros tiempos estudiantiles, ¡ay!, tan lejanos!); éstos eran los vocales que presidía, tal vez sólo nominalmente, el inspector general. Creemos sinceramente que el verdadero presidente habrá sido el Sr. Pastor, y, acaso, el ponente, Boado. Hay en los reglamentos "ideicas" ya de antiguo defendidas por ambos y también de antiguo rechazadas unánimemente por la extinguida Junta consultiva de Navegación.

Como puede verse, no ha intervenido, por lo menos oficialmente y a cara descubierta, ningún marino civil propiamente dicho—de lo que nos congratulamos—, y... ¡así salió ello! Absurdo tras absurdo, sueño tras sueño, y siempre y en todo un egoísmo de grupo que restaba seriedad a los proyectos que, siendo risibles, hubieran hecho llorar a los embarcados si se convirtieran en leyes.

Como esperábamos los que conocemos algo el sentir de los embarcados y sabemos los peligros que para éstos envuelven ciertas me-

didas, la repulsa fué más general que la crisis económica. Las asociaciones (así nos lo aseguran) se pronunciaron en contra desde el primer momento, incluso aquellas en que menos era de esperar tal actitud. Y se explica que aquello no gustara a nadie que se atenga al mejoramiento de los embarcados, porque allí había poderosas armas que se ponían en manos de los navieros para dividirnos y echar *guarda-abajo* en un momento y con sólo una firma la labor societaria de tantos años. Los navieros nos ganaban el barlovento aprovechando esa brisa que de la "Gaceta" soplaría.

Ignoramos, claro está, la intención con que se planeaba todo ello; pero, fuera la que fuere (¡*Honni soit qui mal y pense!*), el hecho concreto es que sólo a profesores y patronos navieros beneficiaba. ¡A patronos navieros...! ¡A los patronos, en general, más intransigentes y retrógrados de España! Y conste que, al decir España, entran aquí por derecho propio las regiones autónomas, de hecho y presunta, Catalunya y Euzkadi, esta sobre todo; porque los navieros de Euzkadi son *de abrigo*, como suele decirse, *per se o per accidens*, es decir, por sí mismos, por tendencia propia o... porque les dejan ser como son.

¡Hay que ver lo de los capitanes de yates, los capitancitos *de primera clase* y... los pilotos de... *cuchara* o de furgón de cola! ¡Y todo ello, lo de los yates y lo de la *cuchara*, proyectado por los propios profesores de las Escuelas de Náutica! ¡Cosa más chusca no puede darse, ya que equivale a que ellos mismos proclamen la sobra e ineficacia de sus mismas Escuelas!

No dudamos de que ahora ya tendrán en la Subsecretaría y en la Inspección general correspondiente sobradas pruebas del efecto funesto que causaron esos parciales e impremeditados reglamentos (y suprimimos adjetivos, que vendrían como pedrada en ojo de boticario, para que no se nos tache de agresivos). Y, si ellas los patrocinaban creyendo

que podrían convenir a los marinos mercantes a los que son tratados como eternos parias, ahora ya no cabe duda alguna y se impone una inmediata rectificación terminante y total, radical y decisiva.

¡Ah!, y en lo sucesivo sean más cautas y no permitan que la parcialidad se erija en arbitrio y el egoísmo de grupo se imponga y que, como consecuencia, el ridículo reste prestigio y autoridad a esos Centros y a sus titulares.

Nadie veía la necesidad de esas reformas, que son un verdadero desbarajuste o algo peor. Ninguna de las tres Federaciones que controlan al personal embarcado, ni las asociaciones no federadas, ni grupo alguno de profesionales había pedido nada de eso. En cambio, lo que se pidió, y con insistencia, por nuestra Federación, fué la exigencia del Bachiller para el ingreso en las Escuelas, la reducción radical del número de éstas y la corrección de algunos absurdos de la legislación vigente (como lo de Pasajes-Bayona, gran cabotaje, y, en cambio, Pasajes-Barcelona, cabotaje), etc.

¡Y dicen que querían dignificar la clase! ¡Sí, sí, bonita manera de dignificar prescindiendo del Bachiller, que hoy se exige en todas las carreras, y permitiendo que sin estudios, sin pasar por las Escuelas (¿para qué los profesores entonces?) se pudiera llegar a obtener los títulos, haciendo a un millonario apto para mandar un buque cualquiera (en los reglamentos no se establece límite alguno y hay yates de más de 5.000 toneladas), sólo por tener dinero, y clasificando al personal como a coches del ferrocarril!...

Muchos, si no todos, de los errores de esos reglamentos, aparte de que "pasión quita razón" y de que el egoísmo ofusca, están en que lo que se proyectaba no se hacía con miras a los navegantes, a los que están embarcados o quieren embarcar, con miras a los "verdaderos marinos", sino, y precisamente, pensando en los que no quieren navegar y sueñan

con enchufes, dietas, etc., etc. Aquello nos parecía hecho pensando, claro está, primero, en los profesores de Escuelas (y ninguno de los proyectistas era mercante "de veras"), y después en los puestos de la Subsecretaría, manzana de muchas discordias. No; los marinos son para navegar y el que no quiera navegar no es ya, en realidad, marino. Hay que planearlo todo, absolutamente todo, pensando en los embarcados y no en los que aspiran a no serlo para adorar a Santa Nómima Bendita..., aunque los verdaderos *benditos* son los que navegan y sudan para que otros tomen el fresco y... *chupen del frasco* a plena succión.

Los embarcados y los que desean embarcar, en puridad de verdad, los UNICOS marinos civiles, lo que quieren, señores proyectistas pasados, presentes y futuros, es que la *mercancia no abunde* para que no se cotice a la baja; para que no se *chotée*, como dicen en América. Es decir, que se eleve el nivel cultural de los profesionales como medio de dignificarlos y que así se acabe la maldita planta del esquirolaje; que se evite el que los navieros puedan explotarlos; que se les reste armas para tal fin.

Y, concretando más, que se exija el Bachiller para ingresar en la Escuela, pues debe ser UNA, UNICA Y EN UN BARCO, ya que ella basta y sobra para dotar de personal a nuestra moribunda flota. La Escuela *flotante y navegante* capacitaría más al personal y ahorraría muchos miles de pesetas al contribuyente..., ¡al que le espera buena si eso proyectado por los profesores llega a ser ley! El buque-escuela evitaría las rivalidades entre los puertos, rivalidades que acabarán por hacer que se aumente el número de Escuelas en proporción al de políticos influyentes que de los distintos puertos salgan.

La Escuela única y en un barco limitaría automáticamente el número de ingresados y haría desaparecer el peligro de creación de nuevos centros de esta clase.

La Escuela única y en un barco sería el ideal, lo más marítimo, y, por ende, lo más económico. ¿Qué se puede oponer a ello? ¿Las conveniencias de unos puertos? ¡Primero está el bien general de la nación toda! ¿El interés de unos profesores? ¡Antes ha de pensarse en el interés general y en el de los miles de marinos mercantes de verdad!

La Escuela UNICA en un barco, exigiendo el Bachiller para el ingreso y con becas para que puedan estudiar hasta los hijos de los más modestos marineros y pescadores que tengan afición y talento y corregir los absurdos que hay en los reglamentos vigentes, y... no se precisa más... *para los que navegan*.

Y para dignificar la clase hay que acabar con eso de que se puedan hacer viajes para examinarse de capitán sin ser oficial real y efectivo, desempeñando plazas de camarero, marinero, mozo, etc., pero... enrolado de OFICIAL. Eso favorece a los armadores, que encuentran así personal baratito y sumiso, y constituye un verdadero esquirolaje para los subalternos. Sin eso, los barcos *tramps* que van a los Estados Unidos tendrían que pagar más a los timoneles, mozos y camareros para evitar que desertaran allí al encontrar sueldos mucho más elevados que los nuestros.

El piloto que va de camarero, mozo o marinero, mandado por mayordomos, contra-maestres, etc., pierde autoridad para mandar él cuando sea OFICIAL DE VERDAD. Con eso hay que acabar. Eso es faltar abiertamente al espíritu de la ley, aunque haya un subterfugio para bordear la letra de ella. No deben servir los viajes a más oficiales que a quienes lo sean *real y efectivamente*, y, por lo tanto, sólo a los que exija en cada buque el cuadro indicador. Que no se repita el caso, tan generalizado, de que haya quienes lleguen a capitanes sin haber montado ni una sola guardia..., ¡acaso sin haber subido al puente más que... para servir café como camareros, o a baldear o a aferrar el toldo como mozos!

Y, en cambio, no se puedan examinar de capitanes quienes lleven muchos años de oficiales reales y efectivos, incluso primeros, porque no hicieron ciertas travesías (por ejemplo, Pasajes a Bayona, o Barcelona a Cette), aunque sea de camareros, marmitones, mozos, o, en el mejor de los casos, de marineros..., que, siquiera, ya suben al puente a gobernar.

Suprimiendo todo esto (que, además, quedaría suprimido con la sola creación del buque-escuela) se dignificaría la clase bastante

más que con la creación de los capitanes ferroviarios, con distintivo especial en el uniforme y demás zarandajas proyectadas.

