

EMBARCACIONES PESQUERAS

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

Dirección y Administración:
Alonso Cano, 33, 1.º dcha.

TELEFONO 33373
Apartado de Correos núm. 3.022
OCTUBRE DE 1930

Toda la correspondencia
al Apartado de Correos

Actividades del Instituto Social de la Marina

Labor fecunda en el aspecto social, es la realizada en el mes que termina por el Instituto Social de la Marina.

En lo que respecta a la industria pesquera, se ha ocupado dicha Institución: del descanso semanal reglamentado, por Reales órdenes de 28 de enero de 1927, 8 de febrero del mismo año y 27 de julio de 1928, a fin de hacerlo aplicable a las distintas modalidades de la industria que consideramos. Como en virtud de la última de las disposiciones citadas, no perciben los pescadores la compensación que la misma señala por día de descanso en que aquéllos trabajen cuando el contrato de trabajo sea por día y esa forma de contratación ha sido adoptada casi con carácter general, realmente los pescadores no tienen ni descanso semanal, ni compensación del mismo. Por ello el Instituto Social de la Marina, ha interesado del Ministerio de Trabajo la supresión de esa excepción, cuando los contratos sean por días. En cuanto a los contratos de embarque, dándose la anomalía de que en la pesca de altura, en que la duración mínima de las campañas es de veintitantos días, se formalizan aquéllos por días, el Instituto ha acordado interesar también de aquél Ministerio, que la duración de ellos en esa clase de pesca, sea por campaña de pesca o de un mínimo de un mes, quedando así debidamente asegurados los servicios de a bordo y de la pesca y los intereses de los tripulantes. Atendiendo la petición de diversas asociaciones y personal pesquero en relación con el establecimiento de la jornada de ocho horas en la pesca, se ha acordado abrir

una información para el estudio de la jornada más conveniente de trabajo en la industria y forma práctica de su aplicación, y por último, dándose el Instituto cuenta del problema importantísimo planteado en la costa por la transformación de las embarcaciones de vela, en embarcaciones mixtas de aquélla y motor, está estudiando la fórmula de poder conceder préstamos en extremo facilitados a los armadores modestos por medios de sus Pósitos, para la implantación de progreso tan evidente e indispensable en sus embarcaciones.

En lo que se refiere a la navegación, la labor del Instituto podemos reputarla aún de mucha más trascendencia. Primero se ha ocupado de modificar el modelo de contrato de las tripulaciones de los buques mercantes, en forma de que se conozca concretamente por los individuos de éstas, cual ha de ser su trabajo tanto ordinario como extraordinario a bordo, a fin de evitar que se les puedan emplear en faenas distintas de aquellas para las que se les contrató. Ha estudiado también, y conseguido, establecer la asistencia médica en las Comandancias de Marina, que disponen de personal facultativo, a los tripulantes de la marina comercial. Pero lo más importante, por abarcar casi todos los aspectos de la vida de los marinos, ha sido lo tratado en el último Pleno, cuya sola enunciación lo demuestra claramente: En él se acordó proponer la ratificación por España de los convenios relativos a la contratación de las dotaciones y al enrolamiento y repatriación de los marinos y se aprobaron, con ligeras modifi-

caciones, las propuestas sometidas a su deliberación de contestación a los cuestionarios siguientes de la Oficina Internacional del Trabajo, que han de discutirse a su vez en la próxima Conferencia Internacional de Ginebra: "Protección a los tripulantes en caso de enfermedad, comprendiendo la asistencia de los heridos a bordo"; "Mejora de las condiciones de la estancia de los marinos en los puertos", y "Mínimum de capacidad profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante".

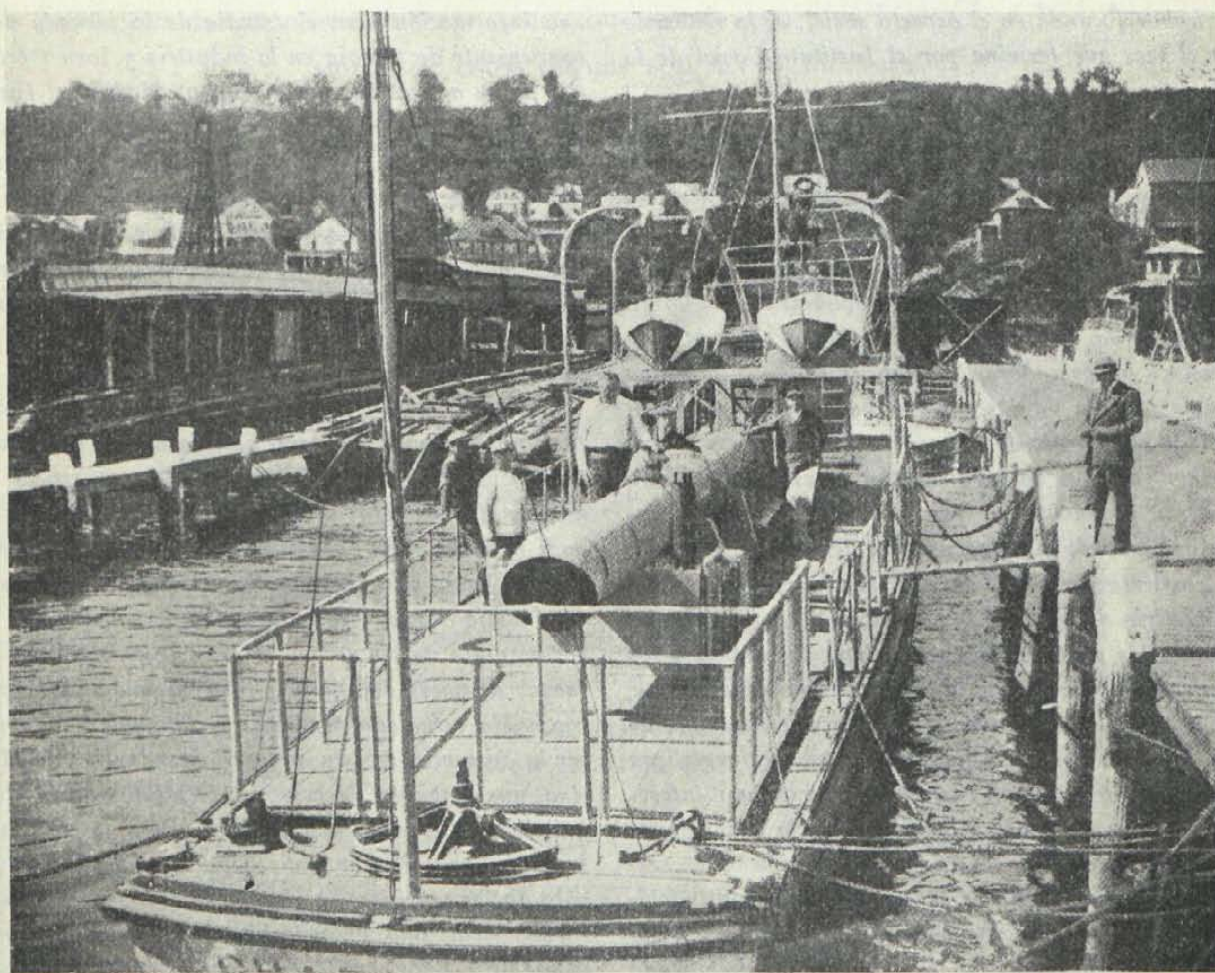
La cuestión de mayor interés, y podemos decir que la que más se discutirá en la mencionada Conferencia de Ginebra, el establecimiento de la jornada de ocho horas en los marinos, ha sido su discusión aplazada hasta un próximo Pleno, que se celebrará próximamente y al que se presentará la propuesta

que se halla estudiando una Comisión de carácter paritario nombrada en el Pleno con dicho objeto y en la que tienen representación los distintos sectores de los navieros y del personal de los buques mercantes.

