

# Navegación



Año II - N. 2  
1. Enero 1919

60 cts.

Fragata-escuela inglesa «Mersey»

Biblioteca Nacional de España

## Transportes Internacionales - Agencia de Aduanas

Vagones - Cisternas : Consignaciones de Buques  
Fletamentos : Comisiones : Tránsitos : Representaciones

Sección especial de embarques para las Américas

Servicio rápido para Paquetes-postales

# José Vila & C<sup>o</sup>, S. en C.

Casa fundada en 1893



**Casa principal:**

**Ancha, 2 : Teléfono A. 586 : Barcelona**

Dirección telegráfica y telefónica: "VILARUS"

**Sucursales:**

EN ESPAÑA: Port Bou (Prov. Gerona). — Irún (Prov. Guipúzcoa). — EN FRANCIA: Cette (Hérault), 3, Quai d'Orient-Cerbère (Pyr. Or.) Bellegarde (Ain). — Hendaya (Bas Pyr.). — EN SUIZA: Genève, 15, Rue Lausanne. — Chiasso (Tessin). — EN ITALIA: Génova, Piazza S. Siro, 3-4

# Compañía Trasmediterránea

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA - PASAJE DEL COMERCIO, 1 Y 3  
REPRESENTACIÓN EN MADRID - PLAZA DE LAS CORTES, NÚM. 6

## SERVICIOS COMERCIALES

**Línea regular semanal entre los puertos del Mediterráneo y los del Cantábrico**

Salidas de Barcelona todos los miércoles para Valencia, Málaga, Cádiz, Huelva, Vigo, Villagarcía, Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander y Musel, regresando desde este último puerto para los de Coruña, Villagarcía, Vigo, Málaga, Valencia y Barcelona

**Línea de Barcelona-Sevilla**

Salidas de Barcelona todos los domingos para Valencia, Málaga, Cádiz y Sevilla, saliendo de este último puerto todos los martes para Cádiz, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona

Servicio semanal entre los puertos del Mediterráneo y Melilla, Río Martín y Ceuta, partiendo de Barcelona

**Servicios eventuales de gran cabotaje :: Servicios de navegación de altura entre los puertos de España y de Cuba y América del Norte**

Servicios de Correos entre Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma, prestados por los vapores de la Sociedad «Navegación e Industria»

Salidas de Cádiz para Canarias todos los días 4, 11, 19 y 26 de cada mes, y de Sevilla para Cádiz y Canarias todos los días 2 y 17 de cada mes

**Servicios postales prestados por los vapores de la Compañía Valenciana de Vapores correos de Africa**

- A) *De Málaga a Melilla.*— Salidas de Málaga todos los martes, jueves y sábados.  
B) *De Melilla a Málaga.*— Salidas de Melilla todos los miércoles, viernes y domingos.  
C) *De Almería a Melilla.*— Salidas de Almería todos los lunes.  
D) *De Melilla a Almería.*— Salidas de Melilla todos los domingos.  
E) *De Melilla a Menores.*— Salidas de Melilla para Chafarinas, Alhucemas, Peñón de Vélez, Cabo Agua y la Restinga todos los días.  
F) *Servicios de Cádiz, Tánger, Algeciras, Ceuta.*— Salidas de Cádiz para Tánger todos los martes, jueves y sábados.— Salidas de Cádiz para Algeciras todos los martes, jueves y sábados.— Salidas de Cádiz para Ceuta todos los jueves.— Salidas de Tánger para Cádiz todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Tánger para Ceuta todos los jueves.— Salidas de Tánger para Algeciras todos los lunes, martes, jueves, sábados y domingos.— Salidas de Algeciras para Cádiz (vía Tánger) todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Algeciras para Tánger todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Ceuta para Algeciras, Tánger y Cádiz todos los jueves.— Salidas de Algeciras para Ceuta todos los días.— Salidas de Ceuta para Algeciras todos los días.  
G) *Servicio de Canarias.*— Salidas de Barcelona para Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Alhucemas, Peñón de Vélez, Río Martín, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán y los puertos de Canarias todos los días 1.º y 16 de cada mes.

## FLOTA DE LA COMPAÑÍA

A. Cola : Antonia : A. Lázaro : Anonio Ferrer : Ausias March : Cullera : Barceló : Tordera : Comercio : Cabañal : Juan de Joanes : Canalejas : Félix Piçqueta : General Fernández Silvestre : Cirilo Amorós Tintoré : Grao : C. Sorni : Játiva : S. Giner : J. B. Llovera : J. J. Sister : Ruiz Capdepón : Marqués del Turia : Jorge Juan : Peris Valero : Sagunto : Poeta Querol : Torreblanca : Teodoro Llorente : Pérez Pujol : Vicente Ferrer : Españolito : Turia : Vicente La Roda : V. Puchol : Francoli : Villareal Tambre : Aragón : Andalucía : Castilla : Cataluña : Navarra : Canarias : Hespérides : Atlante : Delfin : Reina Victoria : Jacinto Verdaguer : Juan Maragall : Torras y Bages : Roger de Flor : Rius y Taulat : Romeu : Capitán Segarra :: En construcción: Escolano : Marqués del Campo : Escalante : Guillem Sorolla : Poeta Arolas

Todos estos vapores van provistos en su mayoría de telegrafía sin hilos, luz eléctrica y dotados de toda suerte de comodidades para el pasaje y de condiciones inmejorables para la carga

**Taller de reparaciones navales en VALENCIA (Talleres Gómez) y en BARCELONA (Talleres Nuevo Vulcano) :: Astilleros de construcción naval en EL GRAO DE VALENCIA**



INDUSTRIAS NAVALES  
DE  
**CARLOS MALLOL**

Astilleros de construcción y reparación de buques de madera en

**San Feliu de Guixols**

Teléfono 139

Fábrica de lonas para velámenes y lanillas para banderas  
Manufactura de salvavidas y defensas

Fábrica: **Gasómetro, 10 (S. M.)** - Teléfono A. 3147

Despacho: **Paseo Colón, 3** - Tel. A. 2684 - **Barcelona**



Reservado para los  
MOTORES MARINOS

**SAN MARTIN**

Primera fábrica nacional de  
legítimos motores para el  
empleo de aceites crudos

# Navegación

Director:  
Julián Amich

Aparece los días 1.º y 15  
de cada mes

REVISTA MARITIMA  
QUINCENAL, ILUSTRADA

## SUBSCRIPCIONES

España: Seis meses, 6 ptas. - Un año, 10 ptas.  
Extranjero: Un año, 6 ptas.

Oficinas: Gerona, 116 · Tel. G.1471

CORRESPONSALES  
en todos los puertos importantes de España  
Anuncios según tarifas

## LA QUINCENA

**D**BEMOS, antes que nada, dar las gracias al público y a la Prensa por la entusiasta acogida que mereció nuestro primer número. Se vendieron rápidamente todos los ejemplares y todos los periódicos tuvieron para nosotros frases de elogio y palabras animadoras.

En todos los centros marítimos se ha comentado favorablemente la aparición de nuestra Revista y se nos ha alentado para que sigamos en nuestro camino.

Y es que NAVEGACIÓN ha venido a llenar un hueco existente en uno de los sectores más importantes—el más importante quizá—de la vida nacional.

En casi todos los sectores de la vida española (a pesar de ser España una nación en donde reina el más feroz individualismo) en los últimos tiempos se ha reconocido la necesidad de agruparse, de organizarse, de crear Revistas y periódicos que sean la fiel expresión del pensamiento de una colectividad, de una clase de industria, o de un comercio determinados y que a la vez sea un instrumento de eficaz propaganda.

Pero las industrias y comercio marítimos tan importantes, tan decisivos, para la vida y porvenir de la nación, no han entrado puede decirse en este movimiento general de colectividad que anima a casi todos los ramos del comercio y de la industria.

Y es más que lamentable, funesta esta falta de deseo de unirse para tomar una orientación fija y acertada para impedir que la marina mercante española no vaya a su desaparición absoluta.

Hemos contemplado impávidos como durante la guerra todos los países beligerantes y neutrales han construido astilleros, han intensificado hasta el máximo su producción y han sido y son protegidos por los Gobiernos de sus naciones respectivas para que ahora, cuando empiece la competencia, no sucumban sus industrias ni su marina ante el poder comercial de las otras naciones.

Y aquí, en España, si descontamos el

esfuerzo de Bilbao, no queda nada. Bilbao ha triunfado en la presente guerra, porque con voluntad y fuerza ha seguido el rumbo que supo trazarse mucho antes de la guerra, y cuando sobrevino el conflicto marítimo contaba con suficientes medios para resolverlo. Y así han salido de la vía de Bilbao buques que como el *Artagán Mendi* y el *Capitán Sagarra* son modelo en su género.

Y en el resto de España, ¿qué se ha hecho? En Gijón, Ferrol, Cádiz, Cartagena y Barcelona se está haciendo algo; pero llega la hora de la paz y aún no existe la preparación necesaria para la lucha.

El esfuerzo individual ha sido grande. Ha habido muchos que, llevados de su entusiasmo, han construido buques pequeños, pero entre todos podían haber construido buques grandes.

Y es que ha faltado orientación, ambiente y ha sobrado individualismo.

En España hay hombres capaces de encauzar la opinión y hacerla comprender que la riqueza está en el mar; pero primero hay que descubrir a esos hombres, hacerles salir de sus oficinas y de a bordo de su barco y hacerles comprender que por patriotismo deben laborar para impedir que la total ruina de nuestra marina mercante sea un hecho.

Y este es uno de los objetivos cuya inmediata consecución consideramos como ineludible e inaplazable.

NAVEGACIÓN ha de ser la tribuna desde donde se diga a la opinión los caminos que conducen a la prosperidad patria.

\*\*\*

Ha sido necesario que pasasen años para que los Gobiernos españoles se decidiesen a hacer algo para intentar establecer la línea rápida entre los puertos del Norte de España y Nueva York.

A pesar de la falta de espacio, no podemos por menos que dedicar unas líneas a la Real orden que da cuenta de la decisión del Gobierno, reservándonos el derecho de hablar más extensamente en otro número.

Nos limitaremos a hacer resaltar dos

puntos de la citada Real orden. Dicen así:

«Ello obedece a un expediente que se siguió en la Dirección general de Comercio a instancia de la Cámara de Comercio española de Nueva York...»

Es decir, que ni por galantería se hace mención de los trabajos hechos por las Cámaras de Comercio y por todas las fuerzas vivas de Vigo y demás ciudades del Norte de España, que desde hace años claman por la creación de la citada línea. Todos los españoles juntos no lograron ni tan siquiera que sus trabajos fueran tenidos en consideración por el Gobierno.

Pero el párrafo que demuestra la completa y absoluta incompreensión de lo que la nueva línea representa es el siguiente:

«Claro es que tampoco se haría nada si se prescindiese del complemento de ese servicio con el establecimiento de trenes rápidos con material de lujo, que transporten, en las menos horas posibles, pasajeros desde el muelle de desembarque hasta Madrid.»

Intentar que los pasajeros que quieren atravesar el Atlántico en el menor tiempo posible, para luego dirigirse a Marsella, Roma, Barcelona, Génova, Trieste, etc., se vean obligados a pasar por Madrid para después eternizarse en un vagón de los ferrocarriles españoles y estar en el viaje doble tiempo que si en Nueva York se hubieran embarcado para Southampton o Brest, no necesita comentarios.