¡Dignifíquese DE VERDAD la clase en todo! ¡Y, para ello, nada como limitar la mercancía! ¡Y, para esto..., SOLO UNA ESCUELA Y ELLA EN UN BARCO Y EXIGIÉNDOSE EL BACHILLER PARA INGRESAR EN ELLA!

LINO ROJO

UN DECRETO QUE NO DEBIERAN OLVIDAR LOS DESMEMORIADOS

Nosotros creemos que antes que aumento de sueldo, y antes que nada, el objetivo básico a que debe aspirar todo trabajador empleado es el de lograr la estabilidad de su cargo, rodeándolo de plenas garantías contra la arbitrariedad patronal; es decir, asegurarse de que no puede ser arrojado a la calle sin causa justificada como un fardo molesto. Después puede venir lo demás.

Alcanzar esto nace tres años y pico, cuando se tenía de la función trabajo un concepto medioeval era algo así como pretender escalar de rodillas la cumbre del Himalaya. ¿Quién era el guapo, entonces, capaz de tal proeza?

Bueno, pues ese millagro, que de tal podía denominarse antes de la República, es hoy una realidad palpable, caída como lluvia de bendición sobre muchos trabajadores, incluyendo los radiotelegrafistas, gracias a la *endiablada* y *poco evangélica* pluma de Largo Caballero, firmante del célebre Decreto de 23 de octubre de 1932, que tantísimos beneficios ha producido a la clase trabajadora, y cuyo intento de derogación por un Gobierno patronal, hace unos meses, levantó tan clamorosa y justificada protesta.

Nosotros nos permitimos sacarlo aquí a colación, no ya para ilustrar a aquellos compañeros que ¡aún! lo ignoran, aunque parezca mentira; sino para intentar refrescar la memoria de otros y ver, más que nada, si logramos tocar alguna fibra sensible de unos cuantos—afortunadamente pocos—para que, al menos, sepan en sus palabras a qué deberes obliga la gratitud.

En toda causa por despido injustificado, la ley de Jurados mixtos concedía al patrono el derecho de opción para readmitir o no al obrero despedido, abonándole en el segundo caso la indemnización señalada en el fallo.

A cualquiera se le alcanza la ventaja manifiesta del patrono por su mayor capacidad económica que le permitía desprenderse por un puñado de pesetas (siempre al alcance de su bolsillo) de todo aquél que no le fuera grato.

Nosotros conocemos un caso ocurrido en Málaga. Los patronos de un ramo, muy numerosos por cierto, hartos de las actividades de los vocales obreros del Jurado mixto local, cogieron a éstos un buen día, y les dijeron: "¿Cuánto hay que pagarles a ustedes por lar-

garlos a la calle?" Hicieron una recolecta, y por un par de duros que tocarían por cada patrono se dieron el gustazo de quitarles el pan a unos hombres cuyo único delito fué el de defender los intereses de sus compañeros. Este y otros atropellos inicuos no caben hoy entre nosotros los radiotelegrafistas.

En la parte aclaratoria del Decreto de referencia se dice que ese derecho de opción es justificable en pequeñas industrias, donde los enconos y enemistades personales, posibles de surgir, pueden hacer difícil una convivencia necesaria; pero no sucede así en las grandes empresas, donde falta ese contacto diario entre patronos y obreros, especialmente en las de servicios públicos, en que al personal le está más restringido el derecho de huelga.

En resumen, la parte dispositiva, dice así:

"Artículo 1. ...No tendrán el derecho de opción a que se refiere el artículo 51 de la ley de 27 de noviembre de 1931 sobre Jurados mixtos, y en caso de declararse injusto por sentencia firme de estos organismos el despido de empleados y obreros fijos, vendrán obligadas a la readmisión de los despedidos y a pagar a éstos los sueldos o salarios que les correspondan desde el día de la separación injusta hasta el de la readmisión, las Empresas siguientes: a) Las de servicios públicos, tales como las de comunicaciones, telefónicas e in-

alámbricas, ferrocarriles y tranvías, abastecimientos de agua, gas y electricidad y todos los concedidos por el Estado, Provincia y Municipio o Corporaciones análogas y por las que por estas Instituciones estén subvencionadas. b) Las que a la fecha de la promulgación de este decreto tengan establecida por Bases o Reglamentos de trabajo la condición de que para el despido de sus agentes por faltas a éstos imputables será requisito la formación previa de expediente en que se acrediten tales faltas. c) Las empresas bancarias."

Y este glorioso Decreto—que nosotros no vacilamos en colocar a la cima de todas las victorias obreras, mereciendo su autor (aparte ideologías) los más cálidos homenajes—ha sido calificado de funesto para la economía nacional (¡la cacareada economía nacional!), y ha merecido la repulsa de cierta prensa y determinados elementos políticos que tratan de derrumbarlo, y en cuyas fuentes—pena de confesarlo—buscan su inspiración algunos colegas (pocos por fortuna) con una total ausencia de la realidad, con un exceso de miopía que por más que nos calentemos la cabeza no acertamos a comprender.

Ahora que el lector compañero haga los comentarios que el caso le sugiera.

DEMOFILO VALLE

¡LUZ, MAS LUZ!

El editorial de MARINA CIVIL de julio es portador de una idea magnífica, que hemos de recogerla y darle cuerpo, no ya con satisfacción, sino hasta con alborozo. Es, sencillamente, la aplicación rápida y eficaz de lo que rezuma del sexto de practicajes, a repartir entre marinos ancianos necesitados, y empezando por los mayores, al margen del Mon-

tepio y supliendo sus deficiencias, obligadas o no.

Es toda una revelación, y como tal, digna de que la prestemos el calor de nuestro mayor entusiasmo. ¡Quién sabe hasta dónde se puede llegar por este camino!

Quiere decirse, que hay que echar manos a la obra y darle cuerpo a la idea antes de

anquilosarse de vieja; empujarla entre todos con ahinco hacia su realización inmediata. No le soltemos ya de la mano a su benemérito autor, quienquiera que sea, hasta poner eso en marcha, que bien lo merece, hasta por egoísmo si se quiere.

Yo, por lo pronto, acuso mi presencia en el palenque, y me manifiesto del siguiente modo:

Se agradece y se acepta la idea, abiertamente plausible, con entusiasmo loco. Examinándola, creo ver en ella una pequeña nube, y de ser cierta, hemos de mirar si la podemos disipar. Advierto que no debemos amilanarnos por nube más o menos, que habremos de conseguir disolverlas todas a fuerza de voluntad, o poco hemos de poder. Se trata solamente de aclarar puntos, de perfilar ideas, en evitación de imprevistos que nos puedan producir luego desilusión.

El editorial no lo dice, pero en algún sitio he oído yo que habríamos de hacer eso mismo, pero abarcando también al pescador. Y aquí de mis temores. Si el socorro ha de abarcar también al pescador, habremos de alumbrar previamente otra fuente de ingresos saneada proveniente de pesca. De extenderse el socorro hasta ese sector tan ampuloso, habría de ser mediante aportación proporcional extraída de su propio campo.

Si hay modo práctico de ir a ello, manos a la obra; con el marinero; con el pescador; ¡Arriba todos! Todo es cuestión de pesetas. Y me pregunto yo: ¿Dónde están? *That is the question.*

Ha de tenerse en cuenta que al estructurarse el Montepío Marítimo Nacional, se dejó

aparte al pescador para acometer esa obra por separado, dada su amputosidad y diversidad de matices, que amenazaba con ahogarlo todo antes de nacer. Por otro lado, el marinero está a cubierto del retiro obrero, mientras el oficial vive completamente desamparado de esa protección.

Entiendo, pues, que deben perfilarse bien claros los límites de este proyecto, y reducirle a la sola protección del que lo haya menester dentro del área para la que se haya destinado esa recaudación. Nuestro Montepío anda muy escaso de ingresos, y no se le pueden restar elementos de nutrición con destino a otras ramas de la actividad nacional, puesto que iría en perjuicio suyo. Puede y debe acoger este proyecto sujeto a discusión a todo el que, perteneciendo al ramo objeto del Montepío, no esté presente en él, por anciano, o lo esté en forma defectuosa y necesite de protección complementaria para poder subsistir. ¿Conformes?

Yo no niego que se pueda ir tan lejos como se quiera, añorando el tiempo, ni me asustan las jornadas de caminante andariego. Pero creo que no es mucho pedir que sepamos adónde vamos, y que vayamos en cada jornada solamente adonde podamos llegar. Vengan proyectos, pero cúbranse por etapas; y vayamos primero a nuestras posesiones, que nos son más interesantes; que después, ya veremos.

A ver: ¿Qué límites precisos se le darán a este primer proyecto? Esto hay que aclararlo bien antes de lanzarnos a la ventura.

MODESTO LARRAMENDI.

En defensa de las Mutualidades

Es el tema de que voy a tratar, como todos los que a los marinos mercantes nos afectan, cuestión de fondo más que de forma. En el caso presente tiene menos aún, ya que en quien lo escribe no la hay; y, francamente, donde no la hay mal podrá salir.