Y, por último, se ha ocupado también, de la propuesta en extremo plausible, de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos, de la celebración en esta Corte de un Salón Náutico, iniciativa que tanto puede influir para la difusión de los conocimientos marítimos, en una nación como la nuestra que con frase en extremo acertada se dijo desde hace tiempo, que se halla "de espaldas al mar".

ESPAÑA MARITIMA no puede por menos de aplaudir efusivamente, esta grande y fecunda actividad del Instituto Social de la Marina.

VEINTE TONELADAS DE PESCADO POR HORA



Esta fotografía muestra la embarcación en que se han efectuado los ensayos para un nuevo procedimiento de pesca que permite obtener 20 toneladas de pescado a la hora. Dichos experimentos se han llevado a cabo en los Estados Unidos. A la popa de la nave se ve el tubo aspirador por el que pasa el pescado para llegar al recipiente de redes que puede observarse en la foto.

La ostricultura en el Extranjero

II.—INGLATERRA

Los parques de Whitstoble.—Hállanse al Norte de esta localidad, en la margen derecha del estuario del Támesis, al Este de la isla Lheppey. Miden una superficie de 2.000 hectáreas. Como en Holanda, están unidos con los criaderos naturales, y se hallan siempre sumergidos.

Las larvas se fijan sobre las valvas (conclun), con exclusión de cualquier otro colector.

Se encuentran en ellos numerosas estrellas de mar y otros animales destructores de las ostras

Parece que no dan importancia a la proliferación de estos enemigos, al menos mientras su abundancia no llega a ser perjudicial.

Tampoco la conceden a la cría, y por lo observado en un visita rápida, se proveen de crías de Francia y Holanda. Dicen que las ostras bretonas, resisten mejor en el Támesis que las zelandesas.

La escasez de ostras ha incitado a las ciudades ostrícolas a introducir el llamado *blue-point*, americano o portugués, procedente del Tajo, y se las halla mezcladas, más o menos, con las ostras. Son de buen aspecto y, a veces, exageradamente gruesos. Se los pone primero en el Medwoy (afluente del Támesis), cuyas aguas son muy nutritivas, y luego se las pase a los parques

Muchas ostras portuguesas, abiertas, tenían un tono verde, bastante parecido al de las ostras muy cuprosas. Esta coloración, cuyo origen se desconoce, es temporal, y se produce en ciertas épocas, aún en los mismos parques de Whitstoble.

Los estanques de la Whitstoble Oyster, Co., son de fábrica, de unos 2 metros de fondo, suministrándoles el agua por medio de bombas. Las ostras se colocan en cestos, que se mantienen colgados, un tiempo variable, esperando el momento de ser embaiados y expedidos. No hay, pues, verdadera cría, ni preparación, como en los parques de Marennes.

Según Mr. H. M. Kyle (Seeficherei Nordeuropas), en Inglaterra algunas Sociedades y Corporaciones locales adquieren concesiones análogamente a las de Holanda: explotan directa o indirectamente los parques.

En las aguas del N. del Támesis (en Brightlinsea, Burnom), se limpian los parques en primavera, para quitar los sedimentos acumulados durante el invierno. El fondo está guarnecido (schelled), con una capa de cemento o cal, para que al fijarse las ostras

jóvenes, tengan la materia (caliza) indispensable para formar las conchas.

La explotación se hace con unos treinta barcos (del tipo cutter, de unas 20 toneladas; las dragas tienen 60 cm. de ancho por 45 de largo; las mallas son de 2 1/2 pulgadas (6,35 cm.), para que no retengan las ostras pequeñas. Cada barco lleva para el dragado tres o cuatro hombres, encargado cada uno de tres dragas.

Las ostras indígenas (*ostras adulis*), proceden del Norte y del Sur del Támesis. (Whitstoble, Brightlinsea, Calchester). Miden de 6,5 a 7 cm. de diámetro, la concha es casi blanca, delgada, nacarina, con el borde firme y liso; las de Burnham (Button Oyster), son algo más pequeñas, pero más fuertes y pesadas. No se nota diferencia con las inglesas, en las ostras holandesas; introducidas y cebadas en los bancos ingleses. Las francesas difieren algo en la forma, y en tener, generalmente, una marca redonda en la valva inferior, señal que adquieren de jóvenes.

Inspección sanitaria.—En Inglaterra no hay realmente una comprobación higiénica de los parques ostrícolas. En Londres la corporación *Fishmonger's Company*, está revestida de autoridad en el mercado de pesca y efectúa una vigilancia higiénica. Los inspectores de esta Compañía recogen muestras de ostras a la llegada de éstas, y se las reconoce, siguiendo un método breve, que permite dar certificado a las veinticuatro horas; mientras dura el análisis no puede venderse el lote de ostras.

Se admite que una ostra es buena o aceptable cuando contiene menos de 200 b. coli, (límite fijado por una comisión de higienistas después de estudios hechos). Si cada una de las diez ostras elegidas de cada lote, contienen menos de 200 bacilos c. el coeficiente de pureza del lote es de 100 %; si el contenido es de 200 ó más bacilos, el coeficiente es 0. Cuando un lote tiene un coeficiente entre 60 y 100 por 100, se le declara útil para el consumo, y puede expendirse; de 30 % para abajo, el lote está contaminado y no puede entregarse al consumo. Con coeficiente que no varíe de 40 a 50 %, se practica un segundo análisis; si el resultado concuerda con el primero, se le admite, pero se vigilan las nuevas expediciones llegadas, y, si es necesario, se procede como para los lotes desechados, a un reconocimiento de los parques: éste se efectúa de acuerdo con la

Compañía (Fishmonger), y el departamento de Sanidad.

Parques ostrícolas en Camway.—Es una estación experimental, que desde hace bastantes años se ocupa en la depuración de las ostras por el mismo procedimiento seguido con los mejillones, pero los resultados no son tan satisfactorios. La causa es que como la ostra deja posar o filtra en la unidad de tiempo mucha menos agua que el mejillón, tarda mucho más tiempo en depurarse, y como por otra parte, la ostra es más sensible a las diferencias de temperatura, en la estación fría, inverna, está casi inerte y no se efectúa la depuración.

Por este motivo se han construido dos estanques (experimentales), dentro de un edificio de fábrica que pueden ser caldeados. En uno de los depósitos, varios tubos de vapor calientan el agua a la temperatura deseada; en el otro, donde se ponen las ostras, se instala un radiador para caldear el aire en el grado necesario.

En estos estanques, se colocan las ostras en unos cestos o bandejas de tela metálica; no se emplea en ellas alambre galvanizado, sino un alambre de acero inoxidable (acero Stenless, al vanadio y el tungsteno): el método es algo más costoso, pero la conservación de esos cestos es muy eficaz, a los cuatro años aún se conservan en buen estado; el coste de un cesto fabricado como lo hacen en Francia es de unos 5 chelines.

También se verifican en estos estanques experimentos acerca de la reproducción de las ostras, pero aún no hay resultados concretos.

Se usan varios tipos de colectores, con este objeto. Uno de los modelos usados (el del americano Prytherch), consiste en una especie de caja para huevos, de 37 por 37 centímetros; cada hueco tiene unos 7 cm. de lado: son de cartón parafinado, y se colocan en el agua horizontalmente. Antes de emplearlos se los mete en agua del mar y después se los enlucen con una mezcla de arena, cal y cemento. Parece que dan muy buen resultado; sólo sirven una vez, pero son baratos y el recogido se hace fácilmente.

CONCLUSIONES

Técnica ostrícola.—El trabajo de los parques con la draga, tal como se practica en Inglaterra y Holanda, es ventajoso, verdaderamente industrial.

Pero para aplicarlo se requieren parques extensos, que sólo pueden formarse por una sociedad importante, o por la cooperación de varios productores.