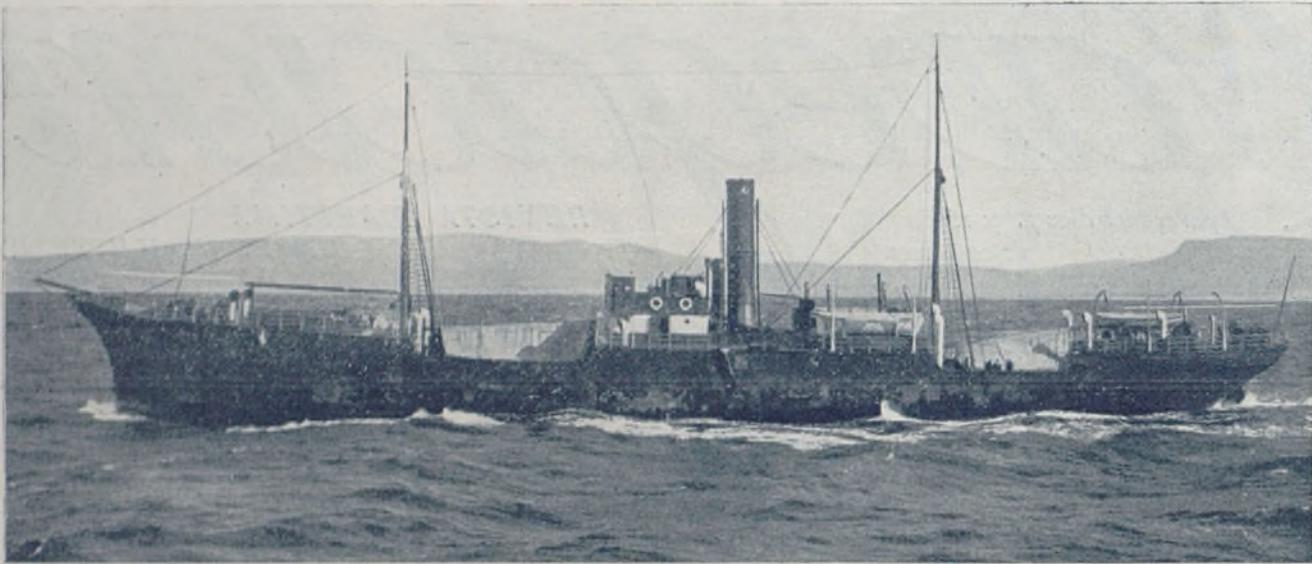
\*\*\*

En el diario oficial de marina y en el sitio menos visible de sus columnas, se publicó hace algún tiempo una Real orden autorizando para hacer la navegación de cabotaje a determinadas Compañías extranjeras.

La noticia—dado el modo que fué publicada—casi pasó desapercibida. Que nosotros sepamos, solamente *Las Noticias*, de Barcelona que publicó un acertado artículo del señor Colldeforns y la Asociación de Capitanes y Pilotos se ocuparon de ella.

Hemos esperado en vano aclaraciones a la citada Real orden y estamos recogiendo autorizadas opiniones para protestar del nuevo desacierto de los gobernantes españoles.

# EL NAUFRAGIO SIN APOTEOSIS



*El vapor español «Pelayo», de la Compañía Marítima, de Barcelona, salió el día 15 de noviembre de 1915 de Newcastle, con carbón para Barcelona, y no se volvió a saber nada más de él. Dicho buque, no fué visto por ningún buque patrulla de la costa oriental inglesa ni del Canal de la Mancha; además, su paso no fué registrado por el «Examination service» de la boca del Támesis, ni tomó el práctico en Harwich; todo lo cual hace creer lo que sentenció el «Board of Trade», y es que dicho buque debió perderse en la costa inglesa del mar del Norte. No obstante, nosotros sabemos que, posteriormente, la*

*Embajada alemana en Madrid envió un comunicado a la familia de uno de los oficiales del «Pelayo», diciendo que dicho buque había sido torpedeado por un submarino alemán, por estar en la lista negra alemana, a la altura de Ouessant y que la tripulación había sido puesta a salvo. La dirección de la revista NAVEGACIÓN cree que es un deber de patriotismo y humanidad saber si el comunicado alemán era cierto o una medida de terror. Ahora, que se cumple el tercer aniversario de la desaparición del «Pelayo», NAVEGACIÓN tributa un homenaje a los heroicos marinos que en él perecieron, y reproduce un artículo que en aquella fecha se publicó.*

EN la página de honor de una revista de cosas de mar y de marinos encontramos como un gran lamento. En el centro, un buque que corta las aguas valerosamente. Y una orla negra que encierra la página. Y unas palabras briosas, valientes y doloridas. Las palabras dicen:

«¡Acordaos del *Pelayo*!»

Y dicen *Pelayo* como si nombrasen a un amigo, a un hermano, a un padre. Y el lamento evoca en nosotros la tragedia del buque que ha muerto sin apoteosis.

Erase el *Pelayo* un pobrecito barco mercante español. El juguete que en el puerto descansa los domingos, para que las gentes vayan a contemplarlo, comiendo avellanas, sin pensar en los hombres de hierro que viven en sus entrañas, sin averiguar quiénes son esos hombres, qué hacen esos hombres, si tienen amores esos hombres...

Y el *Pelayo*, como sus hermanos, los olvidados buques mercantes de España, iba de un puerto a otro, y su proa valerosa sabía de todas las nieblas, de todos los peligros, de todos los sobresaltos.

\*\*\*

Tienen los buques mercantes de España una tristeza melancólica. Parecen criados, esclavos olvidados de un gran señor. El gran señor es el comercio; la ciudad, el negocio. Los barquitos mercantes son los buenos servidores que se esfuerzan en agrandar al amo. Y nadie sabe su nombre. ¿Qué español sabe el nombre de un buque mercante...? ¡Un buque mercante!—dice el pobrecito español.—Y sonríe como ante el apeadero, la pequeña estación que el exprés terrestre desprecia en su ansia de kilómetros. Y desprecia la riqueza—el pobrecito español.—Porque la

riqueza nacional son esos barquitos cuyo nombre ignora. Que llevan la bandera de España a las regiones donde no se habla el español, donde no hay ni cónsules, ni embajadas, donde se ignora nuestro nombre...

Y es que el barquito mercante es esclavo, siervo, humilde. Vedle, llega a nuestro puerto. Y dice el amo...

—«Ven, que yo soy un trozo de mundo que me acerco a ti. Toma estas mercaderías de tierras lejanas. Toma harina, pan, carbón, medicamentos... Vive tranquilo hombre de tierra... Duerme al sol como los lagartos de tu estepa solitaria... Cruza los brazos y admira el maravilloso despertar y el maravilloso atardecer... No rotures tus campos... No alces chimeneas... Deja que duerma tu magín en la modorra milenaria... Duerme, que yo te velo... Duerme, que soy su esclavo y sé que tú eres mi señor... Nada ha de faltarte; que yo sabré dirigir mi proa hacia esos mercados que tú no conoces, para que no te falten las mercaderías que tú necesitas... Duerme, hombre de tierra, que yo marchó, que yo corro, que yo vuelo... Duerme...»

Y a veces sucumbe el barquito español. El barquito mercante que nadie sabe su nombre...

Como que no es un transatlántico y en él no viajan ni tiples, ni toreros, nada dice la prensa de España.

El barco desaparece calladamente, sin apoteosis, sin largas columnas en los rotativos.

Como que no lleva toreros, tiples, ni ministros en su panza, no se organiza en beneficio de las víctimas una subscripción. Es como si los barcos mercantes fuesen tripulados por hijos del Hospicio...

Por ellos no recorre las calles una charanga carnavalesca con acompaña-

miento de banderas, escolares y gentes benéficas que lucen su trapío por las avenidas en fiesta.

El barco mercante no merece nada. Nadie sabe cuando llega, nadie sabe cuando sale. Nadie sabe su ruta. Su ruta es un telegrama del amo: «Necesito esto, lo otro... Ves allá... Corre... Vuelve.» Y el barquito vira obediente...

Pero alguien hay en tierra que se acuerda de los hombres de hierro que van en los barquitos mercantes. Son las mujeres que bebieron amor en los labios de los hombres de los barquitos de hierro. Son los chicuelos que zampan el pan que el padre gana a bordo del barquito esclavo. Y en las familias reina la inquietud. Y un día es el correo que parece llegar retrasado. Pero pasan días, y días, y días... Y aumenta la ansiedad. Y un día van las doloridas a la casa naviera:

—¿No saben nada?

—¡Nada!...

Y elevan los ojos al cielo. Y ante una imagen del salón encienden cirios bendecidos. Y unas lágrimas calladas asoman a los ojos.

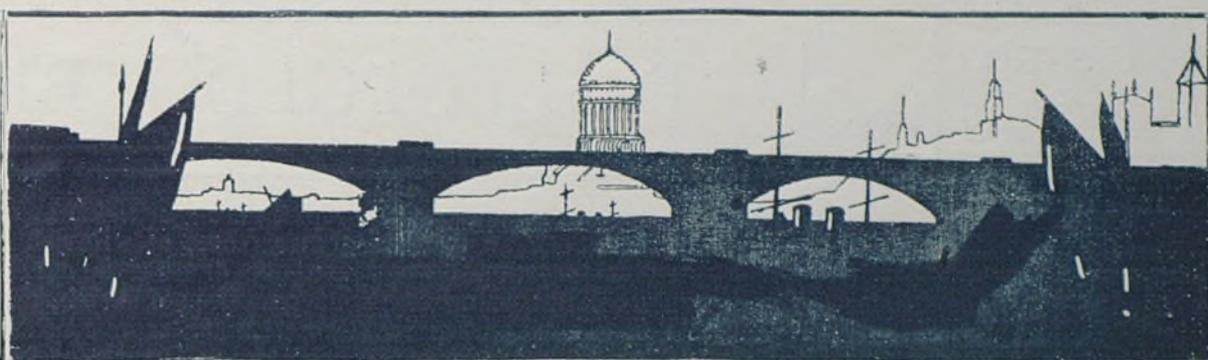
Al fin, un día, un periódico dice, allá al final de una página: «Se asegura que el buque mercante Tal se fué a pique hace dos meses...»

Y hasta el pobrecito buque tiene en ello desgracia. Su nombre no lo sabe el periodista... Y lo equivoca... Y no hay sobre él ni un lamento, ni una oración...

Para los hombres de hierro que en los barquitos mercantes sucumben, un recuerdo. Para las pobres enlutadas, que llevan luto en el traje y el corazón, una mano que ayude, no limosna que humille, premio que honre, galardón que anime, nobleza que eleve el recuerdo a los altares de los héroes.

AMICHATIS

## SECCIÓN INGLESA



# EL SALVAMENTO DEL "VINDICTIVE"

TAN pronto Ostende y Zeebrugge fueron evacuados por los alemanes, el Almirantazgo dictó las disposiciones encaminadas para retirar de aquellos puertos los buques que fueron hundidos con el fin de interceptar las entradas de los docks. Apenas sonaron los últimos tiros, principiaron los trabajos bajo la dirección del comodoro Soung, el oficial más capaz que se podía designar para esa clase de operaciones. Los trabajos principiaron con tanta prontitud y energía, que ya se ha practicado un canal que permite a buques hasta de 700 toneladas de carga atracar y descargar en el muelle.

El levantar el *Vindictive* es el trabajo más importante que debe acometer la Sección de Salvamento del Almirantazgo, y el que más interés despierta en el público. El valiente buque, cuyo nombre pasará a la posteridad como protagonista de una de las acciones más notables en los anales de la Armada inglesa, está hundido casi paralelamente al rompeolas oriental. Los técnicos convienen en que al ser abandonado por la heroica tripulación, formaba un ángulo de unos 30° con dicho muelle; y en esta posición obstruía casi por completo el paso a los buques alemanes, por lo que éstos abrieron, a la vez, las compuertas de varios docks, originando así una intensísima corriente que lo arrastró hasta el lugar que actualmente ocupa.