Pero, en fin, convencidos, y yo el primero, en que es así, pondré de manifiesto mi humilde, pero sincera, opinión, al servicio de las Mutualidades para el socorro de los que estén en paro forzoso, en general, y en particular por la de Asociación Náutica, de Gijón, a la que tengo el gusto de pertenecer.

Me creo relativamente libre de las susceptibilidades que pudiera despertar en otros al hablar en defensa de las Mutualidades por el hecho de que llevo desde el año 1922 embarcado en una Compañía, de la que no salí más que para hacer mis prácticas de altura para el examen de capitán y para disfrutar de los meses de permiso anual correspondientes.

Tengo lo que se dice una plaza de oficial efectiva (en una Compañía que durante el tiempo que llevo en ella ha visto aumentar su flota en dos buques nuevos relativamente a cambio de uno que ha vendido para desguace), y aunque bien poco es en los tiempos que corremos, pudiera ser lo suficiente para inclinarme a adoptar la cómoda postura de vivir, en lo que a la Mutualidad se refiere, independientemente de todos los demás compañeros.

No sólo no fué así, sino que desde el primer momento me creí más obligado moralmente a pertenecer a ella y a contribuir puntualmente con mi cuota, precisamente por esa mayor continuidad de embarque; considerando igualmente obligados a quienes naveguen en otras Compañías cuya solvencia y situación económica sea semejante a la en que yo estoy.

No se trata con ello de asignar a los desem-

barcados una renta a perpetuidad, sino de elevar el estado moral, por demás deprimido, y mantener en ellos la dignidad de clase que les corresponde. Se trata de prevenirnos, puesto que de descender a tal nivel no estamos libres los que navegamos, a pesar de la ventajosa situación económica que demuestran poseer muchas Compañías navieras.

Naturalmente que esto no va por quienes desde el principio de la Mutualidad figuran en ella, sino por quienes durante sus primeros meses sin cuota extraordinaria, ni con cuota después, no tuvieron a bien inscribirse como socios.

Por los que ni siquiera se dignaron escribir a Asociación Náutica exponiendo sus razonamientos, y de los que se hubieran sacado provechosas lecciones.

Para todos estos compañeros va mi ruego, encareciéndoles soliciten el ingreso, ateniéndose al reglamento vigente, ya que nuestros entusiasmos se colmarán cuando veamos figurar en ella a todos los socios de Asociación Náutica.

Quienes pensamos de esta forma y de las Mutualidades tenemos este noble concepto, estamos por lo mismo obligados a hacer la propaganda que cada uno pueda en defensa de tan justa causa, y esperamos que sin tardar tendremos quien nos ayude y quien lo hará con más interés si cabe, y desde luego más convencidos de los beneficios que las Mutualidades reportan.

Esperamos también que para cuando ocurra, los que estén embarcados procurarán, en justa defensa de sus intereses, que los socios desembarcados sean los primeros en embarcar, adaptándonos a un turno que si en principio no será lo riguroso que debiera, llegará a serlo sin tardar, ya que, por ser nuestro, de nos-

otros depende, reconociendo una vez más la conveniencia de hacerse socio.

Son muchos los que creen que cuando llegue el Montepío Marítimo Nacional que no les va a hacer falta la Mutualidad. Otros también alegan el que la cuota será excesiva. Conveniamos, señores, que nada tiene que ver una cosa con la otra. Que son dos fines completamente distintos los que se persiguen, y que si bien el reglamento de la Mutualidad llegará a tener cabida en el del Montepío, hoy por hoy no puede ser; y cónsteles que pasará mucho tiempo sin que pueda serlo.

Dispongámonos para todo, que no nos va a sobrar nada. A un destacado miembro de nuestra clase, hablando respecto al Montepío, decía que funcionaría allá por el año 2000; luego, con estas impresiones y aun si quieren mejorándolas restándole unos cuantos años a la precitada cifra, me atrevo a asegurarles que nos va hacer mucha falta la Mutualidad.

Contribuyamos, como ya en otra ocasión les decía, a sostener el estado moral del que no puede embarcar con nuestro sacrificio de *diez pesetas mensuales*, que manteniéndolo al nivel que a nuestra clase corresponde, podremos conseguir, si no totalmente, si en parte, cubrir nuestras muchas necesidades, pues es lo único que en nosotros los marinos mercantes no anda escaso.

¡Quién sabe si con ese estado moral que propugno, y mantenido por nosotros los embarcados en los que no lo están, hasta el Montepío vendría antes de lo que me temo va a tardar en llegar!

Que la cuota de diez pesetas es excesiva, es

cierto. Yo sé por mí el sacrificio que para los embarcados supone desprenderse de tal cantidad con el exiguo sueldo que ganamos. Manera de reducir la cuota es que cada uno de los que somos socios nos constituyamos en propagandistas de la Mutualidad y sus ventajas, no cesando hasta conseguir se hagan socios todos los pertenecientes a Asociación Náutica.

Y, cuando así sea, se podrá reducir la cuota a la mitad, dejando entonces de ser lo gravosa que hoy resulta aun para los mismos que navegamos.

Yo no deseo más que ver en cada uno de nosotros los socios un poco más de entusiasmo por la Mutualidad, y ya verían los que no lo fuesen todavía irse inscribiendo poco a poco hasta que todos perteneciesen a ella.

Hasta la fecha en que escribo figuran ya como socios 123 compañeros, y la relación nominal completa se repartirá en el mes de noviembre próximo.

Tratan otras Asociaciones de crear la suya, y es de suponer prospere la idea, ya que, mirándola bajo todos sus aspectos, conviene a todos los profesionales del mar. El día que cada Asociación consiga tener la suya, y con ella podamos constituir la Federación de Mutualidades, para lo cual contribuirán a su sostenimiento con cantidades proporcionales al número de socios que cada una tenga, podremos llegar a donde hoy pensar en ello resulta poco menos que pura fantasía.

MARCELINO RODRIGUEZ

Luanco, 2 de junio de 1934.

INFORMACION DE LA FEDERACION

Ley de reforma de la Subsecretaría.—En contra de lo que se ha dicho por algunos interesados en fomentar las divergencias entre determinados sectores del personal, la Federación no ha tomado parte en la confección de dicho proyecto. Lo que ha hecho su representante, en unión del de la Federación de Transportes Marítimos y del secretario general de la Unión de Radiotelegrafistas, es solicitar aclaraciones, que les fueron dadas ampliamente, y proponer modificaciones en lo referente a trabajo, no suprimiendo la intervención de Marina, sino limitándola a la aplicación exclusiva de las leyes de trabajo, con lo que se consigue una fiscalización más sobre las ya existentes y se evitan se aleguen incompetencias para las numerosas cuestiones que sobre trabajo a bordo se presentan en las Delegaciones marítimas. Se hizo la salvedad, en lo referente a Previsión, de que quedaba en vigor lo dispuesto en la ley de Asociaciones. Se hizo hincapié en lo de faros y balizamientos y en la administración y explotación comercial de los puertos; se solicitó la supresión de inspecciones innecesarias y se mantuvo el criterio firme de ser preceptivo el informe del Pleno del Consejo Superior de Servicios Marítimos y el de las secciones y comisiones en todos aquellos asuntos de interés general, consiguiendo de la Subsecretaría, excepto lo de la supresión de Inspecciones, la inclusión de las modificaciones solicitadas en el contraproyecto de reforma, y esto con mucha anterioridad a unas muy cacareadas gestiones hechas por quien ya tenía noticia de las nuestras.

En lo que se refiere a la interpretación dada en la Subsecretaría al Reglamento de Maqui-

nistas sobre el personal que deben llevar los barcos de potencia menor de 100 HP que hagan navegación de gran cabotaje, se han hecho gestiones que han dado excelente resultado, y contamos con las mayores garantías acerca de la forma en que se ha de interpretar el expresado Reglamento.

Reglamentos de títulos profesionales y de Escuelas de Náutica.—Habiéndose recibido la mayoría de los estudios que han efectuado las Asociaciones a los anteproyectos de Reglamentos que oportunamente les fueron enviados, siendo las de nuestra Federación las únicas que los poseen, se han hecho gestiones en la Subsecretaría para que no prosperen determinadas disposiciones contenidas en ellos que nos son perjudiciales, habiendo obtenido, además del aplazamiento de su estudio y discusión, la seguridad de que serán atendidas nuestras peticiones.

Recursos en el Ministerio de Trabajo.—En unión del representante de la Federación de Transportes Marítimos, se han hecho intensas gestiones en el Ministerio de Trabajo para conseguir el rápido estudio por el Consejo de Trabajo de los recursos sobre reglamentación y contratación, habiendo logrado salvar todos los trámites previos, pero a pesar de las promesas que nos hicieron de que se examinarían en el próximo mes de agosto, con motivo de las vacaciones veraniegas del personal, se aplazará hasta septiembre, ante la imposibilidad material de hacerlo antes, según nos han expresado el subsecretario y el director general de Trabajo.

Plazas de peritos inspectores.—Se ha solicitado se amplien las plazas recientemente sacadas a oposición, en una más que hace poco ha quedado vacante.