Además de la condición de extensión, se requiere, para seguir esos métodos, otras condiciones de semejanza, y de ellas la más importante se refiere a la profundidad a que se hallan los bancos. Como se ha dicho, en el Escalda y el Támesis, los bancos ostreros, están siempre sumergidos y hay calado suficiente para que puedan navegar y maniobrar los larcos—en cualquier momento, sin tener que esperar los pleamares.—(En España podría hacerse algo de esto, utilizando no sólo los orillos, sino parte de las camas en algunas rías y estuarios, así como aprovechar algunas bahías, calas y senos, creando nuevos parques que pudieran explotarse como los bancos naturales, haciendo la natural conservación con dragados, etc., para no alterar su régimen).

Vigilancia.—Debe ser grande y para que resulte eficaz se necesita personal suficiente, que sólo a Compañías o Sociedades de importancia les es dado sostener.

Hay otra cuestión que resolver, y es saber si el cultivo en agua profunda es conveniente para dar productos mejores y cebados más rápidamente que el cultivo en aguas superficiales.

Hay que tener en cuenta el modo de adaptarse la ostra a un ambiente nuevo. Respecto a la rapidez en el crecimiento y engorde, intervienen varios factores: raza de la ostra, temperaturas estacionales del agua, salinidad y naturaleza y cantidad del planctón ingerible, etc., que influyen para que los datos de una Sociedad puedan aplicarse a otra y establecer *a priori* que método de cultivo puede resultar mejor.

Cuando para hacer el cultivo a profundidad hay que internarse en el mar, la salinidad misma, es más elevada que en los estuarios, y, además, en estos desembarcaderos, el agua dulce aporta una cantidad grande de alimentos (restos orgánicos, ductóneos etcétera).

Puede ser circunstancia recomendable en los bancos sumergidos la mayor regularidad en la temperatura, pero no hay que olvidar, que el mayor calentamiento en los fondos sumergentes, parece muy favorable a la fijación de las ostras.

En cuanto a la calidad de las ostras de tamaño corriente (comercial), es mejor la de las ostras cultivadas en los parques, como las francesas, a la de las obtenidas en los fondos mayores (ostras salvajes).

Naturalmente, se exceptúan, al parecer, las criadas en los canales, donde el agua es más dulce.

Inspección sanitaria. — La organización de este

servicio en Holanda, es práctico porque toda la industria ostrícola está concentrada en una localidad; ello no podrá aplicarse de igual modo donde los parques sean muy numerosos y estén diseminados.

El tipo de polución (10 b. coli por cm. cúbico), admitido por la Admon-Holandesa, no puede aplicarse a los parques franceses. En Holanda las estaciones están en un solo río, donde los desagües se conocen exactamente, así como el régimen: No sucede lo mismo en una costa que tenga numerosos senos, calas, desembocadura de arroyo, ríos, etc., en la que los fondos varían de naturaleza y en que el régimen de los ríos varía continuamente, y por consiguiente una cifra media de polución, no tiene valor.

De todos modos, se ha de ejercer una investigación sanitaria sobre las ostras (y otros moluscos) en los puntos de venta, es preciso, aunque parezca arbitrario, fijar un límite de polución.

Depuración.—El método de depuración seguido en Conway, parece reúne las garantías necesarias, aunque a lo que debe tenderse siempre es a la producción de moluscos no contaminados.

La depuración debe estar constantemente comprobada, lo que requiere un laboratorio, en el lugar, que solo puede instalarse en una explotación extensa.

Lo que si debe procurarse a todo trance, es que en los parques de ostras sanas, sin contaminar, se filtre el agua de alimentación, lo que puede hacerse con medios poco costosos, y que no necesitan una vigilancia continua.

La huelga de pescadores de Pasajes

Al finalizar el pasado mes fueron firmadas por la representación patronal y obrera del Puerto de Pasajes las bases que daban fin al conflicto planteado por el personal de los barcos pesqueros de aquel puerto.

Desde el momento de iniciarse la huelga se pudo comprobar que ambas partes se hallaban en la mejor disposición para llegar a un acuerdo, ya que no había sido posible evitar la huelga; sin embargo, tanto patronos como obreros defendían sus puntos de vista con toda energía, lo cual hizo que las negociaciones se vieran interrumpidas, siendo preciso que se nombrasen nuevas comisiones patronales y obreras para que se llegase a una solución en la que no ha habido ni vencedores ni vencidos.

Han sido aprobadas las siguientes bases:

Primera. La remuneración será contratada por días de trabajo, haciéndose efectivo el pago mensualmente y aumentándose en un 14 por 100 sobre el sueldo actual, *a fin de que en el jornal diario quede pagado el descanso semanal.*

Segunda. Se concederá al personal de los barcos pesqueros trece días de descanso al trimestre. Dichos trece días serán de veinticuatro horas seguidas.

Tercera. Los barcos que naveguen al día tendrán descanso semanal de veinticuatro horas, o cuatro al mes, computándose el defecto y el exceso al trimestre.

Cuarto. Los barcos cuya salida sea de tres o cuatro días descansarán en la misma forma de la cláusula anterior.

Quinta. Los barcos cuya salida dure una semana descansarán veinticuatro horas, pero como mínimo diez y ocho, y esas horas se computarán para completar días, liquidándose mensualmente.

Sexta. Los barcos cuya salida sea de quince días, el descanso de cada viaje será treinta y seis horas.

Séptima. Para que se compute la arribada como descanso, la embarcación deberá entrar en puerto antes de las diez de la mañana y no salir antes de la madrugada siguiente.

Octava. En caso de reparación o limpieza de cascos, podrá servirle de descanso al personal que no intervenga en estas faenas, siendo avisado a su debido tiempo.

Novena. Para el cómputo de los trece días de descanso se tendrá en cuenta que los días 1.º de mayo, 25 de diciembre y el día del Carmen servirán de descanso a los barcos que naveguen al día y a los que se encuentren en puerto.

Décima. El carboneo se hará con gente de tierra.

Décimoprimera. Las guardias del puerto deberán sujetarse a lo que preceptúa la Comandancia de Marina.

Décimosegunda. Las Asociaciones patronales afectas a la Federación Nacional tienen que aceptar las normas establecidas para todas ellas; pero estas Asociaciones procurarán elegir a su personal dentro del Sindicato de Obreros de la Industria Pesquera.

Décimotercera. Estas bases empezarán a regir desde el 1.º de octubre de 1930.

La jornada de trabajo a bordo de los buques de cabotaje

He aquí el interesante decreto que establece la jornada de ocho horas a bordo de los buques de cabotaje:

A propuesta de los ministros de Marina y de Trabajo y Previsión, y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el unido Reglamento de la jornada de trabajo a bordo de los buques dedicados al cabotaje nacional.

Art. 2.º El Reglamento vigente del trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje, así como el cuadro indicador del personal que deben llevar los mismos, quedan modificados en la forma expresada en el Reglamento a que se refiere el artículo anterior, derogándose todas las disposiciones que se opongan a sus preceptos.

Art. 3.º Por el ministro de Marina se dictarán las disposiciones conducentes al cumplimiento de este Real decreto.

Dado en San Sebastián a dos de octubre de mil novecientos treinta.—ALFONSO.—El presidente del Consejo de Ministros, *Dámaso Berenguer Fusté*.

REGLAMENTO DE LA JORNADA DE TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DEDICADOS AL CABOTAJE NACIONAL

Artículo 1.º La duración del trabajo efectivo normal del personal de toda clase que constituye la dotación de un buque no puede ser mayor de ocho horas por día, de cuarenta y ocho horas por semana o de una duración equivalente en un período mayor de tiempo, que no exceda de un mes.

Art. 2.º Se considerará como tiempo de trabajo efectivo, a los fines del artículo anterior, aquel durante el cual el personal embarcado, estando el buque en el mar, preste un servicio en virtud de orden superior; así como el tiempo que el personal permanezca a bordo, también por orden superior, en los puertos cabeza o fin de línea y en los de escala en que la permanencia del buque sea de duración análoga que en aquéllos.

Se considerará, por el contrario, como tiempo de descanso aquel durante el cual el personal embarcado esté en el la mar libre de todo servicio y en puerto, en tierra o a bordo por su propia voluntad.