El Almirantazgo ha decidido empezar en seguida los trabajos de salvamento; y es probable que una vez a flote, el *Vindictive* sea llevado al Támesis, donde quedará como un monumento a las proezas de la Armada inglesa en la gran guerra.

Pero al levantarlo hasta la superficie será una de las operaciones de salvamento más difíciles que se han emprendido. No debe olvidarse que aquel buque fué hundido allí en la esperanza que los alemanes no pudieran levantarlo. Los centenares de toneladas de cemento que contiene su casco convierten en problema de difícilísima solución la empresa de ponerlo a flote. No obstante, puede decirse, sin duda alguna, que los grandes obstáculos que se oponen al salvamento serán vencidos; por lo menos así lo opinan perso-

nas competentes. Uno de los medios adoptados será el de romper el cemento por medio de la dinamita, y una vez libre de esta carga se hará flotar el casco por medio de aire comprimido, dándole luego remolque para trasladarlo a la capital de Inglaterra. Evidentemente, para realizar las operaciones que dejamos consignadas se requiere algún tiempo. Aunque se empleen todos los medios de que los técnicos pueden disponer, transcurrirán seguramente algunos meses antes que el glorioso *Vindictive* sea puesto a flote.

### Las revelaciones del capitán Persius

El conocido escritor naval capitán Persius publicó recientemente en el *Berliner Tageblatt* un artículo que contiene revelaciones sensacionales acerca la flota alemana de alta mar. Dice que la esperanza de que la escuadra alemana vencería a la inglesa en una segunda batalla del Skagerrak, era mantenida por el *bluf* de las autoridades navales. En agosto de 1914 el conjunto de la marina de guerra alemana ascendía a un millón de toneladas, mientras que Inglaterra tenía el doble; y a causa de las equivocaciones del almirante von Tirpitz, el material alemán era inferior al inglés. En la batalla del Skagerrak, la escuadra alemana no fué destruida por dos razones: por su acertada dirección y las condiciones atmosféricas favorables. Si el tiempo hubiese sido claro y el almirante von Scheer menos experto, el resultado hubiera sido la destrucción de toda la escuadra alemana, pues los cañones de largo alcance de los ingleses hubieran hundido a los buques alemanes inferiormente armados. Con todo, las pérdidas alemanas fueron enormes, y al día siguiente todo hombre de claro criterio pudo ver que la batalla del Skagerrak sería la única de la guerra.

En todas partes se aconsejaba a von Tirpitz que construyera solamente submarinos; pero él se obstinó en su política. El 1.º de octubre varios miembros del Reichstag apelaron, no al Estado mayor naval, sino al alto mando del ejército y consiguieron una orden por la cual se daba por terminada la construcción de acorazados, para que el material pudiera emplearse en nuevos

submarinos. Pero los metales iban siendo tan escasos, que fué necesario para conseguirlos desarmar a principios de 1916 veintitrés buques, entre ellos un crucero de reciente construcción.

«Al comenzar el presente año—continúa el capitán Persius—nuestra flota constaba solamente de *dreadnoughts* y de buques de los tipos *Nassau*, *Heligoland*, *Kaiser* y *Markgraf*, y de unos pocos cruceros modernos. Todos los buques que von Tirpitz construyó desde 1897 a 1916 y que costaron innumerables millones, habían sido destruidos y los submarinos no podían combatir contra los buques de guerra ingleses.»

El capitán Persius sigue diciendo que el almirante von Capelle construyó muy pocos submarinos, y que sólo continuaron los trabajos en los mayores; pero las autoridades declaraban que Alemania poseía un número enorme de submarinos, y que las pérdidas eran, prácticamente, nulas. Esto distaba mucho de ser exacto. En 1917 se construyeron 87 submarinos y 63 fueron destruidos. En abril de 1917, Alemania poseía 126; en octubre, 146; en febrero de 1918, 136, y en junio del mismo año, 113. Estos eran denominados «submarinos del frente», pero pocos de ellos estaban en activo servicio. En enero de 1917, cuando las condiciones eran favorables para la guerra submarina, sólo el 11 por 100 estaba en la mar, el 30 por 100 en puerto, el 38 por 100 en reparación y el 20 por 100 completamente inutilizados. Las tripulaciones de los submarinos no estaban suficientemente entrenadas y miraban con desconfianza a la nueva arma. En los últimos meses fué realmente difícil encontrar gente para formar las tripulaciones, pues los marinos con alguna experiencia veían que la guerra submarina era una verdadera estupidez, desde el punto de vista político. Cuando a principios de noviembre se ordenó la salida de la escuadra con miras defensivas, sobrevino una insurrección. Si los marinos hubieran obedecido, se hubieran perdido muchas vidas, y termina el capitán Persius: «Por tanto, todo hombre consciente opina que el día 15 de noviembre los marinos hicieron un gran servicio a su país».

FEDERICO MARTÍN MORA



LEJOS del círculo de elogio de las ciudades viven los hombres que ocupan jerarquías en la vida marinera. Los que lo son todo en el puente de un barco y llevan sobre sus hombros la responsabilidad de vidas y haciendas, la seguridad de intercambios comerciales, el honor de nuestra bandera al aparecer en la boca de los puertos lejanos, no tienen un altar en las conversaciones de ciudad. Piensa la gente que el capitán del buque majestuoso que ha visto atracado al muelle es un ser orgulloso, callado, calculador; un hombre que sólo piensa en la ruta que debe de hacer; un hombre frío, capaz solamente de conocer el nombre de las estrellas que brillan en la noche de los mares y el nombre de los vientos que azotan las jarcias del barco. Del «lobo de mar» tienen las gentes un concepto teatral, singular y estrafalario. Hasta los que han vivido a bordo de transatlánticos, en las grandes travesías, olvidan, al saltar a tierra, al capitán, que fué su salvaguardia, su compañero de viaje que encauzó su vida durante días y días por leyes y órdenes que el viajero aceptó inconscientemente. El viajero sólo nota que a bordo se está bien, que nadie le moles-

ta, que es atendido solícitamente; pero no se detiene en estudiar al motor de perfección tanta. Es por eso que el vulgo, la masa, no conoce el nombre de esos capitanes que mandan alguno de los desgraciadamente pocos grandes transatlánticos españoles que besan con su proa las aguas todas del Universo. Gloria humilde la de esos hombres que ven pasar los años sin una glorificación de apoteosis. Su nombre suena solamente cuando un accidente de desgracia cae sobre su buque. Cuanto más feliz, cuanto más gloriosa es su carrera, menos su nombre es repetido por las gentes. Triste verdad es la frase de que para conocer el nombre de un marino es preciso que sobre el navío cuyo mando ejerce ondee la desventura de una tragedia.

En nuestra labor de encauzadores de la opinión en asuntos navales queremos que este yerro de la opinión desaparezca. Sobre las frentes de los héroes del mar hemos de poner laureles. Nuestras páginas serán pedestal para amparar a los marineros de historial brillante y que las gentes vean a los grandes hombres que entre ellos vivían desconocidos.

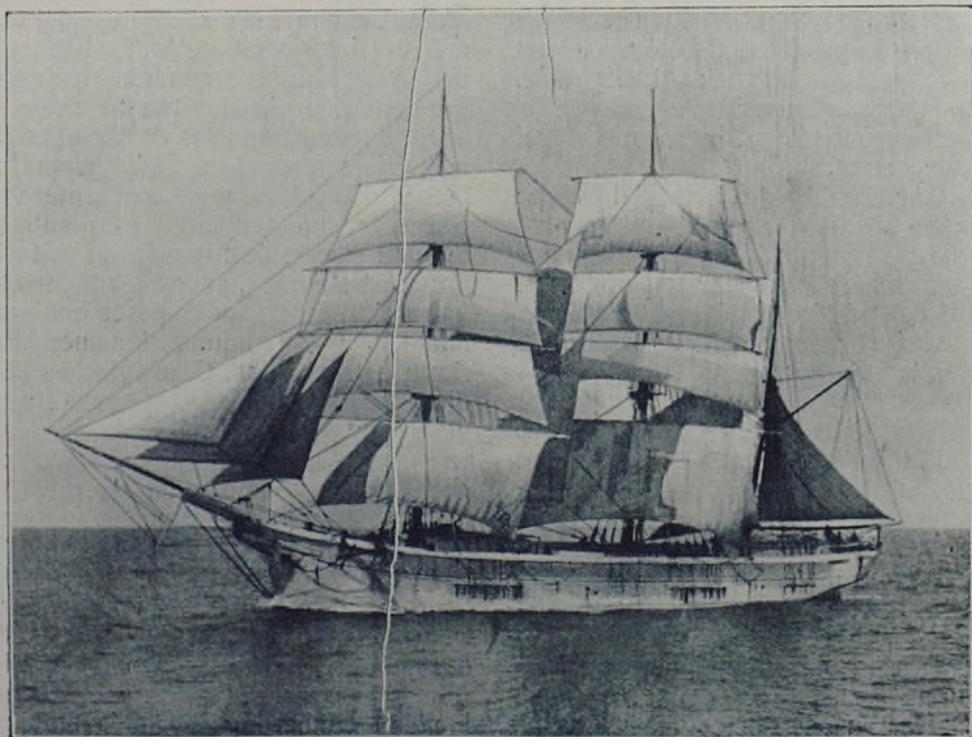
Al iniciar las confidencias de esta galería de marineros ilustres no hemos dudado un momento en la elección. Ha poco, por méritos profesionales, el Gobierno ha confiado la dirección de la Escuela de Náutica de Barcelona a un hombre ilustre; pocas veces como ésta el acierto ha sido compañero de las decisiones gubernamentales. Como ho-

menaje al nuevo director y adhesión de esta Revista, creímos un deber el hablar de aquél que con la sola ayuda de sí mismo, con el trabajo, el estudio, la caballerosidad, ha sabido adquirir un puesto en la ciudad. Huelga decir que hablamos de don Leopoldo Benítez, el hombre que tales virtudes atesora.

\*\*\*

Encaminamos nuestros pasos al Palacio de la Lonja, en una de cuyas dependencias, junto al gótico salón de las cotizaciones, está la Escuela de Náutica. Para llegar al despacho del director atravesamos un pasadizo cuyas paredes están adornadas con reproducciones de los barcos que antaño eran botados al agua en los laboriosos astilleros de nuestra plácida costa levantina. Algo de laboratorio náutico y de biblioteca tiene el estudio de don Leopoldo Benítez. Con corrección de gentleman sonríe y nos tiende la mano. Es un hombre elegante, mundano, caballeroso. Al iniciar la conversación evocamos sus viajes durante veintisiete años de navegación.

Este hombre — pensamos — en días y años de labor ha sentado a su mesa a gentes de toda jerarquía. A su lado ha tenido príncipes de la Iglesia y de la Corte, artistas de fama, políticos rojos, gentes de banca. En la misma mesa, en el mismo *fumoir*, ha dirigido la conversación de gentes que se odiaban mortalmente. El sabe de todos los dolores humanos y de todas las miserias. Junto a él, bajo las rique-



Bric-barca Victoria, a bordo de la cual don Leopoldo Benítez hizo sus prácticas de piloto

zas, iban los miles de sinventura, emigrantes en busca de pan a tierras americanas. Años y años ha sido el rey del pequeño mundo del buque en cuyo corazón latían todas las ambiciones, todas las ansias, todos los deseos, todos los amores y todos los odios de la tierra. En sus oídos han sonado todas las peticiones, todas las promesas y todas las alabanzas... A su lado llevaba la realeza y la anarquía, la miseria y la riqueza... Y ahora está aquí, quieto, correcto, narrándonos afablemente su vida marinera como cosa que no tiene importancia...