Visita de compañeros.—Hemos tenido el gusto de saludar, durante su estancia en ésta, a una Comisión del Sindicato de Oficiales de Tenerife, integrada por los señores don Juan Sánchez, don Juan de los Mártires, don Nicolás de la Rosa y don Eloy Mota, los que han efectuado, en unión del secretario federal, interesantes gestiones que beneficiarán considerablemente a los compañeros de Canarias.

Libro interesante.—Hemos recibido un ejemplar del libro editado por la Comisión de reajuste de la Compañía Trasatlántica, titulado "Documentos sobre la Trasatlántica y su liquidación", y que pone a la venta al precio de cuatro pesetas.

El libro es de gran interés para los antiguos empleados de la Compañía y para todos aquellos que quieran conocer la verdad en el desdichado asunto de la liquidación de la Compañía Trasatlántica, pues contiene los extractos de las sesiones de Cortes que han tratado del asunto, comentarios de la Prensa, normas para la liquidación, documentos correspondientes al pleito de los jubilados y pensionistas y

al de los despedidos de la Trasatlántica. Supone una notable recopilación y un noble esfuerzo en favor de la verdad, por lo que felicitamos a sus autores.

Resultado de los exámenes para capitanes y pilotos del segundo semestre celebrados en Barcelona.—Capitanes: Aprobados de los dos grupos: don Felipe Sendón Louro, don Reinaldo Mira Canals, don Adolfo Vila Sánchez. Aprobados del primer grupo solamente, ninguno, y aprobados del segundo grupo solamente, tres.

Pilotos: Se presentan para los dos grupos doce aspirantes, de ellos tres suspendidos anteriormente. Se presentaron para el segundo grupo (plan antiguo) cinco aspirantes, suspendidos en este grupo solamente en la convocatoria anterior.

De los doce primeros, aprueban los dos grupos: don Juan Vila, don Antonio Romeo y don Luis Viñas. Aprueba el primer grupo solamente, don Angel Astudillo. Aprueban el segundo grupo solamente, don Armando Giannoni, don Ramón Caubet y don Luis Antonio Torres.

De los cinco que se presentan para el segundo grupo (plan antiguo), aprueban: don Federico Pajarón, don Francisco Olive y don Manuel Francés.

Total de nuevos pilotos: Seis.

INFORMACION PARTICULAR DE LAS ASOCIACIONES FEDERADAS

Información de la Asociación de Barcelona

Necrológicas.

El día 1.º de junio falleció en esta ciudad la madre de nuestro querido compañero y vicepresidente de esta Asociación, don Manuel Rato. Sentimos vivamente la pérdida que acaba de sufrir nuestro estimado compañero y nos asociamos en su dolor, haciéndole extensivo el pésame a toda su familia.

* * *

En Barcelona el día 3 de julio falleció don Félix Wangüemert, tío de nuestro estimado amigo y compañero Eduardo Azpelicueta; nuestro más sentido pésame a nuestro compañero Azpelicueta y a la familia del finado.

Natalicio.

La joven señora Mercedes Soler, esposa de nuestro estimado amigo y compañero don Emilio Bayer Brillas ha dado a luz, con toda felicidad, un robusto niño, habiéndole puesto el nombre de José María Julio Antonio, continuando madre e hijo en perfecto estado de salud. Nuestra enhorabuena.

Bajas.

Jaime Zaragoza Zaragoza, Mateo Seguí Darder, Pablo Roca Roca, Pedro J. F. Pilella y Pedro Escrig Mayor, se han dado de baja como socios de esta entidad como consecuencia de la expulsión de Elicio Vallejo, de esta Asociación, por su proceder amoralmente societario. Tomen buena nota las Asociaciones Federadas.

Al secretario de la Federación de Oficiales de Maquinistas, don Luis Lopategui.

El señor Lopategui publicó en "Marina Social" del mes de mayo un artículo lleno de

inexactitudes y tendencioso sobre lo ocurrido en el vapor "Aritchachu", harto conocido ya entre nosotros, por cuya causa no trataré de dicho pleito, pero sí en lo referente a las acusaciones, debidas a su mala información unas y otras a su mala intención. Por lo tanto debo aclarar al señor Lopategui que en la reunión que tuvo lugar en la Asociación de Capitanes y Pilotos de Barcelona no abrí siquiera la boca, por lo tanto mal podía haber dicho que el primer maquinista del "Aritchachu" fuera o no esquirol. Los treinta testigos que asistieron a aquella reunión pueden corroborar esta afirmación.

¡A ese tenor son las verdades del escrito del señor Lopategui!

Debo hacer constar además que tengo un historial societario tan extenso como me permiten los años, y en el que se manifiesta siempre mi único mérito: el saber cumplir noblemente mi deber de compañero.

El señor Lopategui, saliéndose de la cuestión, recurre a colgarme, de que si he recurrido al señor Cardona para que colocara a mi hermano en el dragado del puerto de Mahón, cosa que desmiento rotundamente y calífico de insidia tal aserto, del cual le pido pública rectificación. Mas si tiene curiosidad en conocer este asunto, no dude en entrevistarse conmigo, que le pondré al corriente de lo que hizo mi familia para poder colocar temporalmente a un hermano que hacía mucho tiempo estaba en paro forzoso.

No conozco al señor Lopategui, pero me ha bastado su artículo para calificarle cumplidamente.

M. MARTORELL

Barcelona, junio de 1934.

Asociación de Maquinistas Navales de Santander

Extracto del acta de la sesión celebrada en Junta general reglamentaria por esta Asociación, el día 8 de julio de 1934.

Ocupando la presidencia D. Filemón Argos, y asistiendo la mayoría de los componentes de la directiva y buen número de asociados, se da comienzo a la sesión a las diez horas y cincuenta y cinco minutos de la mañana, dándose lectura a las actas de las dos anteriores, que se aprueban.

Acuérdase a propuesta del señor presidente dar las gracias a un señor asociado por su donativo de 50 pesetas a favor de la Caja de la Asociación.

El señor presidente expone haber llegado a él la noticia del fallecimiento de un hermano político del compañero D. Luis Martínez Ballarón, y ruega a la asamblea la asistencia a la conducción del cadáver, que ha de tener lugar este mismo día a las doce de su mañana, para lo cual es necesario suspender la sesión, lo que así queda acordado a las once horas y treinta minutos, para continuarla el día 12, a las siete horas de la tarde.

Extracto del acta de la sesión celebrada en Junta general reglamentaria, continuación de la del día 8.

A las siete horas y cinco minutos de la tarde del día 12, y bajo la presidencia de don Filemón Argos, asistiendo los directivos don M. Madrazo, D. S. Girao, D. L. Galgos, don L. Pérez, D. F. Costea y D. A. Martínez y gran número de asociados, comienza la sesión dándose lectura al acta de la anterior, que se aprueba.

A continuación se da lectura al estado de cuentas correspondiente al primer semestre del año en curso, el que se aprueba por una-

nimidad, así como el movimiento de asociados habido en dicho semestre.

Después de tratarse de otros asuntos de orden interior se da por terminada la sesión a las ocho horas de la misma.

Neclrológicas.

En Bilbao, donde residía, dejó de existir la virtuosa señora doña Matilde Goicoechea, esposa del distinguido caballero D. Jesús Nogués, profesor de gran número de compañeros de profesión, a los que con el natural sentimiento ha llegado la fatal noticia de la desaparición de la señora que siempre tuvo para todos un cariño de madre amantísima, por lo que quedará gravado en nuestro corazón su recuerdo.

A su afligido esposo, hijos, nuestros compañeros D. José Nogués y D. Cesáreo Diego, y demás familiares, expresa esta Asociación su más sincero pésame.

* * *

El día 7 del corriente, y a los veintiocho años de edad, dejó de existir en esta ciudad el joven D. Marcial González Díaz, hermano político de nuestro compañero D. Luis Martínez Ballarón.

Era el finado estimadísimo de cuantos tuvieron el honor de cultivar su trato, por su carácter afable y bondadoso, pérdida que ha de ser sentida por largo tiempo, pues su recuerdo es de los que tarde se olvidan.

A nuestro compañero D. Luis, como a sus muchos familiares, expresamos nuestro sincero sentimiento por el inmenso vacío que deja su prematura ausencia del mundo.

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

....., 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)

<i>Desde</i>	<i>hasta</i>	<i>motivos</i>	<i>sueldo</i>	<i>viajes</i>
<i>desde</i>	<i>hasta</i>	<i>motivos</i>	<i>sueldo</i>	<i>viajes</i>
<i>desde</i>	<i>hasta</i>	<i>motivos</i>	<i>sueldo</i>	<i>viajes</i>
<i>desde</i>	<i>hasta</i>	<i>motivos</i>	<i>sueldo</i>	<i>viajes</i>

(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 de Valencia

Ponemos en conocimiento de todos nuestros afiliados, que si alguno no ha recibido nuestra circular de fecha 7 de julio por causas ajenas completamente ajenas a nuestra voluntad, nos den cuenta inmediata de ello, para volverla a remitir de nuevo, ya que el contenido de la misma es interesantísimo.