Art. 3.º El servicio de guardia en la mar a bor-

do de los buques de propulsión mecánica, debe ser organizado en tres turnos para el personal de oficiales y subalternos de cubierta y máquina, con excepción de aquellos buques que la Dirección general de Navegación clasifique como de pequeño cabotaje, atendiendo a su tonelaje y clase de navegación que efectúen, los cuales podrán establecer el servicio en uno o dos turnos de guardia, pero sujetándose siempre a las limitaciones de la jornada establecida en los presentes artículos.

Art. 4.º Los tres turnos de guardia en cubierta estarán compuestos de un oficial y dos hombres, por lo menos.

Art. 5.º Los tres turnos de guardia de máquinas estarán compuestos de un maquinista y el personal subalterno reglamentario.

Art. 6.º Las guardias de mar no podrán ser de duración superior a seis horas, no siendo inferior a cuatro horas el tiempo consecutivo de descanso.

Art. 7.º Puede aumentarse la jornada reglamentaria de trabajo en los siguientes casos:

a) Cuando para la entrada y salida de puertos, faenas de arrancar, fondear, amarrar o desamarrar el buque, considere necesario el capitán que el personal que no esté de servicio auxilie al de guardia, sin limitación alguna de tiempo. Cuando la duración de estos trabajos no exceda de una hora diaria, no se considerarán como suplementarios a los efectos de compensación.

b) Siempre que en el servicio de mar se considere necesario para realizar trabajos suplementarios relacionados con el entretenimiento, navegación y seguridad del buque y las necesidades de la carga o personas embarcadas.

Art. 8.º Si por la distribución de las horas de trabajo normal en la semana de cuarenta y ocho horas o en el plazo mayor adoptado, la duración del trabajo efectivo diario excediera de diez horas, las que pasen de este límite serán consideradas como suplementarias a los efectos de su compensación en metálico.

Art. 9.º La duración del trabajo efectivo diario no podrá exceder, salvo casos de reconocida fuerza mayor, de catorce horas.

Art. 10. En los puertos de escala se aplicarán, tanto para el servicio de mar como para el de puerto, las limitaciones señaladas en los artículos 8.º y 9.º

Dichas limitaciones serán de nueve y doce horas,

respectivamente, en los puertos cabeza y fin de línea y en los de escala en que la permanencia del buque sea de duración análoga que en aquéllos.

Art. 11. Las horas que excedan de la jornada legal, terminado el período fijado de acuerdo con el artículo 1.º, serán compensadas en metálico.

Art. 12. Será obligatorio el descanso semanal, procurando que sea en domingo.

Cuando por estar el buque en la mar o hallándose en puerto para realizar faenas indispensables, no pueda darse aquél en el día señalado por el capitán, se concederá por cada ocho horas de trabajo realizado en los días de descanso, un día completo de

asueto en el puerto cabeza o fin de línea o en los de escala en que la permanencia del buque sea de duración análoga que en aquéllos. Si esta compensación no puede efectuarse en el plazo de un mes o por desembarque del individuo de que se trate, se le pagarán como horas suplementarias las que hayan trabajado en día de descanso.

Art. 13. El personal de oficiales percibirá compensación en metálico, en los mismos casos que el personal subalterno, a razón de tres pesetas por hora.

San Sebastián a 2 de octubre de 1930.—Aprobado por S. M.—*Dámaso Berenguer Fusté*.

LA NAVEGACION AEREA TRASATLANTICA

El capitán de navío Voitoux ha realizado un importante estudio acerca de este asunto, explicando las enseñanzas deducidas en un trabajo publicado por la Sociedad de Ediciones Geográficas, Marítimas y Coloniales; de ellas vamos a dar un resumen.

La travesía del Atlántico septentrional significa un recorrido mínimo de 6.000 kilómetros, afrontando vientos que pueden ser favorables o contrarios, y más o menos atronados a la ruta con velocidades desde la calma al huracán.

Cuando el viento es más o menos atronado, el aeroplano no encuentra para oponerse a la deriva la resistencia de un medio más denso que el aire, como ocurre en los buques, y es arrastrado lateralmente, sufriendo una deriva tanto más grande cuanto menor es su velocidad respecto a la del viento; en consecuencia, para conservar la ruta debida tiene que corregir el aviador la deriva, o calcularla por medio de tablas o ábacos.

Si un viento, al soplar de través o a la cuadra (formando ángulo de 90° con la ruta) tuviese la misma velocidad que el aeroplano, toda la fuerza de éste se consumiría en compensar la deriva y el aparato no avanzaría *geográficamente*.

En el Atlántico septentrional hay tres zonas principales que se caracterizan por la naturaleza de los vientos.

1.ª Entre los 10° y 24° de latitud Norte: región de los alisios del N. E., de intensidad variable y de dirección regular, con sentido al W.

2.ª De julio a octubre el monzón del S. W. que sopla en la parte alta del golfo de Guinea.

3.ª Por encima del paralelo de 28° N., la región de vientos variables, cuya dirección preponderante es hacia el E. y aumentan en fuerza, que avanzan

al N. o se alejan de las costas hacia el centro del Océano.

Estos vientos variables se deben a la presencia de las especies de meteoros, *ciclones* y *anticiclones*.

Los ciclones y anticiclones del Atlántico septentrional se desplazan generalmente de W. a E. con velocidades variables desde 30 a 60 kilómetros por hora.

El viento, alrededor del centro (de presiones bajas o altas), no gira describiendo círculos, sino que sigue las líneas *isóbaras*, con velocidades *medias* de 40 kilómetros, rara vez superiores a 60. Generalmente se encuentran simultáneamente en el Atlántico septentrional centros de altas y bajas presiones, y por eso la influencia de cada uno de ellos es sólo parcial.

Ha querido el comandante Voitoux precisar las probables dificultades que puede hallar un aviador navegando en el Atlántico septentrional, y para ello ha examinado todos los centros de altas y bajas presiones que han recorrido el Atlántico desde el 1.º de mayo de 1927 al 30 de abril de 1928, y también todos los factores atmosféricos referentes al mismo período.

Dedúcese de este examen que, señalada la ruta ortodrómica (arco de c. máximo) de París a Nueva York, los centros de presiones bajas se hallan casi todos al N. de esa línea, y al S. la mayor parte de los de presiones altas: generalmente estos meteoros están situados en meridianos diferentes, y como son de extensión grande, sus zonas de acción se unen en una línea de presiones medias, de forma sinusoidal, a lo largo de la cual, observando el sentido inverso de rotación de los vientos, un aparato que salga de América hacia Europa puede hallarse como

za una especie de *plano deslizador*. Es muy raro el caso de que la línea de presiones medias se aproxime a la forma rectilínea: el caso general es la sinusoidal, y ésta puede estar tan acentuada que el recorrido por ella resulte prohibitivo.

Del examen de todo ello, y contando con la influencia del viento, establece las *probabilidades* siguientes:

Línea de presiones medias dirigidas de E. a W., con presiones bajas al N. y altas al S., indican vientos favorables para el trayecto hacia el E.; menos de 60 días al año.

Línea de presiones medias dirigida de E. a W., con presiones altas al N. y bajas al S.; viento favorable para el trayecto hacia el W.; menos de 10 días por año.

Rectilínea dirigida de N. a S., con presiones altas y bajas en las mismas latitudes: condiciones desfavorables para ambos trayectos.

Sinusoidal de W. a E., con presiones altas y bajas ocupando latitudes próximas (posición en *tresbolillo*): condiciones casi siempre desfavorables para los aparatos actuales, sobre todo de Europa a América. Estas dos últimas posiciones se presentan en conjunto cerca de 300 días al año.

No menos desconsolador es el examen de los demás meteoros: en el trayecto de los Estados Unidos a Europa se ha observado en diversos puntos: 190 días con aguaceros, 187 de lluvias constantes, 9 días de huracanes y 281 días con nieblas más o menos intensas.