—Nací en Taroconte, pueblo de Santa Cruz de Tenerife, en marzo de 1871. Cursé la carrera en mi región natal. Embarqué por vez primera en el bric-barca *Victoria*, en viaje hacia las Antillas y los Estados Unidos...

—¿Viajó en muchos buques?—inquirimos.

—Senté plaza de piloto en el *Apóstol*. Después en el *Martín Sáenz*, *Pío IX*, *Cádiz*, *Conde Wifredo*, *Manila*, recorriendo los puertos de España, Antillas, Estados Unidos, Inglaterra, Bélgica, Francia, en Port-Said, Aden, Ceylán, Singapoore, China, Filipinas. En 1900, a bordo del *Grao*, *Martos* y *José Monteys*, visité Italia, Egipto, Asia Menor y Turquía asiática.

—¿Y como capitán?—preguntamos.

—Debuté en el *Sagunto*; después mandé el *Martos*, *Játiva*, *Valbanera* y *Cádiz*, hasta que se me confió el ir a buscar el majestático *Infanta Isabel* a Glasgow, donde dirigí los últimos



Don Leopoldo Benítez en su despacho de la Escuela de Náutica, de Barcelona

trabajos y detalles técnicos de su construcción y lo mandé durante doce viajes redondos al Sud de América... Este fué mi último buque. En mayo de 1914, por motivos que están en la memoria de todos los marinos, dejé el mando y cerré mi historial de navegación.

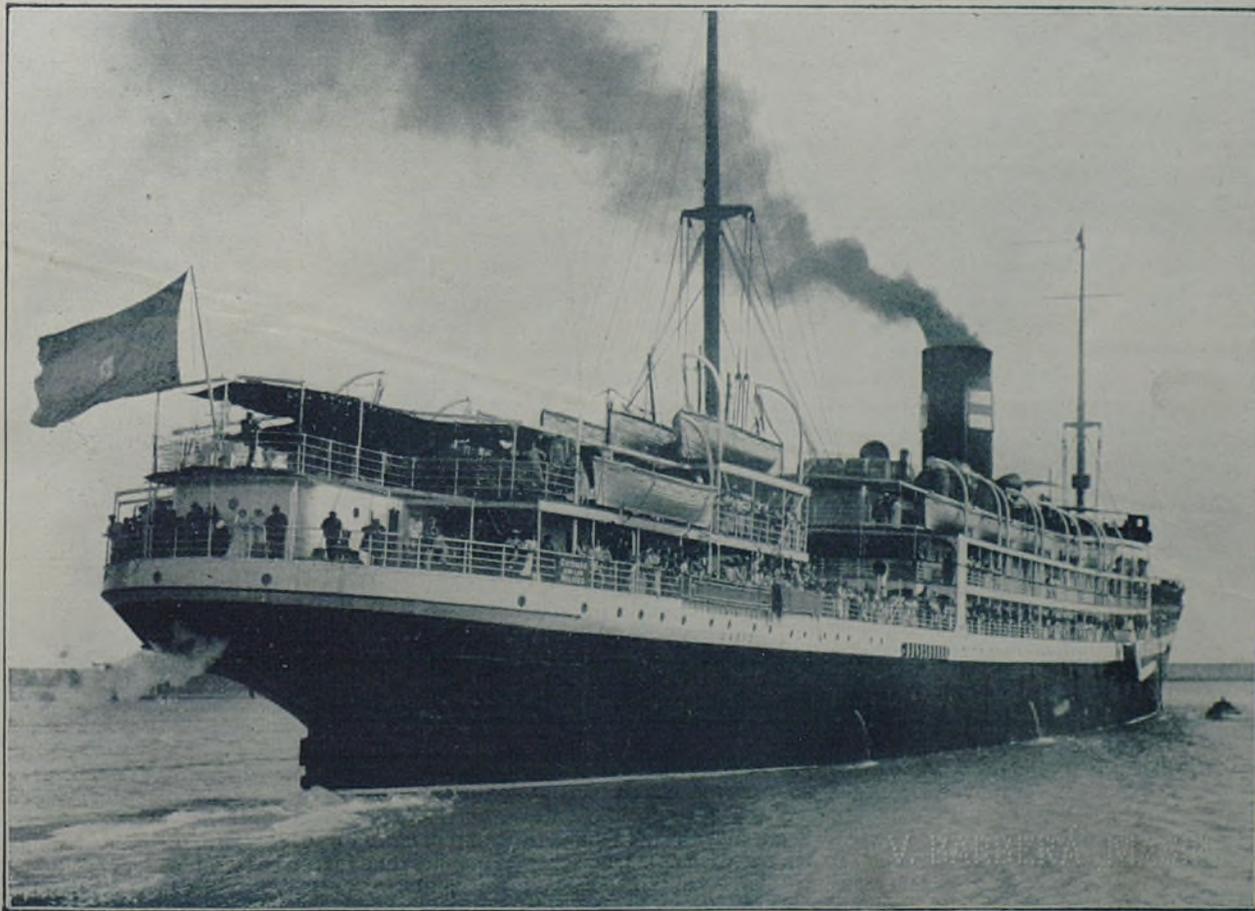
Don Leopoldo Benítez, al terminar sus confesiones lo hace con un deje de melancolía. El hombre, acostumbrado a mandar, a tener bajo su mano la responsabilidad de vidas e intereses, sien-

te en su pecho un vacío de inquietud. Ahora, tras la lucha, es para él la vida demasiado fácil, demasiado amable, demasiado silenciosa. En sus labios está la sonrisa del triunfo. En todo su historial, no ha perdido ni un buque. En los libros de bitácora, por él escritos, no existe la mancha de una sola avería.

Por los ventanales que se abren al patio de la Escuela de Náutica asciende un rumor de voces. Nos asomamos.

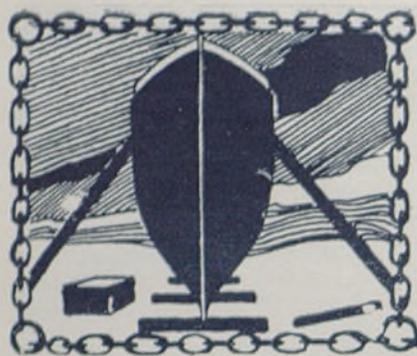
Son los escolares, los futuros marinos, que salen de clase con la algarabía de la juventud. Don Leopoldo Benítez los contempla sonriente, emocionado. Nos dice:

—Usted me preguntaba por mis ilusiones, mis proyectos, mis sueños... Ahí están... Que esos mozos sientan como he sentido yo el amor a la profesión, que tras la lucha en el mar logren un puesto en la ciudad, que estos cuadros de los viejos y muertos astilleros de las costas catalanas vuelvan a la vida y al esplendor y que esta escuela, hoy demasiado oficial, sea algo humano, creador, foco de luz y de riqueza que dé a España días de orgullo, de bienestar, de ventura.



Transatlántico *Infanta Isabel*, de la Compañía Pinillos, último buque mandado por don Leopoldo Benítez