Asimismo rogamos una vez más a todos los compañeros federados que frecuenten este puerto, se pasen por la Asociación, donde todos los días laborables, de diez a trece y de

dieciséis a dieciocho horas, en Secretaría se les informará gustosamente de cuanto deseen y sea necesario para la buena marcha social.

* * *

Ha causado baja voluntaria por el asunto de Transmediterránea el que era en la actualidad vocal de la directiva de esta Asociación, don Vicente Tonda Marco.

Valencia, julio 1934.

Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Cádiz

Extracto de las Juntas directivas del 12, 19, 21 y 26 de mayo de 1934.

La del 12 y 19 las preside don José Suárez Berry, y la del 21 y 26 el presidente efectivo don Miguel López Carvajal. Se leyeron las actas de cada Junta y estados de cuentas, siendo aprobados por unanimidad. Se notifica el alta de don Jesús González, y seguidos los trámites reglamentarios queda admitido como socio, e igualmente el piloto don Rodrigo Babilio Rodríguez. Se acuerda proponer la baja del socio don Eduardo Campos Murillo, por no abonar los recibos que adeuda. En la Junta del 12 se volvió a suscitar el asunto de ir fusionados los nombres de las dos Asociaciones de esta localidad, por lo que hubo un voto de censura para la presidencia, por no tener autorización previa de la Junta directiva como es reglamentario, y en vista del revuelo que se produjo, la presidencia presenta la dimisión verbalmente, rogándole todos que la retire, y ésta accede una vez que fué retirado el voto de censura. En la misma sesión se pre-

sentó una proposición en contra de la Junta directiva, y como quiera que a pesar de la insistencia que se tuvo porque concretasen asuntos y nombres sobre la actuación de la misma, no pudiendo el proponente demostrar nada en absoluto de lo que según él le decían, y viendo además por pruebas que se le presentaron no ser cierto nada de lo que alegaba, por lo que se congratulaba que así fuese; quedó demostrado que no hay que hacer caso de habladurías de la calle, y en vista del maremagnum armado, defendiéndose unos y otros, por los ataques mutuos recibidos, los señores Cabrera y Suárez presentan la dimisión de sus respectivos cargos, acordándose que estas dimisiones sean presentadas a la Junta en razonado escrito como marca nuestro reglamento.

Fué acuerdo también citar a Junta directiva para el día 21, con el fin de que los dos señores aludidos presentasen un escrito relacionado con el anteproyecto de fusión de las dos Asociaciones de la localidad.

En la Junta del 21 reunida exclusivamente

para el asunto arriba indicado, se presentó y se dió lectura al escrito de anteproyecto de fusión, acordándose quedar sobre la mesa para su estudio.

En la Junta directiva del 26 se vuelve a leer el citado anteproyecto, y una vez terminada la lectura se manifestó que lo primero que procedía para poder tomarlo en consideración era la modificación del reglamento federal en su artículo 2.º y que mientras éste subsistiese huelga todo trabajo que se pudiese hacer para lograr la fusión.

Después de varias consideraciones y observaciones hechas por unos y por otros sobre si debía tomarse en consideración o no, la presidencia dice que, a su juicio, considerando el asunto de gran trascendencia, opinaba que el anteproyecto presentado y leído debía pasar a resolución de la Junta general por considerarlo más democrático, y así se acuerda.

Se cita a Junta general para el día 28 de mayo, y no habiendo más asuntos de qué tratar, se levanta la sesión de esta última a las nueve de la noche.

Propuestas de ingreso de asociados.

Han cubierto su solicitud de ingreso los señores don Carlos Salvadores Brunenque, ca-

pitán de la Marina Mercante, asociado hasta ahora de la Asociación de Barcelona, y don Juan Ferrer Martínez, piloto, no habiendo pertenecido a ninguna Asociación antes de ahora.

Ha sido dado de baja en ésta, por su voluntad, quedando liquidado con la misma, el socio don Jaime Aragonés Soler, capitán de la Marina Mercante.

A TODOS LOS SEÑORES CAPITANES Y PILOTOS QUE DESEEN INGRESAR EN ESTA ASOCIACION

Aviso.

En Junta general celebrada el día 30 de junio de 1934 fué acuerdo de la misma que para que no vuelvan a ocurrir casos que lamentamos grandemente como el reciente del señor Gener, en lo sucesivo cuando algún capitán o piloto solicite el ingreso en esta entidad, se comunique en primer lugar a la Federación, para que ésta a su vez consulte con las Asociaciones federadas por carta o circular si el solicitante se encuentra en condiciones para poder ser admitido en ésta.

Asociación Náutica de Gijón

En las oposiciones a práctico del puerto de Vigo ha obtenido la plaza por unanimidad, y con la más alta calificación, nuestro asociado número 172, el capitán D. Antonio Pérez Mateo, a quien sinceramente felicitamos. Bien merece este buen compañero la plaza, tanto por su capacidad bien demostrada, pues carecía de toda influencia de las que tanto derroche se hace en estos casos, como por su excelente comportamiento societario.

Del Tribunal formó parte por esta entidad el capitán D. Pedro González Benitez, quien

cumplió a las mil maravillas su cometido sabiendo llevar dignamente la representación que se le otorgó. Y tuvo un rasgo de compañerismo que le honra y valió muchas felicitaciones. Propuso—justo es que conste—y fué aceptado en seguida por unos, luego por todos los miembros del Tribunal, que el importe de las dietas o el líquido de ellas fuese destinado a la Mutualidad para el socorro de los parados que sostiene esta Asociación. Así se hizo y ya han girado 125 pesetas. Los opositores eran ocho y actuaron sólo seis, abo-

nando 50 pesetas los capitanes y 25 los pilotos. Esas 125 dicen ser el líquido.

Desde aquí, en nombre de esta Asociación y de su Mutualidad, damos las más expresivas gracias al señor delegado, ex comandante de Gijón en fecha próxima, D. Juan Boves; al subdelegado, ex directivo de grata recordación, D. Jesús Fernández García; a los prácticos Sres. Galván y Costa (socio número 136 el primero), y a los capitanes, el ya citado, Sr. González Benítez, y el representante de los navieros, D. Manuel González Alegre.

* * *

"Lo que vemos" es que, aunque poco, aquí venimos logrando ciertas ventajas morales y materiales que, desgraciadamente, no se pueden alcanzar en otros sectores, lo que bien demuestra que nuestras normas, procedimientos y actuaciones no son las peores para la defensa de los embarcados, que es a lo que se debe estar, y de ahí que no queramos alterarlas.

"Lo que debemos ver" es esto bien patente y no cerrar los ojos a la realidad y creer que sin capacitar a los socios previamente, por sólo agregaciones y nuevos estatutos, se obrarán prodigios taumatúrgicos y les darán hecho lo que no hay manera de que ahora se haga..., "ni en destellos aislados de defensa social" tan siquiera.

Cuando veamos que por otros sectores con las agregaciones político-sindicales que se propugnan y los nuevos estatutos y modalidades que se señalan consiguen más, consiguen lo que aquí no podemos conseguir, entonces y no ahora sería el momento de pensar en cambios.

Por espíritu verdaderamente liberal y democrático práctico y por las lecciones de la experiencia, somos terminantemente opuestos a mermar autonomía a las Asociaciones y a centralizaciones que casi las anulen.

En España hubo sólo dos Asociaciones,

una de maquinistas y otra de náuticos, y precisamente la mejor defensa de los embarcados fué imponiendo la creación de otras. Por lo tanto, la realidad dice que no se puede ir a una solo y lo que conviene son muchas—a poder ser una en cada puerto importante—, pero unidas, sin pérdida de autonomía, en una Federación apolítica. Lo que ocurre es que desgraciadamente no se siente el espíritu federal como debiera, y al igual que pasa con ciertos enfermos al ver que la enfermedad se prolonga y no hallan alivio, todo se vuelven cambios de médicos, con lo que sustituyendo unos planes por otros se empeoran y llegan a perder toda esperanza de curación.

Las centralizaciones obreras llevan fácilmente el encumbramiento de los líderes, y en nuestro caso sería eso más probable por estar ellos en Madrid alejados de las masas de socios y en completa libertad de actuación. Además, nos atenemos a la prudente sentencia de Marco Aurelio: "Es difícil usar con moderación de un gran poder".

* * *

Cada día parece acentuarse más la disconformidad con que esta Asociación y la Federación a que pertenecemos, y mientras en ella estemos, se agregue a una sindical obrera con tendencia política. Los socios consultados se manifiestan partidarios de continuar con las viejas normas de "Asociación Náutica" y en defensa de ellas llegar a extremos por dolorosos que sean, pues todo es preferible a sembrar discordias dentro de la Asociación, por tendencias políticas, destruyendo su fuerza, bien demostrada en diversos casos. Nuestros estatutos y los mismos de la Federación obligan al apoliticismo absoluto, y sobre esa base son nuestros compromisos federales.

En nuestra larga vida social demostramos con hechos prácticos nuestro obrerismo y hemos logrado, si bien poco, bastante más que lo que lograron las Asociaciones similares;

nunca precisamos esas agregaciones, y siempre, por no estar adscritos a una determinada sindical, pudimos contar con la simpatía de todas, lo que no lograríamos en otro caso, por las rivalidades entre ellas.