El aviador no debe ignorar las cuestiones meteorológicas que interesan a su navegación; es necesario disponga de medios, no sólo para elegir la ruta en el momento de la partida, sino que pueda modificarla eventualmente durante la travesía, en relación con las evoluciones de los meteoros que recorren el Océano.

Hoy es posible conocer en cada instante la posición geográfica de un aeroplano y estar informados de las posiciones marinas de los centros de los meteoros situados en camino, por medio de los servicios meteorológicos, y puede el aviador elegir la ruta más conveniente para llegar a su destino, siguiendo la zona de las corrientes capaces de ayudarle, a menos que esa zona le desvíe a las latitudes frías y desiertas, donde el peligro de un naufragio aun sería mayor.

No debe, pues, buscarse en la lucha contra los elementos las rutas propicias para los vuelos inter-

continentales, sino procurar utilizarlas aun en el caso de que resulte un alargamiento pequeño.

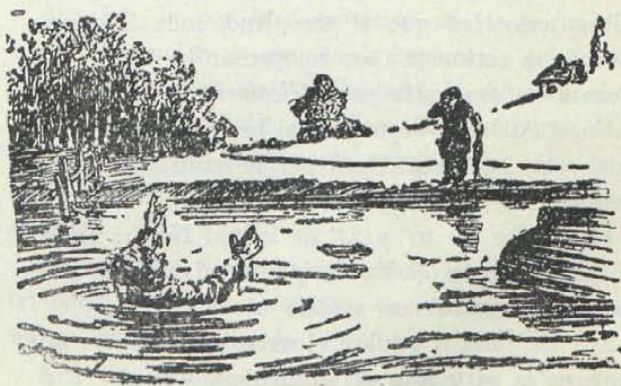
Resulta de todo lo estudiado que para resolver el problema de la travesía aérea del Atlántico no basta con el radio de acción que permita cubrir la distancia geográfica.

Sin contar los defectos e imperfecciones inevitables e inherentes al personal, material e instrumentos, es importantísima la acción del viento y demás meteoros.

El viento interviene, sin excepción, todos los días, por lo menos en parte del trayecto, y su acción sobre la marcha del aparato, aunque no sea directamente opuesta a la ruta, es con frecuencia más bien contraria que favorable, obligando a una ruta oblicua, y aumenta el consumo de combustible.

Los demás meteoros son siempre perjudiciales y algunos implican un peligro de naufragio. Obligan también a desviaciones en la ruta y crece el consumo de combustible, reduciéndose el radio de acción. Para observar los centros hay que elevarse sobre las nubes o las nieblas, descender casi al nivel del mar para comprobar las derivas, desviarse a derecha e izquierda para evitar los temporales, eliminar hielos, etc.

Además, no es posible tener en cuenta con exactitud matemática las variaciones de la declinación, deriva, etc. El error de 1° en la ruta supone 100 kilómetros del recorrido ($\frac{1}{60}$): Un viento de través de 4-6 metros por segundo (o un viento oblicuo más fuerte, que dé esta componente transversal) implica 20 kilómetros de deriva por hora y en todo el trayecto (de 36 horas de duración), 720 kilómetros.



—*¡Sálveme y le daré toda mi fortuna.*

—*¡Quíá, si usted no tiene fortuna! ¡Si me han dicho que está usted con el agua al cuello!*

Francia organiza el Ministerio de la Marina Mercante

Un decreto de 11 de octubre actual, de la Presidencia de la República francesa, ha modificado la organización del Ministerio de la Marina Mercante, y en el mismo día el ministro, Mr. L. Rollin, dictó la orden siguiente:

Artículo primero

El artículo 1.º del decreto de 8 de noviembre de 1926 fijando las atribuciones de los diferentes servicios del Ministerio de la Marina Mercante, quedó modificado como sigue:

Servicios de Trabajo marítimo y contabilidad

Primer Negociado: *Trabajo y enseñanza náutica*. (No varía.)

Segundo Negociado: *Navegación*. (Seguridad e Higiene.)

Legislación y reglamentación relativas a la seguridad de la navegación marítima y a la higiene a bordo de los barcos. Reunión de comisiones de visita (inspección) a los barcos mercantes, de pesca y recreo. Despacho de permisos de navegación. Reunión de la Comisión Superior de alzadas.

Equivalencia de las legislaciones extranjeras y la legislación francesa.

Propuestas de proyectos de ley concernientes a la seguridad de la navegación y salvamento de vidas humanas en el mar.

Higiene a bordo de los barcos. Habitabilidad y salubridad de los locales. Alimentación de las tripulaciones. Personal médico. Médicos sanitarios marítimos. Material médico y farmacéutico. Junta Consultiva de Higiene de la Marina Mercante.

Servicio de pilotaje: organizaciones, tarifas, material de las estaciones; régimen y disciplina de los pilotos.

Accidentes y colisiones en el mar; responsabilidad penal y disciplinaria.

Asistencia en el mar. Salvamento marítimo. Convenio de Bruselas. Recompensas por actos de salvamento.

Salvamento de barcos naufragados y encallados; conservación de su cargamento. Salvamento de restos. Gestión de bienes procedentes de naufragios o restos recogidos.

Fomento de regatas marítimas, *sports* y ejercicios náuticos.

Medallas de hierro a los marinos mercantes.

Tercer Negociado: Hacienda y Contabilidad. (No cambia.)

Servicio de la flota mercante y de material naval

Primer Negociado: Técnica del material naval.

Cuestiones referentes a la flota comercial, de pesca; higiene y seguridad a bordo de los barcos.

Cuestiones técnicas referentes a la flota comercial y pesquera.

Estudio de las disposiciones técnicas resultantes de la reglamentación sobre la seguridad marítima y salvamento de vidas humanas en el mar. Cuestiones técnicas deducidas de la inspección de los barcos mercantes. Estudios técnicos sobre cuestiones propuestas al Consejo Superior.

Examen de los reglamentos de sociedades; de clasificación de barcos y relaciones entre la marina mercante y esas sociedades.

Preparación de certificados de seguridad (garantía) para los barcos destinados a pasajeros. Estudios técnicos y estadísticos de accidentes en el mar.

Crédito marítimo: aplicación de las leyes de 1.º de agosto de 1928 y 10 de agosto de 1925.

Los párrafos restantes y los Negociados segundo y tercero no sufren variación.

Artículo segundo

El director del Servicio de Trabajo Marítimo y Contabilidad, y el del Servicio de la flota comercial y material naval, quedan encargados, en lo que a cada uno afecta, del cumplimiento de la presente disposición.

Bacalao de repostería. — Salcóchese en agua un trozo de bacalao bien lavado y desalado y quítese la piel y las espinas. Hágase una salsa blanca de mantequilla, harina y leche, sazónada de sal y pimienta; mézclese una taza de crema o, a falta de ésta, de buena leche. Echese el bacalao en esta salsa y déjese hervir a fin de que se espese. Luego se iguala la superficie y se cubre con una capa de pan rallado. Sobre este pan rallado se echa mantequilla derretida encima y se hace tomar color en el horno de la cocina o en el horno portátil.

Se sirve muy caliente, llevando en torno rebanadas de pan fritas en mantequilla.

CONGRESO OSTRICOLA EN FRANCIA

En el pasado mes de agosto se ha celebrado en Francia el Congreso ostrícola. Ha sido interesante no sólo por las conclusiones aprobadas sino por la asistencia de Mr. Rollin, ministro de la Marina mercante, y las manifestaciones que hizo en la fiesta de clausura. Recordó la grave crisis sufrida por la industria ostrícola, citando, para dar idea de ello, las cifras siguientes:

En 1920 la producción total de ostras fué (en Francia) de 463 millones, que se redujeron a 54 en 1926, habiendo subido hasta 133 millones en 1929, y tenido éxito grande en la mejora de calidad de la ostra portuguesa importada. Para reconstituir los bancos ostreros naturales concedió el Gobierno, en 1923, la suma de 1.500.000 francos, y 700.000, en 1930. Además cuentan con el concurso del Crédito Marítimo Mutuo, cuyos recursos se van a elevar hasta 15 millones de francos, según el proyecto de ley, para el suministro nacional, y se propone rebajar el impuesto sobre los beneficios en la ostricultura desde dos francos a 0,55 francos. Además, se van a dar facilidades para el transporte y exportación de las ostras, y con la inspección sanitaria rigurosa podrán los consumidores adquirir un producto de toda confianza.