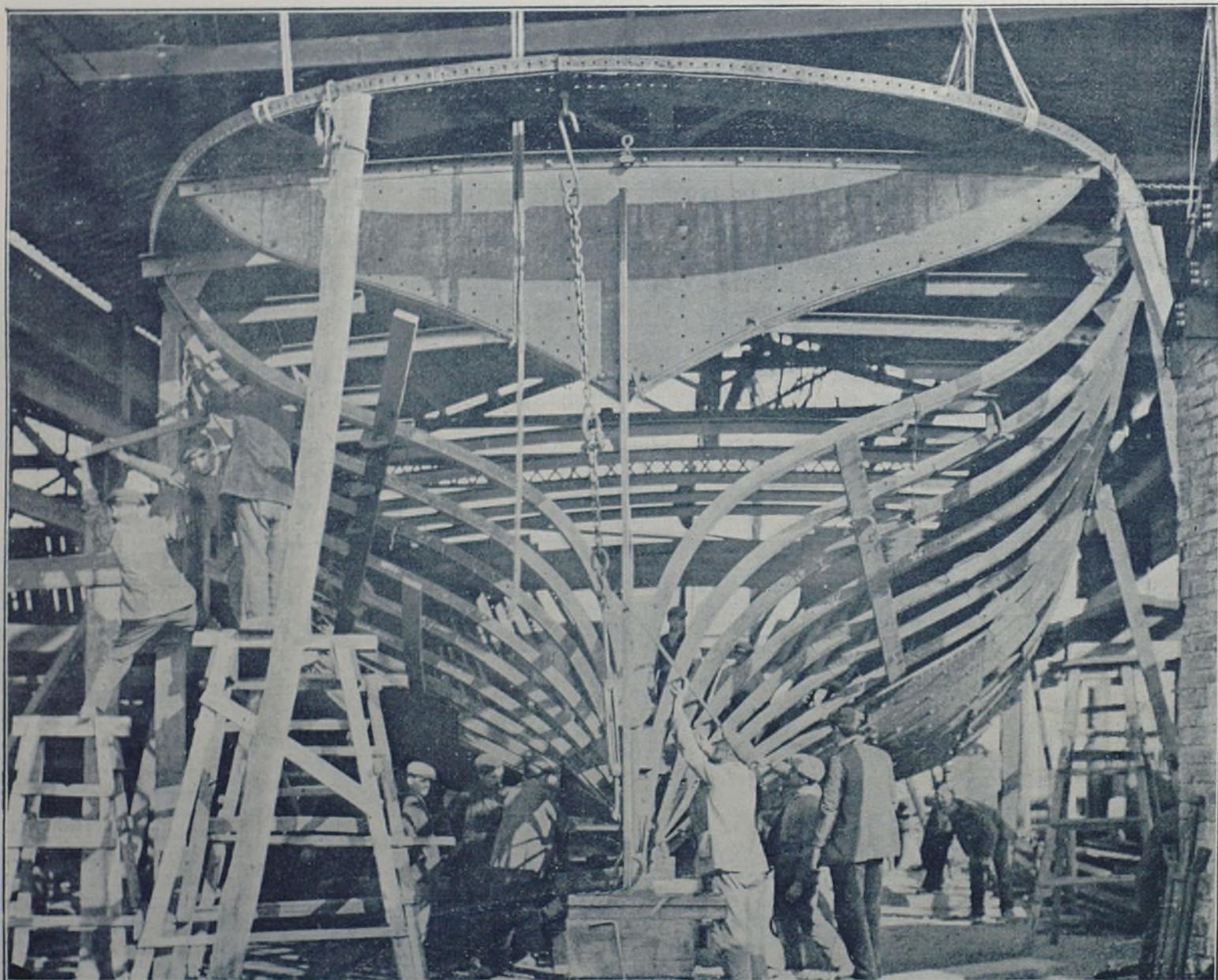
UN OFICIAL DE LA  
MARINA MERCANTE



# CONSTRUCCIONES ESPAÑOLAS



## LOS ASTILLEROS CARDONA, S. A.



Construyendo el pailebot de hierro *Manresa*

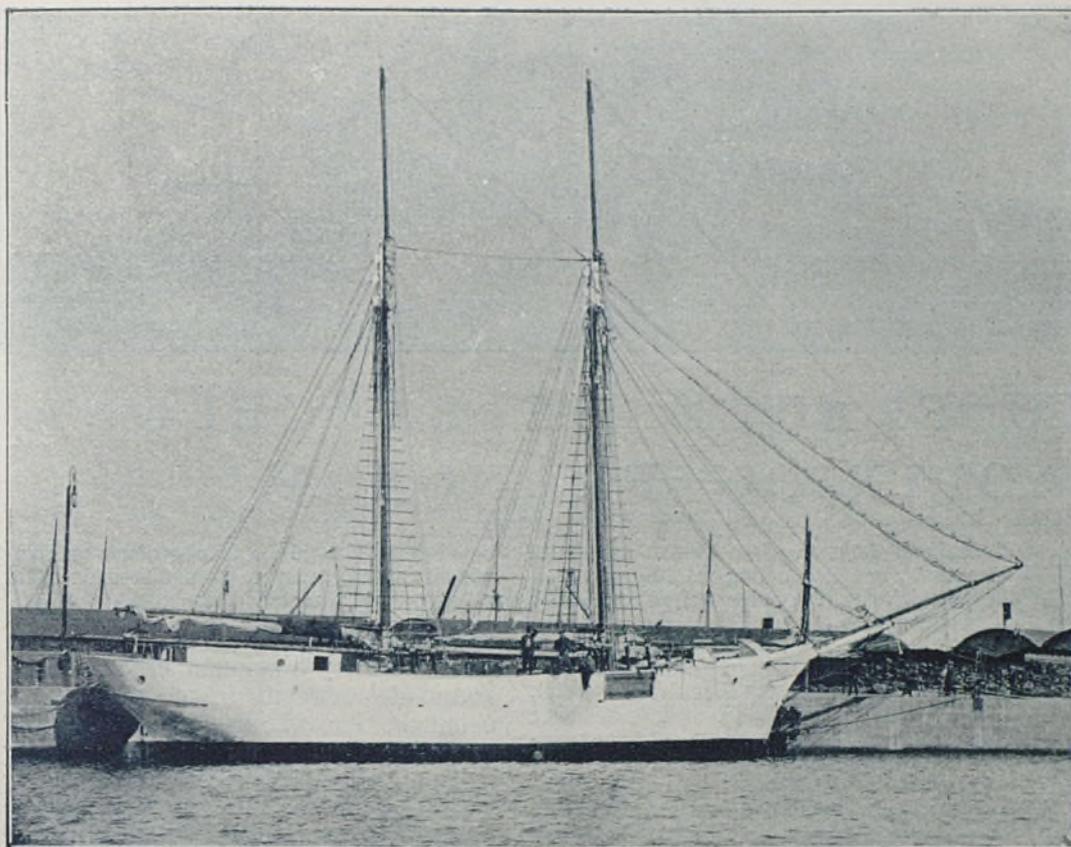
Lo que hoy se llaman Astilleros Cardona, S. A., con talleres perfeccionados, y en los que se construye todo lo necesario para los buques modernos, no es uno de esos astilleros fundados al calor de las grandes ganancias de ahora. En el año 1870, cuando la marina catalana estaba aún en su apogeo, D. Miguel Cardona Mir fundó un taller de construcciones y reparaciones navales para buques de madera, y más tarde fué ayudado, en la marcha y desarrollo de su negocio, por su hijo D. Miguel Cardona Joseph, quien quedó al frente del negocio al morir su señor padre.

D. Miguel Cardona Joseph, hombre joven, enérgico y conocedor a fondo de la construcción naval, dedicó todo su esfuerzo e inteligencia a la ampliación de sus talleres.

Con amor al mar y a nuestra tierra y comprendiendo, más que nadie, la vergüenza de que en Barcelona no hubiese unos astilleros y la necesidad que de ellos había, decidió en el año 1914 extender su industria, instalando para ello una sección para las construcciones y reparaciones de hierro, asociándose en aquella fecha con D. Pablo G. Miracle y D. Pedro Ferrán, montando el taller que está situado en el muelle Nuevo. Como era de es-

perar, el éxito coronó los esfuerzos y la acción tan rápida, que en poco tiempo fueron construidas cuatro barcasas de hierro de 150 toneladas cada una, el pailebot «Manresa», de hierro también, y cuya fotografía publicamos y el remolcador «Pedro», con una máquina de 200 caballos, todo ello en la sección de herrería, además de los botes salvavidas, embarcaciones de pesca, barcasas, canots automóviles, que fueron construidos en el taller de carpintería.

Pronto se dieron cuenta de que, para poder atender los numerosos pedidos que aumentaban cada día, era necesario ampliar más el



El pailebot *Manresa*, terminado

negocio y con este fin se fundó en noviembre de 1915 la actual Sociedad anónima Astillero Cardona, con un capital de 250,000 pesetas. En el mes de febrero de 1917, compraron los astilleros Burell, situados en Casa Antúnez, aumentándose el capital social hasta un millón y medio de pesetas.

En el año 1918 el capital fué aumentando nuevamente, llegando a ser de dos millones de pesetas en acciones y otros dos millones en obligaciones.

Con sumo gusto publicamos los nombres de los señores que forman el consejo de Administración de los Astilleros Cardona: D. José P. Monés, presidente; D. Alejandro Bosch, vicepresidente; D. Ricardo Miracle, D. Julio Barbey, D. Luis Bruges, D. Enrique Boyd, D. Francisco Bech, D. Ernesto Plisson, D. Kendall Park y D. Miguel Cardona, estos dos últimos gerentes; D. Pablo G. Miracle, administrador, y D. Pedro Ferrán, secretario.

Actualmente se están construyendo un remolcador de 300 HP. de fuerza y en el próximo mes de enero verificará la botadura de los dos nuevos vapores *Olesa* y *Cervera*, de 1,100 toneladas cada uno. Las máquinas de estos dos buques, construidas en la casa Alexandre, son modelo de los astilleros

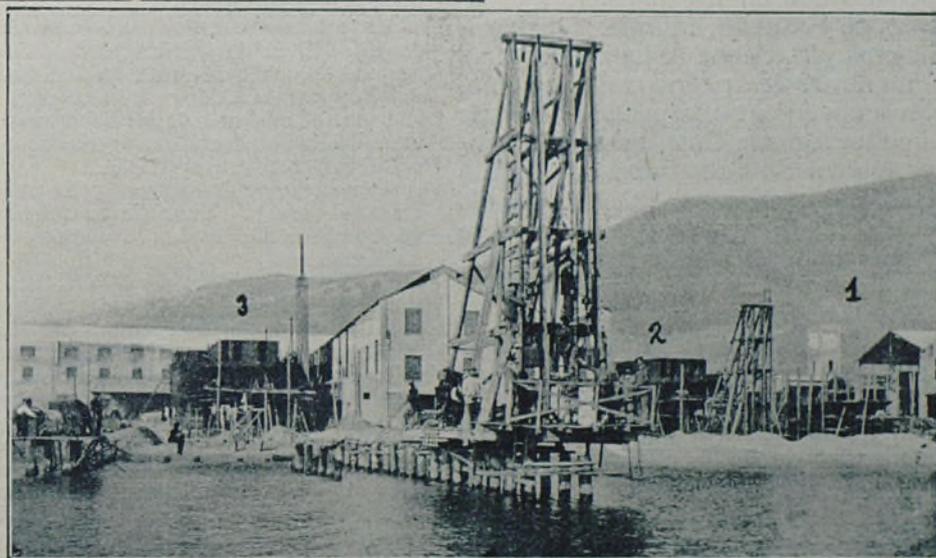
Cardona, y las maquinillas, molinete servomotor y bombas, modelo astilleros Cardona y construidas en los talleres de los mismos.

Hemos tenido ocasión de visitar los talleres que se están ampliando considerablemente y hemos visto las nuevas gradas para buques de 2,500 toneladas en las que en breve se pondrán las primeras quillas.

El ilustrado ingeniero señor Esquirol y nuestro antiguo amigo el culto maquinista señor Maciá, con la gran amabilidad que les caracteriza, nos han dado cuenta de los planes — no en proyecto si no en ejecución — de los directores de aquella casa, lo que nos induce a creer que en breve los Astilleros Cardona estarán a la altura de los de la villa de Bilbao, hoy emporio de las industrias marítimas y de la navegación de la península ibérica.

Hoy, como nos hemos propuesto solamente hacer una reseña general de los Astilleros Cardona, no entramos en detalles técnicos ni descripciones prolijas que podrían alargar desmesuradamente esta información y que guardamos para cuando demos cuenta de las próximas botaduras de los buques actualmente en construcción, las cuales se verificarán en breve.

JUAN PÉREZ REY



Vista de los Astilleros Cardona en Casa Antúnez.—1. Remolcador de 300 caballos de fuerza en construcción.—2 y 3. Los vapores *Olesa* y *Cervera* de 1,100 toneladas cada uno y que se botarán en breve.—4. Grada terminada para buques de 2,500 toneladas.



Dos detalles de los talleres y oficinas técnicas

## SECCIÓN FRANCESA



# EL DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA Y LA OPINIÓN FRANCESA

ESTÁN en un error los que creen que en el extranjero no se enteran ni preocupan de las migradas medidas y disposiciones económicas y comerciales que se toman en España.

En toda Europa, no obstante, las hondas preocupaciones que durante los últimos años han embargado a las naciones en guerra, les ha quedado tiempo para estudiar con atención las medidas que en los ministerios españoles de Fomento, Marina, Abastecimientos y Hacienda se han tomado.

La *Revue de la Marine Marchande*, Revista mensual que publica en París el editor Agustín Chalamel bajo la protección del Subsecretariado de Estado de la Marina Mercante, se ha ocupado en uno de los números publicados hace algún tiempo de una de las más migradas disposiciones económicas del Gobierno español. Nos referimos a la concesión del depósito franco al puerto de Barcelona.

Pero a pesar de estar en Francia bien enterados de la marcha que hubo que seguir hasta la citada concesión, no sospechan siquiera las verdaderas causas que han motivado que las nobles aspiraciones del pueblo catalán de tener un gran puerto franco que sería orgullo de España y un competidor serio de los grandes puertos del Mediterráneo, se hayan visto convertidas en una realidad vergonzosa.

Y es mejor que las ignoren. Porque si en Europa se supiera que a Barcelona no se le da el puerto franco, porque a Zaragoza ni a Valladolid no se les puede conceder y que los diputados por esas y por otras ciudades del interior interpretan como el máximo cumplimiento de su deber dar gusto a la ignorancia de sus electores, oponiéndose en el Parlamento primero y con intrigas sórdidas después a que se dé satisfacción a los nobles deseos y aspiraciones de un pueblo que trabaja, seríamos una vez más la risa y chacota de todos los pueblos civilizados.

Y la *Revue de la Marine Marchande* lo atribuye todo al régimen proteccionista español. Y dice así:

«El Parlamento francés, mediante una reciente ley, ha aportado ciertas modificaciones

al régimen de *entrepôts*. Y es interesante hacer notar que España, después de prolongadas vacilaciones, parece que quiere emprender el mismo camino.

»Hasta ahora, la legislación española no admitía más que dos atenuantes al régimen proteccionista: una era el depósito comercial, es decir, el *entrepôt*, con prohibición de hacer sufrir ninguna transformación a las mercancías, y otra la admisión temporal.

»A estas dos atenuantes del régimen proteccionista, puestas en vigor desde hace mucho tiempo, el Gobierno español ha añadido otra: el depósito franco.