Acaso el desligarnos de los compromisos que ahora nos atan—teniendo en cuenta que en nuestros movimientos en defensa de los embarcados venimos a encontrarnos solos o con la compañía platónica nada más—fuese beneficioso, pues nos dejaría en libertad para intentar eliminar competencias desleales e imponer un dique a las invasiones, tan gratas a los navieros que malogran nuestras conquistas retrasando el logro de otras.

Se suplica, por lo tanto, a los asociados estudien todas estas posibilidades y los propósitos que se abrigan por algunas asociacio-

nes federadas y nos den su opinión para en momento oportuno poder tener las resoluciones que procedan y aconsejen nuestra autonomía y la defensa de los embarcados.

* * *

La Mutualidad cuenta en el momento que se escribe esto (16 de julio) con 123 afiliados, y tiene en Caja 5.383,71 pesetas.

El día primero de septiembre se empezarán a repartir los socorros. Es, pues, ya una realidad bien tangible. Y sólo en las dos Asociaciones de Gijón existen estas mutualidades, demostrando ello que aquí hay un verdadero espíritu obrerista y un interés decidido en favorecer a los embarcados posponiendo a eso todo lo demás.

Asociación de Maquinistas Navales de Gijón

Fueron admitidos como socios los compañeros don Máximo Alonso Pis, don Manuel Villabona Cuervo, don Joaquín Fiuza García y don Baldomero González López.

Se dió de baja a petición propia a don Ignacio Infesta Bravo y por falta de pago a don José Palacios y don Leopoldo Panizo Pi-
quero.

* * *

Durante las horas de Secretaría (diez a doce de la mañana y cuatro a siete de la tarde) pueden cuantos compañeros lo deseen hacer las consultas que estimen por conveniente, en la seguridad de ser atendidos y ampliamente informados.

Mutualidad.

Se advierte a los compañeros que aun no adquirieron el librito que editó esta Asociación para allegar recursos para la Mutualidad de socorro a los parados y que se titula "Dis-

posiciones vigentes relativas al personal y trabajo en los buques mercantes", lo soliciten a la mayor brevedad, pues debido a la gran demanda que de él se está haciendo—pasan de mil los ejemplares vendidos—ya quedan muy pocos disponibles.

* * *

El día 18 de julio, fecha en que se envía esta nota a la imprenta, hay en la caja de la Mutualidad, 3.302,51 pesetas; se están pagando subsidios a tres compañeros y constituyen la misma, 86.

Se llama la atención de los que aún no ingresaron en ella, para que si lo desean lo realicen cuanto antes, pues debido a la implantación del nuevo reglamento, hasta el día 31 de agosto no se paga cuota de entrada alguna, para dar las mayores facilidades, ya que se desea el beneficio de la totalidad de los componentes de la Asociación de Maquinistas de Gijón, autora de esta iniciativa y constante benefactora de la Mutualidad.

DE LOS PERIODICOS

:-: OFICIALES :-:

MARINA

En cumplimiento de lo prevenido en la Orden ministerial fecha 10 de los corrientes, y a tenor de lo que establecen los Reales decretos de 6 de junio de 1924 y de 7 de febrero de 1925, se anuncia para su provisión en propiedad, mediante oposición libre, las siguientes cátedras de Escuelas Oficiales de Náutica:

La de "Inglés", de la Escuela Náutica de Barcelona, y

La de "Física, Mecánica, Electricidad, Química, etc.", de la Escuela Náutica de Cádiz.

Y a oposición restringida entre profesores auxiliares de la misma enseñanza de las restantes Escuelas Náuticas:

La de "Meteorología, Oceanografía, Cosmografía y Navegación", de la Escuela Náutica de Tenerife.

Las oposiciones se celebrarán en Madrid, en la Subsecretaría de la Marina Civil, en la forma prevenida en el capítulo XII del Estatuto de Escuelas Náuticas, y tendrán lugar en la última decena del mes de agosto ante los Tribunales que próximamente se nombrarán. A los opositores admitidos se les comunicará oportunamente la fecha de su presentación ante el Tribunal correspondiente.

El plazo de presentación de instancias terminará el día 15 de agosto próximo.

Las dirigirán al excelentísimo señor subsecretario de la Marina Civil, acompañadas de los documentos justificativos que acrediten reunir las condiciones de título y demás exigidas en los artículos 78, 90 y 91 del Real decreto de 7 de febrero de 1925, y que son indispensables para ser admitidos a oposición, y cuyos documentos son:

Cédula personal.

Certificación del Registro Central de Penados y Rebeldes.

Certificación de buena conducta expedido por la Alcaldía correspondiente.

Partida de nacimiento legalizada.

Y el documento exigido en la regla cuarta del artículo 90 del Real decreto de 7 de febrero de 1925.

Las solicitudes deberán encontrarse en la Subsecretaría de la Marina Civil a las dos de la tarde del día en que se cumpla el plazo antes señalado para el examen de las mismas y declaración de admisión de opositores, dispuesta en el artículo 75.

Los opositores satisfarán los derechos de examen correspondientes en la forma determinada para el caso en la Real orden de 25 de septiembre de 1925.

Este anuncio deberá publicarse en los "Boletines Oficiales" de las provincias y en los tablones de anuncios del Ministerio, Delegaciones y Subdelegaciones Marítimas y Escuelas Oficiales de Náutica, lo que se advierte para que las autoridades respectivas cumplieren lo que esta disposición previene.

Madrid, 11 de julio de 1934.—El inspector general de Navegación, P. E., *Saturnino Montojo*.

(De la "Gaceta" de 13 de julio de 1934.)

* * *

En cumplimiento a lo prevenido en la Orden ministerial, fecha 10 de los corrientes, y a tenor de lo que establecen los Reales decre-

tos de 6 de junio de 1924 y de 7 de febrero de 1925, se anuncia para su provisión en propiedad, mediante oposición libre, la vacante de profesor auxiliar de Máquinas y Taller de la Escuela Náutica de Bilbao.

La oposición se celebrará en la Escuela Náutica de Bilbao, en la forma prevenida en el capítulo 12 del Estatuto de Escuelas Náuticas y normas especiales establecidas para el caso en los artículos 75, 77, 78 y 85 del citado capítulo, y darán comienzo, dentro del plazo señalado, del 15 al 25 de septiembre próximo, el día que señale el director de la expresada Escuela de Bilbao, debiendo comunicar oportunamente a los opositores admitidos la fecha de su presentación ante el Tribunal.

El plazo de presentación de instancias terminará el día 25 de agosto próximo.

Las dirigirán al excelentísimo señor subsecretario de la Marina Civil, acompañadas de los documentos justificativos que acrediten reunir las condiciones de título y demás exigidas en los artículos 78, 90 y 91 del Real decreto de 7 de febrero de 1925, y que son indispensables para ser admitidos a oposición y cuyos documentos son:

Cédula personal.

Certificado del Registro de Penados y Rebeles.

Certificado de buena conducta expedido por la Alcaldía correspondiente.

Partida de nacimiento legalizada.

Y el documento exigido en la regla cuarta del artículo 90 del Real decreto de 7 de febrero de 1925.

Las solicitudes deberán encontrarse en la Subsecretaría de la Marina Civil, a las dos de la tarde del día en que se cumpla el plazo antes señalado para el examen de las mismas y declaración de admisión de opositores, dispuesta en el artículo 75.

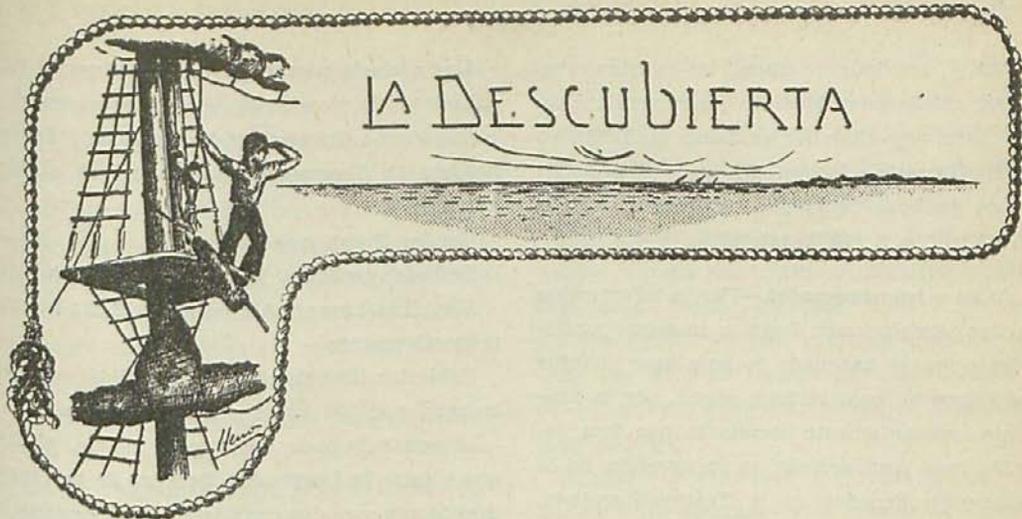
Los opositores satisfarán los derechos de examen correspondientes en la forma y cuantía determinada para el caso en la Real orden de 25 de septiembre de 1925.