CONCLUSIONES APROBADAS

Transportes.—Que se estudie y apliquen por las Compañías de ferrocarriles los medios necesarios para el transporte rápido de ostras y demás moluscos.

Que se pongan en servicio el mayor número posible de vagones *isotérmicos* para las mercancías que pueden perderse fácilmente y que se calculen tarifas de transporte, en función del valor de la mercancía.

Reconstitución y protección de los bancos naturales; desarrollo de todos los cultivos marinos.—Que dentro de la reglamentación general se establezcan las prescripciones particulares que requieran algunas localidades, aplicándolas rigurosamente.

Que se forme una Comisión consultiva para el estudio de la situación de los ostreros naturales y dictaminen sobre las medidas que conviene tomar para su conservación o reconstitución, y cuando haya desacuerdo entre los miembros de las Comisiones locales, informar acerca de las proposiciones.

Que se ejerza una vigilancia severa en los bancos.

Vigilar y prohibir severamente la pesca de aque-

llos moluscos que no tengan el tamaño reglamentario.

Hacer un estudio detenido del litoral, para determinar los terrenos en que puedan otorgarse concesiones para el cultivo de moluscos.

Difundir y procurar el desarrollo del cultivo de moluscos.

Hacer un estudio en las ostras primero y luego de los demás moluscos para llegar a una selección de las especies más reproductoras.

Que se concedan primas por la Administración para la destrucción de las estrellas de mar, y se dé gran publicidad, para favorecer esa destrucción al hecho de que esas estrellas constituyen un excelente abono agrícola.

El Sr. Coz propuso, para coordinar los esfuerzos y lograr mejor éxito en la destrucción de las estrellas de mar, organizar batidas en conjunto, para que en un día determinado, todas las embarcaciones posibles, bajo la dirección de agentes de la Administración, uniesen su esfuerzo. Ese día puede señalarse, teniendo en cuenta la época en que se emplean los abonos para las tierras.

Reconocimiento e inspección sanitaria.—Que con el concurso de todos los Centros, oficinas, personalidades científicas y representantes de las profesiones interesadas se proceda al estudio de las medidas que aseguren la inspección sanitaria de los moluscos comestibles.

Investigaciones sobre las larvas. — El Sr. Mer-nard, presidente del Sindicato Ostrícola de l'Ile-d'Oleron, pide que, por la Oficina técnica de pescas, se den a los ostricultores reglas e instrucciones acerca de la época más conveniente para fijar los colectores, debiendo hacerse, previamente, en junio o julio, capturas del *planctón*, para señalar bien los sitios mejores por la abundancia de lommas.

Toda la correspondencia de
 ESPAÑA MARITIMA
 dirijase al Apartado de Co-
 rreos número 3.029

Del mundo maravilloso

LAS ACTIVIDADES DEL VESUBIO

Se recrudecen las actividades del Vesubio

Mientras el suelo traidoramente se estremece en las encontradas playas meridionales de Italia y se cubre de runas y de cadáveres, el viejo Vesubio se sacude en terroríficas convulsiones y desde sus profundas entrañas de tuego lanza al espacio inmensas nubes encendidas al mismo tiempo que la boca del cráter, verdadera *bolgia* infernal, vomita torrentes de lavas que lentas, pero sin tregua, se deslizan por los flancos de al montaña.

El Vesubio no posee la terrible majestad del Cimborazo ni sufre los gigantescos paroxismos del Krakatoa o del Mont Pelée: su actividad no es tan ininterrumpida y rabiosa como la del minúsculo Strómboli, que no muy lejos de él se levanta en el mar. En cambio, ofrece en todas sus fases y modalidades el espectáculo completo de las misteriosas e indomables energías endógenas, en contraste con los encantos de una tierra paradisíaca, y dominando la maravillosa playa tirrénica de Sorrento, de Posilipo y de Salerno.

Es la región encantada de Pompeya y de Erculano, donde se dan cita a principios de nuestra era, cuando en su mayor auge el imperio de los Césares, la opulencia y la molicie, el arte y la riqueza de romanos, griegos y egipcios, y que un luctuoso día del año 89 el repentino e inesperado despertar del monstruo sepultó bajo una inmensa capa de lava y lapillos, con otras muchas poblaciones de las que hasta se ignora hoy el lugar de su emplazamiento.

Mientras curiosos y ricos desocupados del mundo entero acuden a presenciar... de lejos y desde lugar cómodo y seguro, el impresionante espectáculo, la ciencia lo aprovecha noblemente a su manera, y con riesgo de vidas trata de sorprender los secretos de la naturaleza en estas violentas manifestaciones de sus fuerzas.

En efecto, a unos 500 metros debajo del cráter vesubiano, sobre la roca que vibra, envuelto a menudo por el aire asfixiante y acre, visitado a veces por las bombas arrojadas por el volcán, surge el "Observatorio del Vesubio".

Se mandó construir por Ferdinando II, en 1845. Lo tuvo a su cargo, primero, un célebre físico de la época, que la ciencia moderna aun nombra con res-

peto y admiración: Macedonio Melloni, a quien se debe el conocimiento de las principales leyes del calor radiante.

Palmieri, a quien se atribuyen las primeras investigaciones fundamentales sobre la electricidad atmosférica, lo dirige luego durante cuarenta años, creando y enriqueciendo el museo vesubiano.

El sucesor, Matteucci, al poco tiempo de ocupar la dirección del Observatorio, fallece víctima de la improba labor y del clima insalubre. Luego, Mercalli y Mallandra, ambos de fama bien adquirida en el campo científico.

En esa peligrosa proximidad del cráter un grupo de hombres sabios y valientes vigilan los gestos del monstruo: a menudo sorprenden los inicios de sus traidoras violencias, incubadas silenciosamente en las profundidades del planeta, interpretando las modalidades y significación de los fenómenos precursores para dar el alerta a los habitantes de la localidad o tranquilizar sus zozobras, mientras acumulan conocimientos para descifrar una página aun llena de misterio.

El Valle de la Muerte

Las revistas científicas describen las penosas vicisitudes de una expedición científica a través del Valle de la Muerte, en la frontera sudoccidental de California, rodeado por regiones de maravillosa vegetación. El valle mide en longitud unos 240 kilómetros por 40 de ancho.

El suelo, completamente desnudo, no ofrece en toda su extensión un solo árbol ni una hebra de pasto: arena candente, piedras, cristales agudos de *borax* y blancos esqueletos de hombres y de animales.

La alta temperatura, un número enorme de serpientes de todas dimensiones, alacranes e insectos de picadura venenosa, la ausencia absoluta de agua, habían, hasta ahora, opuesto una barrera invencible a la exploración del valle maldito, y varias expediciones científicas encontraron la muerte en el heroico esfuerzo para violar sus secretos.

Recientemente, el explorador y médico doctor Taylor, con cinco compañeros decididos, logró final-

mente, después de sufrimientos indecibles, atravesar el valle en toda su extensión.

La expedición lo abordó resueltamente desde la frontera de la Nevada. En los primeros días del viaje el cielo se mantuvo cubierto y la temperatura soportable; pero al llegar los exploradores al corazón del valle las nubes se disiparon y la temperatura fué creciendo hora por hora hasta volverse insostenible.

En lugar de los ocho días previstos la expedición empleó trece en la terrible travesía.

He aquí cómo Taylor mismo describe la audaz empresa:

"Desde los comienzos de la primavera hasta las postrimerías del otoño no cae una gota de lluvia en el Valle de la Muerte.