»La primera tentativa en este sentido fué en 1914. El 22 de septiembre de dicho año, después de un manifiesto dirigido al Gobierno del Rey por la Cámara de Comercio de la Habana, el ministro de Hacienda puso a la firma del Rey un decreto concediendo el depósito franco al puerto de Cádiz.

»Por una serie de órdenes y de reales decretos — dice la *Revue de la Marine* — el mismo régimen le ha sido concedido al puerto de Barcelona.

»La concesión de un depósito franco constituye para Barcelona el fin de un largo trabajo de propaganda, emprendido por todas las Sociedades económicas de Cataluña por medio de la Prensa, mítines, manifestaciones y demandas hechas a los Poderes públicos. He aquí el fruto logrado por los catalanes, que desde hace veinte años no han cesado de pedir a los Gobiernos facilidades aduaneras para el puerto de Barcelona. Hasta hoy sus reclamaciones no hallaron eco en el Poder central y han sido necesarias las circunstancias anormales por las que atraviesa el país para que el Gobierno de Madrid se decidiera a conceder algo de lo que tan justamente Cataluña pedía.

»Esta satisfacción, concedida a las ansias de reivindicación de Cataluña, es desde luego muy modesta. Es suficiente para comprender esto, comparar lo que la opinión pública de Cataluña pedía y lo que el Gobierno ha acordado.

»Lo que los catalanes reclamaban era la creación, dentro del puerto o en las proximidades del mismo, de una zona franca a las que ya existen en Génova, Hamburgo, Copenhague. El proyecto primitivo comprendía la creación en la embocadura del Llobregat, a algunos kilómetros al Sud de la ciudad, de un verdadero puerto anexo que disfrutase de toda franquicia aduanera.

»Grandes trabajos debían emprenderse para elevar el nivel del terreno escogido, que hoy se ve en ciertas ocasiones invadido por las aguas del río en las grandes avenidas invernales, y se hablaba, nada menos, que de desviar el curso del Llobregat con objeto de utilizar los terrenos que éste invade en las inundaciones.

»Este grandioso plan ha sido reducido después de prolongados estudios a las proporciones mucho más modestas del proyecto actual. Pero los sostenedores del plan primitivo no se dan por vencidos, y ellos consideran la

concesión del depósito franco como un compás de espera, como un gran paso dado hacia el logro de la zona franca integral.»

Después describe detalladamente la constitución y funcionamiento del consorcio del depósito franco y enumera asimismo las operaciones autorizadas en dicho depósito y aquellas cuya realización es completamente prohibida. Y agrega:

«La cuestión del emplazamiento del futuro depósito franco ha sido objeto de muchas discusiones. Desde luego que el proyecto de la creación de un puerto franco en la embocadura del Llobregat ha sido abandonado. Después de profundas reflexiones se ha decidido debutar más modestamente con objeto de conseguir que el depósito franco comience a funcionar lo antes posible. El consorcio tiene la intención de utilizar una parte del puerto que está hoy por urbanizar. El sitio a que nos referimos es el muelle que cierra la entrada del puerto, conocido con el nombre de Contradique del Oeste. Este muelle está situado en las proximidades de la Estación de Villanueva y no tiene una superficie muy extensa; pero tiene la ventaja de poder ser utilizado inmediatamente, y por otra parte se presta, dada la configuración de la costa, a prolongaciones sucesivas en dirección del Sud.»

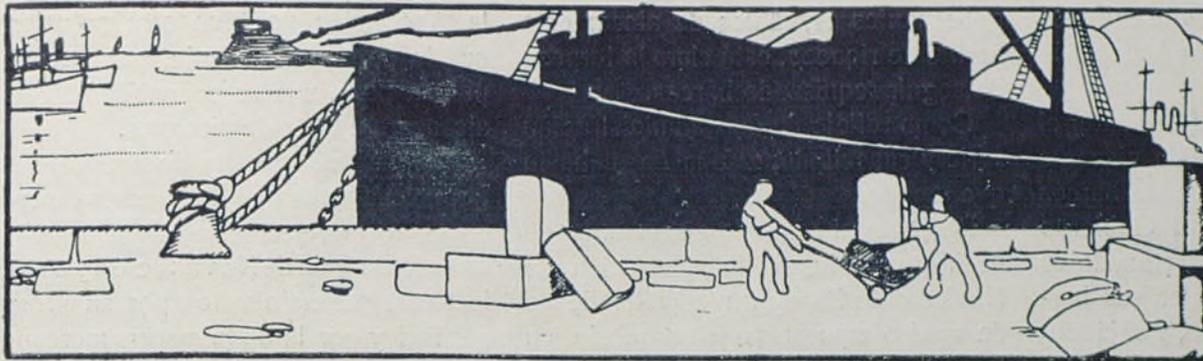
Y termina así:

«Es imposible, naturalmente, predecir el desarrollo que está llamada a tomar esta nueva institución en Barcelona. Todo lo que puede decirse es que debuta sobre bases muy modestas y que posiblemente su importancia quedará puramente local durante mucho tiempo.

»Y no parece, por lo tanto, posible que el nuevo depósito franco atraiga por el momento hacia Barcelona una parte importante del comercio internacional en perjuicio de otros puertos del Mediterráneo, especialmente Marsella.»

Hemos traducido gustosos los anteriores párrafos, porque estamos seguros de que muchísimos españoles que se creen enterados de todo lo que afecta al movimiento marítimo y económico de España ignoraban los datos que publica la *Revue de la Marine Marchande*.

Como creemos que todos los lectores de NAVEGACIÓN conocen las ventajas que representa el puerto franco y suponemos que las extemporáneas y ridículas protestas que ante la concesión del depósito franco a Cádiz y Barcelona hicieron ciertos grupos del interior de España les indignaron tanto como a nosotros, nos abstenemos de recalcar el párrafo anterior.



# LOS PUERTOS

## C R Ó N I C A D E V I Z C A Y A

LOS NAVIEROS AUTÉNTICOS Y LOS QUE LO SON POR LA ESPECULACIÓN EN BOLSA : LOS SEGUROS MARÍTIMOS Y LOS EXPEDIENTES INCOADOS : LOS NAVIEROS GUIPUZCOANOS

No es este el momento más a propósito para corresponder a la invitación del director de NAVEGACIÓN, señor Amich, de colaborar en esta Revista, sobre temas de interés para los que han de constituir el núcleo de sus lectores.

Sin embargo, hay cuestiones, derivadas de la guerra europea, como la relacionada con las reclamaciones formuladas por los armadores vizcaínos a causa de la pérdida de buques suyos, debida a la acción de los submarinos alemanes, que envuelven un interés capital.

En el Ministerio de Estado obran algunos expedientes relacionados con aquellas reclamaciones; expedientes de nula eficacia hoy que impuesta la paz por la preponderancia de los países defensores del derecho y la libertad, ¿contra quién van a ser incoados?

Ha sido más que una lástima, una inmensa vergüenza, el tiempo perdido por los Gobiernos españoles, no llevando a punta de lanza ante los Imperios centrales las justas vindicaciones de las ofensas inferidas al pabellón español, de los daños causados a nuestra marina mercante, de las bajas producidas en nuestros marinos.

Por esa vergüenza, al terminar la guerra, sábase quedan incoados expedientes de reclamación como el relacionado con el cañoneo del vapor *Patricio* en aguas de Denia, en aguas jurisdiccionales, caso este de una flagrante violación de derechos, que en tiempo oportuno pudo servir para conseguir una relativa reparación, que hoy no puede ser ya ni reparación de la ofensa, ni mucho menos del daño.

Y es en esto en lo que han andado torpes o demasiado egoístas los navie-

ros, sobre todo los navieros de Bolsa; gente esta que por lo general ningún contacto tiene con el verdadero armador, hombre encariñado con el negocio del mar, al cual fía sus entusiasmos y energías.

Entre el naviero *verdad* y el que lo es por la especulación bursátil ha habido y existe la diferencia radical de que mientras el primero da a las naves, al rendimiento de éstas, un máximo de producción que se sujeta a las exigencias del mercado, sin perder de vista el valor intrínseco del barco, su verdadero valor, el segundo es un advenedizo, que sugestionado por la elevación circunstancial de los fletes, se dedicó a pagar los barcos a precios desmesurados; y constituyendo una Sociedad mercantil, emitida una serie de acciones, fué a Bolsa, empujando el el valor de éstas, no por el real y efectivo del negocio, sino por el que ingeniosidades, travesuras y audacias le sugirieron, para presuponer era tan grande el capital representado en su negocio de barcos, como los *canards* de la Bolsa querían que fuese, cuando había en la de Bilbao dinero para cuanto fuesen barcos... Así resulta que el naviero *verdad* tiene intactas sus flotas, el capital representado por éstas: el apócrifo, el bursátil, les da un valor imaginario, que como no corresponde a las realidades del efecto ni del negocio, le ha de conducir irremisiblemente a la ruina.

Eso de haber pagado tonelajes a 1,500 pesetas cuando en el mundo no podían cotizarse a más de mil y que en España y creo en el Japón han conducido al extremo de justipreciar la riqueza naval como muy superior a lo que en sí es, ha de producir desastrosos efectos.

Así resulta que en el momento presente no hay orientación para el mercado de fletes, pendiente como está éste de normas que han de trazar los centros ingleses, eje del mercado en el mundo. Quienes necesitan un barco, pasan, sí, por el duro trance de pagar lo que se pide...; pero han desaparecido las exigencias de fletes que imponían los armadores durante la guerra, y dentro de poco se planteará una competencia, en la que la marina mercante española no llevará la mejor parte, como no se percate de que ha de ajustar sus rendimientos a las realidades del negocio, no a las veleidades y *arrivismos* de la Bolsa.

\*\*\*

Todavía hay ilusos que aguardan el resultado de aquellos expedientes de reclamación a que antes me refería. Y les llamo ilusos, porque es elemental que en la solución más favorable, en la de conseguir reparación de daños, las Compañías aseguradoras que pagaron a buen precio sus seguros, seguramente recabarán se les reintegre y sólo el sobrante iría a parar a los armadores.

Es natural esto, aunque duela a los navieros, pues en otro caso resultaría por un mismo daño una doble indemnización, y sabido es que en derecho, en tanto el asegurador paga el importe del seguro, en cuanto subrogado en los derechos del asegurado, retiene luego para sí aquello que vino obligado a pagar.

\*\*\*

Por deferir al deseo, muy agradecido por mí, de que enviase crónicas, envío estas líneas a NAVEGACIÓN.

Pero no quiero terminar sin ocuparme, primero, de lo que se sigue haciendo en orden a la requisa de barcos; y se-

gundo, en orden a un incidente entre los navieros guipuzcoanos y la Asociación de Navieros de Bilbao.

Respecto al primero he de sentar el hecho escandaloso de que en vísperas de lanzarse al mar millares de barcos de todo el mundo, siga el Gobierno español aprisionado a los armadores hasta el punto de requisarles sus barcos, hoy como hace un año, y dejándoles en una completa inferioridad respecto a otras marinas.

Como reflejo de la manía de los

gobernantes españoles de atacar esta fuente de riqueza, está clara la torpeza de seguir requisando barcos.

Como reflejo de una administración seria y capacitada, es una desdicha lo que apunto.

Respecto al segundo extremo, he de decir que obligada la Asociación de Navieros de Bilbao a responder de las demandas impuestas a sus asociados en las exigencias del Comité de tráfico marítimo y habiéndose negado los de cabotaje de Guipúzcoa a pagar su porte,

la Asociación no tuvo otra solución que la de darles de baja, para eludir por su parte una responsabilidad que alcanzara a los guipuzcoanos.