Este anuncio deberá publicarse en los "Boletines Oficiales" de las provincias y en los tablones de anuncios del Ministerio, Delegaciones y Subdelegaciones Marítimas y Escuelas Oficiales de Náutica, lo cual se advierte para que las autoridades respectivas cumplimenten debidamente lo que esta disposición previene.

Madrid, 11 de julio de 1934.—El inspector general de Navegación, P. E., *Saturnino Montojo*.

(De la "Gaceta" de 13 de julio de 1934.)





LA DESCUBIERTA

Noticias del extranjero.—París. El Senado ha adoptado, después de introducir algunas modificaciones, el proyecto relativo a la asignación calculada según el tonelaje y la velocidad, a los armadores de navios de comercio o de pesca de alta mar, con el objeto de estimular el empleo del personal que se encuentra en paro forzoso y la utilización de los vapores que hoy se encuentran amarrados.

En el debate intervino el señor Doumergue, que recomendó a la atención del Senado la suerte de los marinos en paro forzoso y la situación peligrosa que atraviesa la Marina Mercante.

Aquí en tierras de Iberia, no se da el caso, ni por equivocación, que en el Congreso eleve nadie la voz en ese sentido. Sin duda deben creer que los marinos en paro forzoso son unos perfectos camaleones.

Revistas de revistas.—Han llegado a nosotros los primeros números del periódico de carácter marítimo cubano, denominado "El Serviola".

A pesar de la situación crítica por que atraviesa aquel país, el buen humor no falta en las columnas de esas publicaciones.

En una de ellas aparece un formidable boxeador en actitud ofensiva y bajo de él reza: "Distinguido oficial de la Marina Mercante, entrenándose para solicitar una mejora."

Opinamos que procede entrenarse, para hacer lo mismo por aquí.

En otra página nos presenta un extenso e intrincado escrito chino, que verdaderamente le hace a uno abrir la boca, y por más esfuerzos visuales y mentales que se pongan en juego, no es posible saber descifrarlo; pero un epígrafe nos saca de dudas, que dice así: "Legislación Marítima Cubana. Tomo 10."

Y ante todo esto, se nos ocurre aquello de:

"Allá en la Habana, pasan las mismas cosas,
vidita mía,
que aquí en España".

El día marítimo.—En otro periódico, nada menos de Guayaquil (Ecuador), y de su interesante lectura entresacamos lo siguiente: "De otros mares... Nuestras congratulaciones a los marinos mercantes españoles, por la consecución de tan justo como humano beneficio." (Se refieren a la aprobación por el Consejo de Ministros, el día 17 de marzo último, del reglamento del Montepío Marítimo.)

¡Por favor, compañeros quiteños! No tomar en serio estas cosas, porque la gente de aquí, aunque sean ministros acostumbran a ser muy bromistas. Por ahora lo único que sabemos existe es el Monte de Piedad. ¿Pero Montepío Marítimo? ¡Ni por asomo!

Reproduce este periódico el artículo aparecido en MARINA CIVIL titulado "Al marino

errante", con toda mi alma", de nuestro estu-
pendo colaborador Modesto Larramendi. Esto
nos hace sospechar que en todas las latitudes
existen "marinos errantes".

Los gavieros saludan cordialmente al "Día
Marítimo" y a "El Serviola".

Aviso a los navegantes.—Por la información
de las Asociaciones llega a nuestro conoci-
miento que se han dado de baja unos cuantos
individuos de bajo instinto social, por la con-
ducta eminentemente societaria que han se-
guido esas Asociaciones en la cuestión de la
Institución Benéfica de la Trasmediterránea.

Nuestra enhorabuena a esas dignas entida-
des.

Los bajos... siempre fueron peligrosos para
la navegación.

Sigue la nautofobia.—Pero... ¡por el rodaba-
llo!, señor Lopategui (secretario de la Federa-
ción de Oficiales de Máquina). ¡Otra vez
en "Marina Social", de junio, larga a cañó
libre acentos nautofóbicos?

¡No hay derecho a colgar a nuestra Federa-
ción el sambenito (léase "Los misterios de
la Inquisición") de que el proyecto de reforma
de la Subsecretaría de la Marina Civil ha
sido confeccionado con la intervención de la
Federación Española de Oficiales de la Marina
Civil!

¡Permítame que le diga que ha proferido
una acusación completamente gratuita apa-
rentemente! (Entiéndase, en lo de la acusa-
ción.)

Y hasta más le diremos. La Subsecretaría
de la Marina Civil, ya nos importa poco, por-
que sigue siendo la misma Caja de Pandora
que fué cuando era aquel departamento Direc-
ción general de Navegación, y sobre todo des-
de que la regenta de la Plaza de Cataluña
(Barcelona), el eminente hombre de negocios
señor Pich y Pon, que dicho sea de paso, en-
tiende de todos los negocios menos los refe-
rentes a la Marina Mercante...

Una victoria patronal.—La constituye el re-
sultado de la elección de vocales representan-
tes de cierto personal en la Institución Bené-
fica de la Trasmediterránea, que es el si-
guiente:

Fonda: Bosch, por 42 votos.

Radiotelegrafistas: Bernal, por 32 votos.

Máquina: Linar y Alarcó, por 223-221 votos,
respectivamente.

Cubierta: Silvestre Vallejo (candidatura pa-
tronal), por 106 votos, respectivamente.

Personal llamado subalterno: Nadie. (Por-
que a éstos la Institución Benéfica de la Tras-
mediterránea no los considera como personas.)

La candidatura recomendada por las Aso-
ciaciones Anasagasti-Golzalbes obtuvieron 55
y 58 votos, respectivamente.

Repetimos que ha sido un verdadero triun-
fo patronal, del cual no tardarán en arrepen-
tirse todos aquellos que han hecho alarde de
egoísmo, ingratitud e inconsciencia.

Ya salió aquello.—Ha llegado a nosotros
una curiosísima circular firmada por el ma-
quinista Alarcó (vicepresidente de la Federa-
ción de Oficiales de Máquina y representante
de ella en la Comisión del Montepío Marítimo
Nacional), en la que echa chispas por la for-
ma en que ha sido nombrado secretario de la
Institución Benéfica de la Trasmediterránea,
Elicio Vallejo (representante de la oficialidad
de cubierta), cuya elección la explica la circu-
lar de la siguiente manera:

"Resultando, que don Pascual Silvestre pro-
pone a Vallejo para secretario, y es elegido
por tres votos. Según se explicó luego, le vo-
taron Silvestre, Bosch y Bernal. Vallejo votó
a Silvestre, Linar a mí (Alarcó) y yo (1) en
blanco, como así había anunciado, ya que de-
nuncié la reunión por quebrantamiento de for-
ma, al tener que haberse celebrado en Ma-
drid."

Después de otros párrafos añade: "Al re-

(1) Alarcó.

caer sobre Vallejo el cargo de secretario me releva del trabajo tan grande que por mi ceguera, por servir a mis compañeros, me echaba sobre mis hombros doloridos a consecuencia de la labor que hasta hoy había hecho para poder alcanzar una independencia administrativa que nos permitiera transformar a Institución en una entidad grande y sentida íntimamente como propia en cada uno de nosotros"...

Si no mienten los sentidos, este último párrafo dice bastante en contra del Montepío Marítimo Nacional. Todo esto es verdaderamente graciosísimo, y nos lo habíamos figurado de antemano que sucederían grandes y estupidas cosas, y esto que solamente estamos en el prólogo de la comedia.

En los actos sucesivos hemos de ver de cómo el maquinista Alarcó efectúa un viraje hacia el Montepío Marítimo, y reconociendo errores, reemprenderá la senda, de la que nunca hubiere de haberse desviado.

Lo incomprensible es eso de que diga en la circular que la Tras en Barcelona sea peor que la Tras en Madrid. Los navieros no se muerden entre ellos, y más cuando pertenecen a una misma compañía, cuando se trata de amolar a los marinos.

El epílogo probablemente será un cuadro plástico, alegórico a los que han hecho el indioooooo...

Recordando a la Trasatlántica.—Las grandes catástrofes en las que perecen muchas víctimas siembran el espanto, mas luego solamente queda una fecha lamentable. Sin embargo, cuando las catástrofes dejan con vida, pero inútiles a sus víctimas, el tiempo no sirve de lenitivo en ningún caso, puesto que viven sufriendo.

Los centenares de despedidos de la Compañía

Trasatlántica fueron víctimas de un acto tan inhumano como criminal.

Verdad es que todo ese personal permanecía apartado de las Asociaciones, sin duda creíanse poco menos que en el Olimpo.

Llegó la catástrofe, y todos se metieron de rondón en sus respectivas Agrupaciones profesionales, donde encontraron las puertas abiertas de par en par, y tan de en par estaban, que al poco tiempo han ido desfilando en su inmensa mayoría, quedando solamente muy pocos.