La temperatura se eleva rápidamente hasta los 65 grados centígrados durante el día. Bajo el azote de los rayos solares y del viento cálido la sequedad del aire llega casi a ser absoluta.

A los pocos días de su muerte, de los hombres y animales que pagaron tributo al valle asesino, sólo quedan los blancos esqueletos compaginados por tendones endurecidos. Las partes blandas se descomponen en polvo impalpable que el viento dispersa en todas direcciones.

Del calor reinante en el valle puede formarse una idea considerando que el agua contenida en un vaso grande se evapora totalmente en pocas horas.

Un hombre desprovisto de agua, en menos de una hora es dominado por el delirio, ve alucinaciones, prados verdeantes, arroyos de aguas cristalinas, árboles cubiertos de frutas. La visión del agua le obsesiona en todas formas. Algunos infelices exploradores fueron hallados completamente desnudos mientras recorrían sin rumbo las arenas inflamadas; y cuando los salvadores se les acercaban, les gritaban en su delirio: "¡Cuidado, que el agua es muy honda!", y se agarraban desesperadamente de los viajeros como si estuviesen a punto de ahogarse.

Un silencio de muerte se tiende sobre el Valle de la Muerte. El único ruido que acompaña al viajero es el pulsar de la sangre en las venas. Los latidos del corazón resuenan como golpes de martillo sobre el yunque. Se cree oír el tañido de campanas, el canto de pájaros, murmullos lejanos... Luego un frío de hielo desciende desde la nuca por la espina dorsal, cesa la secreción de las glándulas salivares, arden la lengua, el paladar y la garganta. Ante los ojos danzan llamas rojizas, y si no se toma un sorbo

de agua, se inicia de inmediato el delirio que precede al fin.

Cuando el sol se pone detrás de los montes y sobreviene el crepúsculo, el valle, sin vida durante el día, se puebla milagrosamente de millones de animales. De las infractuosidades, de los agujeros del suelo, de debajo de las piedras y de los cristales de bórax salen lagartos, serpientes de cascabel, ranas cornudas, escorpiones, tarántulas de enorme grosor, en busca de presa.

Las serpientes del Valle de la Muerte no son de grandes dimensiones, pero sí extremadamente venenosas. La de cascabel rara vez alcanza medio metro de largo, pero su mordedura acarrea la muerte en menos de cinco minutos. El *sidewinder snake*, el más peligroso del valle, parecido al de cascabel, pero más corto, mata en tres minutos.

De los pájaros sólo el buitre frecuenta el valle, dispuesto siempre a arrojarse sobre los cadáveres de hombres y animales.

Millares de mosquitos torturan a las víctimas. El sexto día de nuestro viaje estábamos irreconocibles: habíamos perdido de siete a diez kilos cada uno. En una hendidura matamos dos serpientes de cascabel, les quitamos la piel y, venciendo las náuseas, las cocinamos y devoramos. Fué la única carne de que pudimos alimentarnos durante toda la travesía.

Pasábamos los días debajo de los carros, esperando ansiosamente la noche. Al cuarto día nuestras botas estaban deshechas. El cuero se desgarraba como cartón sobre los afilados cristales de bórax. Hablábamos solamente cuando ya no nos era posible entendernos con señas.

El noveno día llegamos a una pequeña llanura donde esperábamos descansar. Con terror encontramos en ella cuarenta y tres esqueletos de hombres y seis de caballos, probablemente una caravana de buscadores de oro de medio siglo antes.

Pasamos la décima y onceava noche entre sufrimientos inenarrables: nos faltaba agua. Al día siguiente dos mulas cayeron para no levantarse más: abrimos sus arterias y sorbimos con frenesí la sangre.

La más atroz fué la última noche. Otros dos animales siguieron la desgraciada suerte de los primeros.

Continuamos la marcha otras seis horas con el cerebro afebrado, hasta que tuvimos la suerte de salir del territorio del valle, más muertos que vivos. Quince días necesitamos para reponernos."

El fin del mundo

Nuestro planeta, a juzgar por los estudios recientes, necesitó muchas decenas de millones de años para llegar a ser lo que es y permitir la vida orgánica.

¿Cuántos tardará para deshacer la obra muchas veces milenaria de la naturaleza y llevarnos a las condiciones en que hoy se nos presenta la Luna, cementerio de los mundos, barriendo de sobre la faz de la tierra todo indicio de vida?

El problema ha interesado en todo tiempo la fantasía de sabios y profanos.

Aristarco (III siglos a. de C.) le asignaba como fin el principio de la era cristiana.

Darés le prolongaba la vida hasta 1552, mientras Arnaldo de Villanueva, astrólogo, médico y alquimista de grandes méritos, fijaba su término para 1335.

Wiston, interpretando la Apocalipsis con la ayuda del Algebra y de la Geometría, creyó poder fijar el fin del mundo para 1715.

Krudner, para 1819, y Salimard Montford para 1836.

Orfeo y Cassandro le asignaron, el primero una existencia de ciento veinte mil años; el segundo de un millón ochocientos mil. Esta última cifra concuerda algo mejor con las fechas millonarias fijadas pacientemente por los geólogos modernos, que consideran las evoluciones de los seres vivientes fruto de cambios lentísimos sólo apreciables en unidades millonarias.

En fin, y aun cuando pudiese establecerse en forma decisiva que la raza humana se agita sobre el planeta desde doscientos cuarenta mil años, como lo afirma De Mortillet, de acuerdo con los criterios modernos menos generosos, la humanidad tendría a su disposición más de un millón y medio de años antes de que el último terrícola exhalara el último suspiro, como en la fantástica novela de Wells.

I. RAUL ISMOND

Las cooperativas de consumo

Las cooperativas de consumo son asociaciones de los consumidores, organismos económicos que tienen por finalidad la de satisfacer de una manera racional las necesidades de sus miembros por la compra en común de artículos alimenticios y otros objetos de primera necesidad y por la producción de estos mismos artículos.

Se inspiran en el principio de que las compras en grandes cantidades cuestan menos que las adquisiciones al menudeo, y suplen la imposibilidad de la mayoría de los consumidores para comprar por sí mismos en grandes cantidades, no sólo por falta de recursos, sino también porque un número grande de mercancías no se conservan en buen estado durante mucho tiempo.

Por estas razones los consumidores asocian sus recursos y sus esfuerzos para realizar compras colectivas, para depositar las mercancías en un local común del que cada uno puede servirse según sus necesidades y por personas de su confianza, que rindan cuentas de su gestión a todos los afiliados. Estas compras en común y la distribución de mercancías debe hacerse sobre la base de los principios siguientes:

- 1.º Compra y distribución de artículos de buena calidad, naturales, frescos y con su peso justo.
- 2.º Pago al contado.
- 3.º Administración y control por miembros de la asociación.
- 4.º Venta a los precios del mercado y distribución del exceso de beneficios, según las compras que cada cual haya hecho.
- 5.º Igualdad de derechos y deberes entre los miembros.

Estas reglas son lo que se llaman los principios de Rochdale, porque fueron practicados por vez primera por los fundadores de la Cooperativa de Rochdale.

Constituyen la base de la organización de toda cooperativa digna de este nombre. Contienen todo lo que es esencial en estos organismos. Garantizan la buena calidad y el peso justo de las mercancías. Evitan el crédito, que compromete al consumidor.

Merced a la venta al contado y a los precios de mercado, garantizan a la Sociedad una base financiera sólida y reducen al minimum el capital necesario.

En fin, todos los adheridos tienen derechos iguales, la sociedad toma el carácter de asociación de personas y no de capitales, pues los derechos no son atribuidos a los socios en su calidad de propietarios del capital, ni en proporción a sus aportaciones.

Las cooperativas de consumo laboran seriamente por el bienestar de los pueblos, a los que proporcionan ventajas materiales y morales.

El Comercio de filetes de pescado en los Estados Unidos

La Oficina de pescas de los E. U. ha hecho sobre esta cuestión un estudio detallado, cuyo análisis publica el *Boletín Internacional de Informaciones Frigoríficas*.