Me ocuparé otro día de asuntos referentes al personal de la marina mercante, y entretanto, saludo a la animosa Redacción de NAVEGACIÓN y a sus lectores, haciendo votos por su prosperidad y por la de la marina mercante española, digna de mejor suerte.

S. LAFARGA

Bilbao, 2 diciembre



## LA COSTA CATALANA

LO QUE ES : LO QUE PODRÍA Y DEBIERA SER

Pocas costas habrá en el mundo que ofrezcan, en un espacio tan limitado, una variedad de paisajes y de configuraciones topográficas tan grande como ofrece la costa catalana desde la desembocadura del Ebro al Cabo Creus.

Nada falta en ella: grandes arenales que fatigan incluso la vista del observador, bellas playas, pequeños y grandes puertos, hermosas bahías, acantilados paisajes de belleza soberana. Por fondo un mar azul, tan bello en sus momentos de plácida calma como en los de su más embravecido furor.

Esto es el conjunto de la costa catalana, costa favorecida en grado superlativo por la Madre Naturaleza.

Pero si la Naturaleza hizo de nuestra costa una hija predilecta, en cambio, nosotros, los catalanes, que deberíamos esforzarnos en conservar y en acrecentar las bellezas naturales de nuestras playas, de nuestras ciudades y de nuestros pueblos marítimos, no tan sólo no lo hacemos, sino que en vez de hacer del amor a nuestra costa una religión, contemplamos los atentados que contra su belleza se cometen con la más criminal indiferencia.

Y esos atentados no son en número escaso y de poca importancia; son muchísimos, y algunos de ellos verdaderamente monstruosos.

Atentados cometidos por el Estado, por las empresas particulares y por los propios Municipios.

Por el Estado, teniendo descuidado de manera completa la defensa de las playas, que en muchas partes han desaparecido o desaparecen temporalmente, cuando con un bien estudiado sistema de espigones se obtendría con gasto no muy elevado hermosas playas fijas.

Por las empresas particulares, las que atentas sólo a obtener el terreno en las mejores condiciones de economía, edifican sus fábricas y sus factorías en la playa de las poblaciones importantes, llegando su egoísmo a llevar las edificaciones hasta la propia orilla del mar, o lo que es peor como en el caso de las Compañías ferroviarias, que sin preocuparse en lo más mínimo de las necesidades y derechos de los Municipios y de la navegación, transforman grandes extensiones de playa en una escollera en la que el mar rompe la mayor parte de veces haciendo la costa inabordable, cosa que se evitaría también de manera perfecta con el sistema de espigones mencionado.

Y no es eso sólo. En la travesía de las poblaciones, bajo pretexto de aislar las vías, levantan entre éstas y las edificaciones enormes muros de piedra que, a la par que roban a los pueblos la vista del mar, impiden el paso de la

brisa, convirtiendo en verdaderos hornos lo que deberían ser frescas estaciones veraniegas.

Y no hablemos de las ciudades. Con un poco de buena voluntad, otro poco de gusto y muy poco gasto podrían haber transformado las escolleras de sus puertos en magníficos paseos. Hoy, y avergüenza el decirlo, sólo un angosto paso, capaz a lo máximo para dos personas, permite el tránsito por ellas.

Bien es verdad que algún patriota, aprovechando su estancia en altos cargos, ha intentado fuera un hecho la realización de un hermoso paseo marítimo en Barcelona, paseo que bien merece nuestra ciudad y que sin duda serviría de estímulo para que las demás poblaciones de nuestra costa, cada una en la medida de sus fuerzas, siguieran el ejemplo de la ciudad condal.

Pero mucho dudamos que el proyecto prospere. En nuestro país, en que todos sin excepción y por los asuntos más nimios procuramos siempre bordear o salirnos de la legalidad, nos escudamos en ella para satisfacer particulares intereses y malograr la realización del magno proyecto.

Y así, salvo pocas y honrosísimas excepciones, se halla nuestra costa. Descuidada, sucia, anuladas sus playas en aras del interés particular, sin balnearios, sin establecimientos de sport

y recreo como existen en todos los países del mundo en los cuales la Naturaleza se ha mostrado tan generosa como en la nuestra.

Se me dirá que al genio catalán, absorbido por la actividad industrial, no le queda tiempo para ocuparse de esos asuntos. A ello he de responder que una cosa no está ni con mucho reñida con la otra. Quien duda de mi aserto le recomiendo visite las playas del Norte de España. No es preciso que vaya a San Sebastián ni a Santander para convenirse. Con Bilbao sólo será suficiente. De Bilbao, a la entrada de la ría, aturde la contemplación de la actividad industrial. Grandes fábricas, talleres

enormes, astilleros y factorías de la mayor importancia se suceden sin interrupción, y en cambio, cuando uno desciende del tren de Portugaleta, se queda asombrado, absorto de admiración al contemplar aquellos paseos marítimos, aquellas bellas edificaciones, aquellas limpiísimas calles y plazas, todo construido en terrenos al mar ganados.

Y lo propio sucede con todas las villas y pueblos marítimos de aquella región eminentemente industrial.

Nuestras costas, nuestras playas podrían y deberían ser como aquello. Limpias, atrayentes, defendidas de los embates del mar en el sentido de no ser por éste arrastradas, pobladas y esti-

madas en verano por la bondad de nuestro mar, centros de recreo y expansión, que al fin y al cabo se traduce, y es lo que más me extraña no hayan sabido todavía comprender mis compatriotas en un magnífico negocio comercial. De hallarse en condiciones de contar con pequeños puertos de refugio con fáciles desembarcaderos, el sport náutico, hoy casi nulo en nuestra región, adquiriría grandes vuelos.

¿Y qué es necesario para llegar a ello? Para mí bastaría, a mi entender, que lo catalanes nos acordáramos que el mar baña nuestras costas, pues hoy, aunque lo vemos, parece como si lo ignoráramos. JAIME FONT MAS

# CRÓNICA GENERAL

EL favor con que fué acogida por los elementos marítimos y el público en general la aparición de esta Revista, han impulsado a la Dirección de la misma a modificar su primitivo plan editorial. Deseosos de que NAVEGACIÓN responda el interés que ha despertado, muy superior al que nosotros imaginásemos, y con el afán de poner en su confección todo el esmero posible, a partir del presente número nuestra publicación aparecerá quincenalmente, y las mejoras de presentación introducidas desde hoy en el mismo no son más que un débil reflejo de lo que aspiramos a hacer. Como una garantía del deseo que nos anima, nos complacemos en notificar que se ha hecho cargo de la edición y administración de esta Revista nuestro buen amigo Avelino Artís, cuya pericia como impresor y hombre experto en negocios editoriales son el mejor testimonio de que bajo su gerencia NAVEGACIÓN sólo podrá ser comparada con las mejores Revistas de su índole que aparecen fuera de España.

**LA SOLDADURA ELÉCTRICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES.** — El *Lloyd Register* patrocina hace tiempo los ensayos que se efectúan para substituir el remachado por la soldadura eléctrica en la construcción de buques.

Según dice el *Shipbuilding*, hace algunos meses que estos ensayos tuvieron una aplicación práctica en la construcción de una de esas grandes gaba-

rras de remolque, que [tanto se han aplicado últimamente para hacer disminuir la intensidad de las pérdidas ocasionadas por los submarinos.

Las pruebas de la gabarra dieron excelente

resultado y se proyectan nuevas construcciones, pues si en este primer ensayo práctico económicamente no dió un resultado excelente, fué debido a varias causas, no siendo la menos importante la falta de obreros especializados, y esperamos hallar en las revistas profesionales inglesas nuevas informaciones detalladas, que transmitiremos a nuestros lectores.

Los americanos, asimismo, proyectan dar una aplicación práctica a la soldadura eléctrica, y tienen un vasto plan de grandes construcciones, a base de esta aplicación.

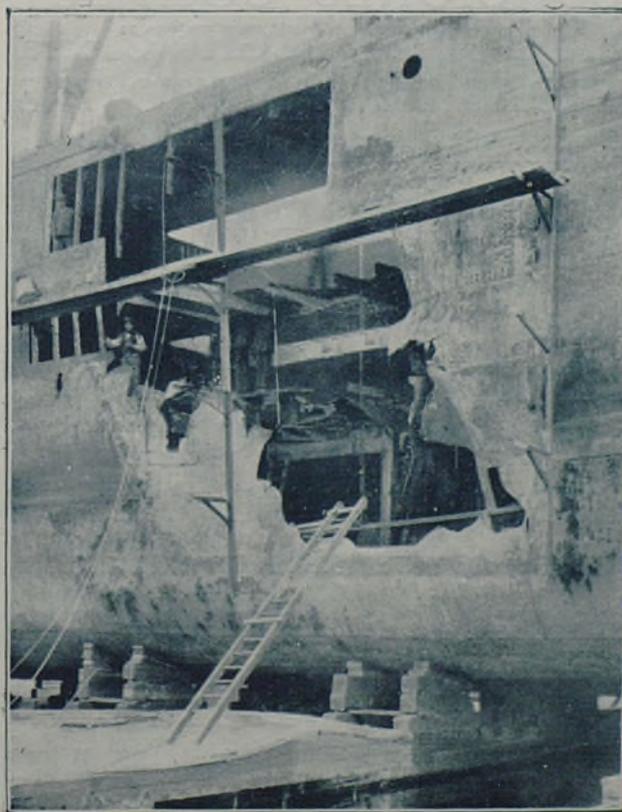
Los americanos, asimismo, proyectan dar una aplicación práctica a la soldadura eléctrica, y tienen un vasto plan de grandes construcciones, a base de esta aplicación.

Todos nuestros lectores recordarán de que sospechosa manera fué torpedeado el transatlántico francés *Provence* en aguas de Palamós. Dicho buque se hundió poco después de haber entrado trabajosamente en dicho puerto.

En Palamós se procedió a la descarga y reparación provisional del *Provence* con objeto de trasladar dicho buque a Barcelona, en donde se le ha hecho la reparación definitiva.

La casa Alegret y Horta ha ejecutado con rapidez la reparación del casco, y ahora emprende la de las máquinas y calderas. La reparación de carpintería y cámaras corre a cargo de los acreditados talleres de Hilario Marimón.

EL retraso con que aparece este número es debido a la huelga de tipógrafos, planteada en el momento de entrar en máquina el mismo.



El vapor francés *Provence*, en careneros, para proceder a su reparación definitiva, que realizan las casas Alegret y Horta e Hilario Marimón

# Empaquetaduras MORALI, S. A.

## Manufactura de goma y amianto

Despacho y Almacenes: Paseo Colón, 7 : Fábrica: Calle de Sicilia, 153 : Teléfonos A. 4538, S. P. 503, G. 1356

BARCELONA

*Sirvanse ustedes pasarnos sus estimadas órdenes y pedidos de las especialidades siguientes, que recibirán nuestra mayor atención:*

### **Amianto:**

ANILLOS "LYON-PACKING", para máquinas de alta presión y vapor recalentado  
JUNTAS DE ALTA PRESIÓN de todos tamaños y todas formas

HOJAS : HILOS : TEJIDOS

AISLACIONES COMPLETAS DE AMIANTO "KIESELGHUR" para calderas  
CUERDAS DE AMIANTO TRENZADO para recubrir cañerías de vapor

**PNEUS "MORALI"**

### **Gomas:**

PLANCHAS, VÁLVULAS, TUBOS, MANGUERAS, CASQUILLOS, etc.