A pesar de todo esto, y aunque sea en honor de unos cuantos justos, hemos de romper lanzas en favor de ese personal abandonado, y marcar a esa falaz Compañía como incurso dentro de ciertos procedimientos de justicia, pues así lo demandan los 166 millones que adeuda al Estado, y la lóbrega actividad desastrosa de su evaporado Montepío particular, del que los marinos españoles hemos de pedir justas cuentas.

La Trasatlántica ha muerto, y no debe resucitar jamás.

No se comprende cómo hay quien trata de defender a esa Compañía, que ha tenido esclavizado durante muchos años a su personal.

Si alguna vez se efectúa algún concurso para otorgar líneas de navegación, debe impedirse que esa Compañía pueda tomar parte en él. Cualquiera Empresa naviera es merecedora de esa consideración, si bien la primera condición ha de ser la de embarcar en esos servicios, por orden de antigüedad, al personal que dejó desembarcado la Trasatlántica.

Por otra parte, no comprendemos cómo esos servicios se vayan a conceder a Empresas que han de explotar el negocio para alimentar consejeros, parásitos adjuntos y repartir dividendos, cuando podrían encargarse de la marcha de esas comunicaciones marítimas los mismos marinos mercantes

EL EMBUDO SEPARATISTA

Para contestar a nuestro último y breve artículo del mes de mayo, el gran Itxasargi se ha visto en el caso de guarnir, en "Euzkadi", nada menos que cuatro *chirenisimos* mamotretos que el diablo vasco los entienda.

Y es que cuando no se tiene razón, cuando hay que tergiversar la verdad, se hace preciso echar mano de circunloquios, apelar a retorcimientos y camelancias, inundar de hojarasca las columnas de los periódicos y aplicar a los pacientes lectores sendas dosis de adormideras literarias. Total, para quedar aún más en ridículo. He ahí el caso de nuestro compatriota Itxasargi.

Claro está que nosotros, cachazudos y socarrones por temperamento, no hemos de seguir la sinuosa y accidentada senda por la que se pretende llevarnos, sino que prosiguiendo por el recto y despejado camino de la verdad y de la lógica, comparecemos, consignamos y resumimos (dos puntos):

Si los buques de Euzkadi, según ustedes predicán, han de ser exclusivamente para los vascos, y el vasco sólo al vasco ha de prestar solidaridad y ayuda, lógico es que nosotros, los vascos, abandonemos la flota maketa o que los maketos, recíprocamente, nos echen de ella y nos nieguen la hospitalidad que hoy nos dispensan en sus buques. Esas predicaciones separatistas no han servido hasta la fecha más que para malquistarnos con los compañeros de las demás regiones españolas. Porque la realidad es que al presente y desde tiempo inmemorial, en los buques vascos raro es el oficial maketo que ha sido admitido a bordo, mientras que, por el contrario, en cualquier buque de la flota maketa se encuentra siempre algún oficial vasco, siendo frecuentísimo en estos buques que el capitán y la mayoría de la oficialidad de cubierta y máquina seamos asimismo eúskaros. Esta es la pura verdad comprobable en todo momento. No es

a los vascos a quienes toca hablar de expulsiones sin dar una lamentable nota de cerrilidad y de estulticia.

Y conste, para aclarar bien, que nosotros nos referimos sólo a oficiales y capitanes. Es lo nuestro y de lo nuestro tratamos y en lo nuestro nos metemos, que no en lo de los marineros, fogoneros, mineros ni organilleros, quienes saben defenderse más eficazmente que nosotros, porque están más unidos, y por lo tanto mejor organizados, no necesitando de la atención ni tutela que pretende dispensarles al capitán Itxasargi. ¡Si en cuestiones sociales sabe bastante más que la oficialidad y tiene más escuela el *two* de a bordo!

Los vascos que vienen invadiendo a Galicia, no sabemos, ni hace al caso, si están afiliados a Agrupación, a Solidaridad o a ninguna organización. Lo cierto es que aquella región, Vigo principalmente, está inundada de vascos, en tanto que se predica y pretende que Euzkadi sea sólo para los vascos. Esto es lo censurable.

El gaviero que suscribe, aunque más vasco que la venerada tumba de Sukarrieta, como entiende que los *marinos mercantes españoles* (así reza nuestro título que no ha sido extendido por don Sabino ni por Iparragirre precisamente, sino por el Estado español) son para todos los barcos españoles, no critica que los náuticos de Bilbao hayan ido a tripular los pesqueros gallegos; lo que encuentra deplorable es que lo puedan haber hecho "cotizándose a la baja", que es por lo que los armadores acaso nos prefieren, y no porque seamos más inteligentes o más esforzados; como somos también en esa y en todas las regiones del litoral español objeto de la predilección naviera por la misma causa tal vez, y porque, salvo honrosas excepciones, ni exigimos el mes de permiso, ni el abono de las horas extraordinarias, ni el derecho a respirar.

Y esto no es de compañeros, ni de marinos, ni de hombres, ni de vascos, de cuya condición tanto alardeamos y presumimos; eso constituye una competencia ilícita e inmoral, una traición a la clase a que pertenecemos, una vergonzosa claudicación, un deshonor y un bochorno que alcanza y salpica a todos los vascos y a nuestra propia patria; que no es tocando el *twistu* o entonando el "Gernikako arbola" como se honra a Basconia.

Y ahora he de confesar a usted, ¡oh curioso Itxasargi!, que yo, el gaviero Xanti, muy vasco con permiso de usted y muy dado a la sana política, huyendo precisamente del vasquismo, del localismo, de la política al uso, he buscado y encontrado una Asociación, eminentemente clasista, donde los socios somos algo más que unas máquinas cotizantes o unos guarismos, en la que se rinde culto al compañerismo y en donde se defienden ahincada y efectivamente nuestros intereses profesionales, sin más complicaciones. Las cuestiones regionales y políticas las tomo aparte. No me gusta el "cok-tail"; se sube a la cabeza y luego no está uno en lo que celebra, que es lo que les pasa a ustedes.

En cuanto a las manchas o salpicaduras residuales que usted sitúa en nuestra modesta pero pulcra persona, le advertimos que hemos estado inquiriendo muy meticulosamente acerca de su existencia y hasta hemos requerido a los demás gavieros, de cuya perspicacia y buena vista tienen dadas excelentes pruebas, y pese a sus severas inquisiciones..., nada; las manchas no aparecen por parte alguna de nuestro indumento ni aun de la "euzkeldune" epidermis que nos ha caído en suerte. Sin embargo, cuando usted las acusa es que las ve, es que existen, de lo cual cogimos que alguna gaviota vasca, en su raudo volar y durante

un "apretón" le ha tapado a usted un ojo.
¿Y usted sin enterarse?

Límpiese, pues, que está de...

XANTI

P. S.: Pergeñadas las precedentes líneas, leemos en "Euzkadi" otro farrago más—el quinto artículo de la serie—con que intenta apabullarnos el fecundo Itxasargi.

Dice que no ve congruencia entre nuestro apoliticismo—"profesional", eh— y el hecho de que en las columnas de MARINA CIVIL se haya pedido el voto del marino, MARINA CIVIL lo que desea es que a los marinos mercantes no se les prive de un elemental derecho de ciudadanía que ejercita ya hasta la última criada de servir. Eso no es enrolar a los marinos en ningún partido político, y, por lo tanto, no es hacer política. Es defender nuestros derechos ciudadanos, y si nos apura usted un poco, hasta nuestros intereses materiales; que el voto se traduce casi siempre en constantes y sonantes "laurlekos" que, en caso de apuro, no son de despreciar. ¡Pues buenos están los tiempos que corremos! No hay que confundir, Itxasargi, una sonata con una sotana. A nosotros, como profesionales, tanto nos da Bikuña como Prieto. Y en cuanto en una Asociación se nos habla de este o del otro partido, salimos huyendo de ella para no volver más. Ejemplo: este vasco consecutivamente vascos que se cuentan por docenas. Lean las listas de las Asociaciones maketas y comprobarán esta realidad.

El señor Itxasargi tampoco entiende que a nosotros "que luchamos contra los navieros"—luchamos cuando hay que luchar, no por sistema—se nos ocurra recomendar que les imitemos. Y lo repetimos. Hay que imitarles en cuanto a la firme unión que, en defensa de sus intereses, tienen establecida los navieros vascos con los de las demás regiones españolas. Nosotros no vemos que la cabeza hoy más destacada del nacionalismo vasco, sir Sota, haya organizado una Solidaridad de Navieros Vascos del tipo de la de marinos. Esa "Solidaridad" que huele y es política pura y por lo tanto constituye un corrosivo de aquellas organizaciones—y de las nuestras, claro está—, la dejan y fomentan para nosotros, para que los explotados nos tiremos unos a otros los trastos a la cabeza en su provecho.

Si usted, Itxasargi, no entiende tampoco esto, es que la gaviota vasca le ha tapado a usted los dos ojos, que confunde la gimnasia con la magnesita, o que no sabe leer, en cuyo último caso nuestra regocijante polémica tendrá que degenerar en una cuestión de primeras letras. Y no es éste el lugar adecuado.

X

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.—Corderería. 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.

Cía. 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