TUBOS DE CRISTAL "TITANIC" para niveles, temperados y fundidos a fuego

DEFENSAS DE CRISTAL "HÉRCULES" para tubos de nivel

Se facilitarán toda clase de detalles y presupuestos

Casa fundada en 1878

# JOSÉ HERRERO

DIRECTOR REGIONAL PARA CATALUÑA Y BALEARES DE LA COMPAÑÍA DE SEGUROS MARÍTIMOS

**"Numancia"**

## Barcelona

Rambla Santa Mónica, 29

TELÉFONO 226-A.

Dirección telegráfica y telefónica:  
JOSERRERO

PORT-BOU : Teléf. n.º 3 : Dirección teleg. y telef.: Herrero  
CERBERE (P. O.) : Dirección telegráfica: Herrero

MARSELLA : 22, Rue Colbert

PARIS : 7, Boulevard Denain

LONDRES : 53, Gracechurch

Street E. C. 3

NEW-YORK : 8, Bridge Street

**Tranportes internacionales  
Agencia de Aduanas**

EFECTOS NAVALES

# Justo Marlés

Agente de THE BRITISH ANTI-FOULING COMPOSITION & PAINT Co., Ltd. (London-New-York), contractors to the Admiralty  
Pinturas submarinas y especiales para buques de hierro y madera  
Picado, rascado y pintado de buques, a flote y en dique seco

Despacho:

**CALLE ANCHA, 38**

TELÉFONO NÚMERO A. 2108

# C. MARTORELL

CONSIGNATARIO

Agente de Aduanas  
Despacho de buques



Paseo de Isabel II, 10  
**BARCELONA**

# MARTIN, S. EN C.

AGENTES DE ADUANAS  
EMBARQUES : SEGUROS  
CONSIGNACIONES



Ancha, 30-32 : Teléf. A. 5292

Dirección telegráfica: MARSODITA

**BARCELONA**

	<p>Agencia general de aduanas TRANSPORTES TERRESTRES Y MA- RÍTIMOS : SERVICIO COMBINADO DE DOMICILIO A DOMICILIO</p>	
<h2>J. Brugué e Hijos</h2> <p>J. A. Clave, 31 (antes Dormitorio de San Francisco) BARCELONA :: Teléfono 4063 A.</p>		
	<p>COMISIONES : REPRESENTACIONES : SEGUROS : CONSIGNACIONES : TRANSITOS : PAQUETES POSTALES Y PASAJES</p>	

## Hotel-Restaurant de Marina

---

<p>El más cerca de las Estaciones Junto al Muelle : Habitaciones para familias y particulares : Esmerado servicio a la carta y a cubierto : Cuarto de baño, timbre y luz eléctrica en todos los departamentos de la casa Intérpretes a la llegada de los trenes y vapores <b>Teléfono 2869</b></p>		<p>Le plus près des Gares : Près du Quai : Habitacions pour fa- milles et particuliers : Service a la carte et a prix fixe : Chambre de bain, timbres et lumière elec- trique dans toutes les chambres Interprete a l'arrivée des trains et bateaux <b>Téléphone 2869</b></p>
--	---	---

**Martín Carcasona**  
PLAZA PALACIO, 10 : BARCELONA

Taller de reparaciones navales  
exclusivo para buques : Construc-  
ción de neveras de todas clases



# HILARIO MARIMON




Nacional, 28, Barceloneta      BARCELONA



## Aduanas

Consignación :: Recepción  
Entrega de toda clase de cargamentos  
Tránsito :: Transportes internacionales  
y REPRESENTACIONES

# Torres Miquel

S. en C.

Fustería, 2    Teléfono A. 3685    Barcelona  
:: Corresponsales en las principales capitales ::



## Fernando Roqué, S/c

Port-Bou : Cerbère [Pyr. Or.]

*Agencia de Transportes Internacionales  
Aduanas*

*Importación : Exportación : Consignaciones*

*Agentes para Cataluña de la Compañía de Seguros  
MINDELLO, de Lisboa (Ramo marítimo)*

*Embarques de toda clase de mercancías a Ultramar  
Transportes de vinos a Francia*

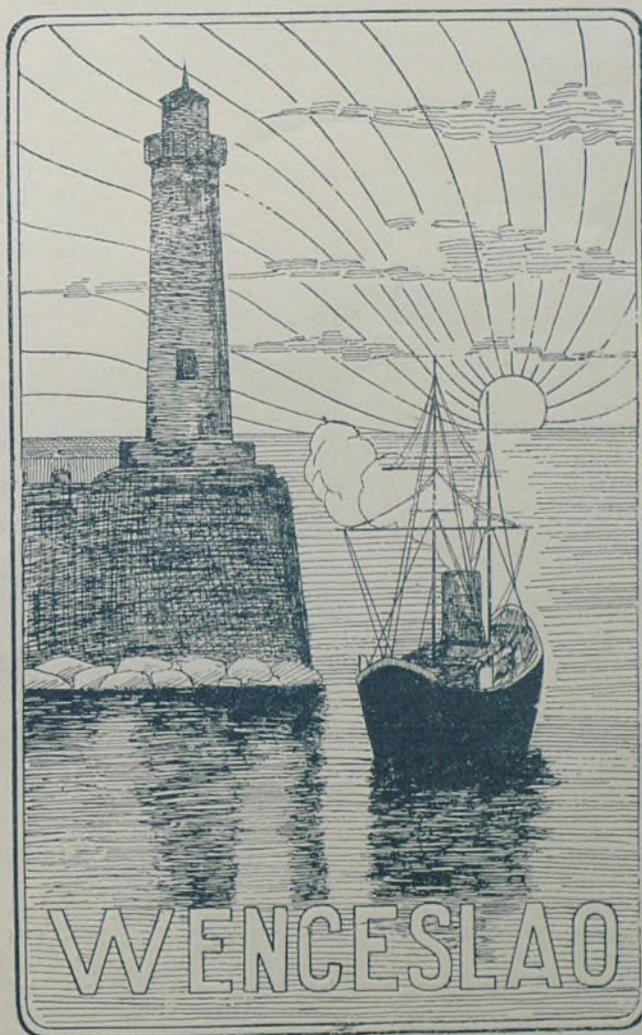
Calle Fontanella, 19, 1.º - Barcelona

# Valle y Deulofeu

<p><b>Empresa ins- taladora de Electricidad</b></p> <p style="text-align: center;">•</p> <p><b>Zurbano, 6</b> Teléfono A. 1874</p>		<p><b>Especialidad en instalaciones para buques</b></p> <p style="text-align: center;">•</p> <p style="text-align: center;"><b>Barcelona</b></p>
--	---	--

Compañía Española de Seguros  
**WENCESLAO**

Capital social: 5.000,000 de pesetas



Rambla de Santa Mónica, 12, pral.

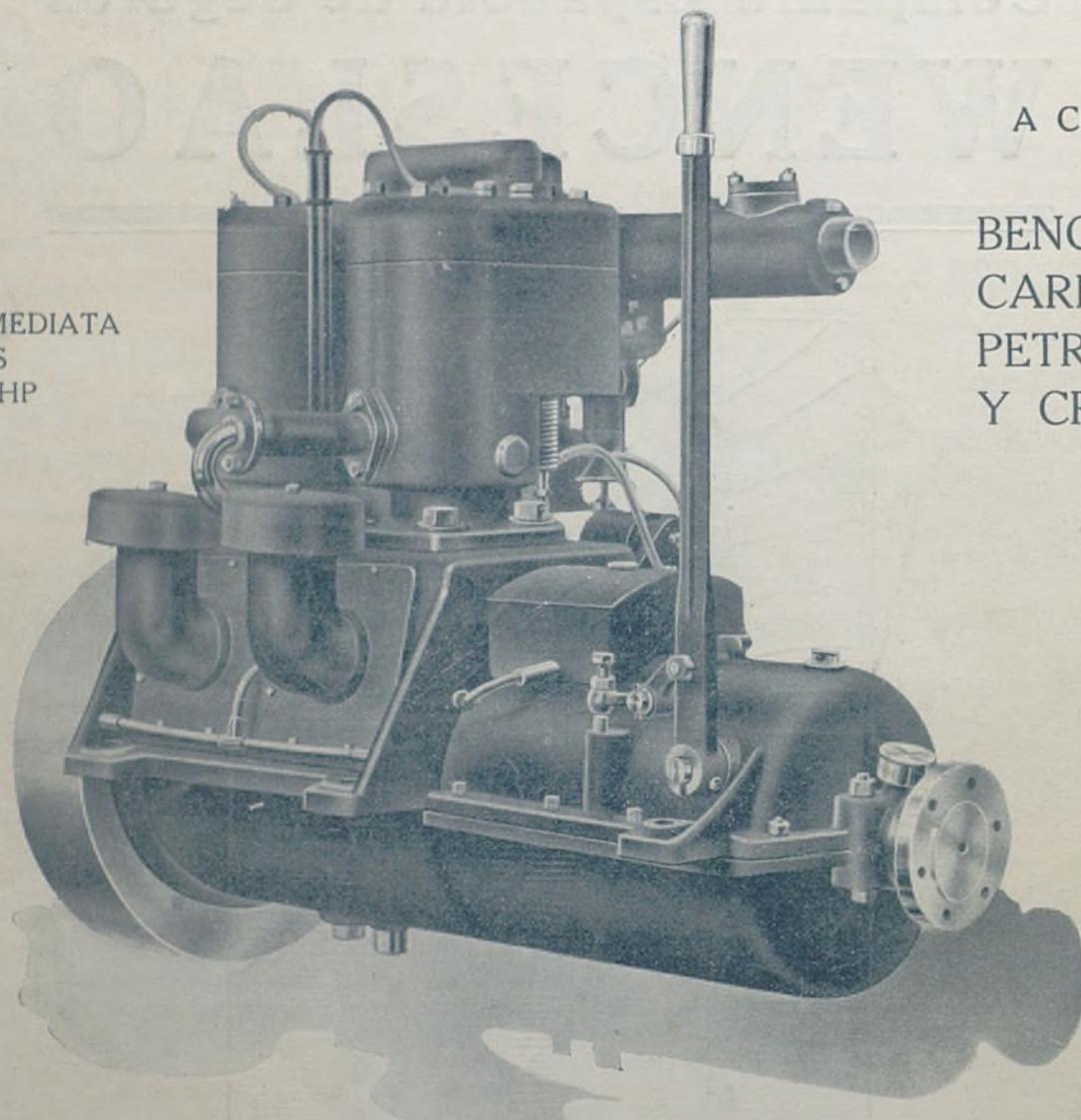
Teléfono A. 3749 - Telegramas: «Rosich»

**BARCELONA**

# MOTORES "REX" MARINOS

FABRICACION  
• NACIONAL •  
DESDE 4 A 150 HP

ENTREGA INMEDIATA  
DE LOS TIPOS  
DE 4 A 40-60 HP



A COMBUSTIBLES  
LIQUIDOS:

BENCINA,  
CARBUROLES,  
PETRÓLEOS  
Y CREOSOTAS

Tipo de 20-30 HP

## SÓLIDOS, SENCILLOS Y ECONOMICOS

Excelentes para el trabajo **PESADO**  
**CONTINUO**  
**SEGURO**

*Para información y presupuestos, dirigirse a los  
Grandes Talleres de Construcciones Mecánicas de*

## **Vallet y Bofill, S. en C.-Barcelona**

Oficinas: Provenza, 165 a 171 - Teléfono G. 927 - Apartado 467 - Dirección telegráfica: «Valfilo»  
Talleres: Borrell, 236 a 244