Consiste el método en preparar las partes comestibles del pescado en paquetes individuales, de dimensiones adecuadas para la venta al por menor: es lo que llaman "pescado en paquetes".

Se preparan en el lugar de producción y se embalan y expiden en diferentes tipos de cajas, con o sin empleo de hielo, según la naturaleza del producto y el modo de expedición.

La preparación y embalaje de paquetes lo hacen sociedades especiales llamadas "custom-cutters": estos reciben el pescado entero y lo preparan y embalan, cobrando por este servicio un 1 1/2 por libra.

Productos preparados.—Los pescados se preparan en filetes, ruedas, tiras, cada una de estas formas contiene sólo la parte comestible, con exclusión de todos o casi todos los desperdicios.

Filetes.—Son la carne de los costados, sin aletas ni apenas espinas u otros residuos; pueden tener o no la cabeza y la piel.—El filete es el producto más importante: principalmente se preparan de bacalao, merluza, etc.

Ruedas.—Se obtienen con cortes transversales, de una pulgada de ancho, desde la cabeza a la cola, sin más desperdicios que las espinas. Se utiliza para peces grandes, bacalao, salmón, etc.

Tiras.—Proceden del filete cortado transversalmente en tres o más partes.

Pérdida peso.—La pérdida de peso en esta preparación, oscila, según los aprecio del 35 al 65 por 100 del peso bruto.

Ventajas de la preparación en paquetes

- 1.ª Posibilidad de venta al menudeo.
- 2.ª Más saludable, por estar embalado o envuelto hasta el momento del consumo.
- 3.ª Ser comestible totalmente.
- 4.ª Precio casi igual al del pescado sin preparar.
- 5.ª No necesita limpieza ni preparación en las casas.
- 6.ª Calidad, generalmente superior a la del pescado sin preparar.
- 7.ª Creación en los puertos de industrias conserveras de pescado y de utilización de subproductos con lo cual se reduce para el consumidor el precio del producto preparado.

8.ª Reducción en los gastos de transportes de la parte comestible.

9.ª Facilidad de asignar marcas especiales a los paquetes.

Inconvenientes del pescado en paquetes

1.ª Imposibilidad de apreciar la calidad del producto por faltarle los ojos y las branquias. Puede evitarse este inconveniente con el uso de marca especial para productos que sean de calidad bien sostenida.

2.ª Imposibilidad de determinar la especie de pesca adquirida: se evita con la marca de fábrica que lo indique, como ocurre con las latas de distintas conservas.

3.ª Son productos más delicados para manipularlos y requieren embalajes bien estudiados.

4.ª La mano de obra para la preparación y embalaje es más costosa que para el pescado en bruto.

Esta preparación se ha hecho principalmente para el bacalao, que en todas épocas puede acondicionarse en la forma dicha.

Congelación.—Los productos de la pesca, preparados, se venden frescos o congelados: La congelación puede hacerse antes o después del embalaje. El método más extendido es el de la congelación con la salmuera.

Los productos congelados se preparan bien en paños o cajas de cartón, y se pueden transportar fácilmente, sin emplear otro frío que el contenido en el producto.

Marcas.—Deben señalarse marcas de fábrica y ponerse en los envoltorios, cajas, etc.

Tiene este método la ventaja de que los productos pueden venderse en otros establecimientos que las pescaderías.

Este sistema de preparación es de gran porvenir y permitirá apreciar mejor las cualidades de mucha pesca comestible y nutritiva.

Tipos de embalaje.—Las bolsas, cajas, recipientes y medios de embalaje, varían según la especie del producto y también según se venda, salado o congelado.

La bolsa o la cajita de cartón permiten hacer paquetes individuales, para la venta al menudeo. Cada trozo está aislado de los demás y protegido de toda materia extraña, lo que asegura al producto las mejores condiciones higiénicas; la bolsa puede

así llevar la marca de fábrica. Los paquetes, de 1 y 2 libras, sirven para la venta al por menor; los de 5 o más libras son convenientes en hoteles, restaurantes, cafés, etc.

Las bolsas se hacen de papel blanco parafinado, pergamino vegetal, papel parafinado oscuro grueso, y papel cristal (transparente). Como primera envoltiente se usa, sobre todo, el papel blanco parafinado, el apergaminado como primera o segunda envoltiente y el parafinado oscuro, grueso, de segunda envuelta.

Se emplea el papel transparente como primera o única envoltura y también para forro interior de las cajas de cartón.

El papel pergamino da muy buenos resultados porque resiste a la acción del agua y dura mucho tiempo, tanto para el pescado fresco como con el congelado. El papel transparente, además de la resistencia al agua y la duración, permite al comprador ver el producto sin abrir el paquete.

Los *cartones*, se hacen con papel cartón enlucido, generalmente, de parafina.

A veces se emplean los papeles parafinados, pergamino y cristal, para revestimiento interior de las cajas de cartón: las cajas llenas, se suelen envolver en papeles parafinados y transparentes.

Pescado fresco (preparado) generalmente se vende envuelto. Los filetes frescos, sin envolver, se colocan en capas, separadas una de otra con papeles parafinados.

Productos congelados.—En la mayor parte de los casos van envueltos en cajas de cartón. Se disponen de varios modos; pueden colocarse sobre una hoja de cartón parafinado, que da al paquete resistencia y rigidez, y después se envuelve todo en papel pergamino parafinado. También pueden ponerse los filetes en bolsas de papel pergamino parafinado.

Los filetes congelados, en trozos de 10 libras, se colocan en sacos hechos con las hojas de papel, la interior de papel pergamino blanco y la exterior de papel grueso, oscuro, parafinado.

Algunos productos congelados, después de envueltos, se ponen en cartones parafinados, formando paquetes de una a cinco libras, y se envuelven en papel cristal o parafinado. Se congela el contenido haciendo pasar los cartones por un aparato helador continuo. En otros casos, los filetes envueltos se ponen en una caja de hojalata y se congelan después. También se ponen a veces los productos congelados en recipientes y el vendedor los pone en las bolsas o cajas al expenderlos.

Recipientes.—Se usan de hojalata, madera o cartón de fibra. Los primeros se usan para el pescado fresco; la madera, con productos frescos o congelados, y el cartón-fibra, para los congelados.

Productos frescos.—El recipiente más usado para filetes u otros productos de pescado fresco es la caja cilíndrica de hojalata. También se hacen cajas planas rectangulares, con cabida de 20 y 30 libras.

Las *tiras* de pescado fresco, no se envuelven aisladamente, se embalan en recipientes de 5 o 10 libras.

Productos congelados.— Pueden emplearse los mismos tipos de embalaje. Se hacen de tablas de 3/8 de pulgada y de cartón de fibra ondulado continuo.

Los filetes congelados, envueltos aisladamente, se embalan en cajas de madera, de 15 libras, que sirven también como embalaje de expedición. En ese caso, se aíslan interiormente con capas de cartón-fibra ondulado.

Generalmente los productos así embalados se expiden en vagones completos, cuando puede obtenerse, en ruta una frigorificación complementaria, por medio de agentes frigoríficos.

Los filetes envueltos, se embalan en cajas de cartón-fibra, ondulado, de 15 libras (unos 24 filetes). Cuando ocupan vagón completo, no necesitan más embalaje: para cantidades inferiores se colocan en una segunda caja aislada, de cartón-fibra.

Cada cajón suele contener 4 cajas de 15 libras.

La Casa del Marino en Cádiz

El Pósito Marítimo-Terrestre de Cádiz ha terminado las gestiones que venía realizando encaminadas a nombrar el Patronato encargado de llevar a cabo las gestiones para la construcción en aquel puerto de la Casa del Marino. Dicho Patronato ha quedado constituido por las siguientes personalidades:

Excelentísimo Sr. D. José González y González, Capitán general del Departamento de Cádiz; Excelentísimo Sr. D. A. Gómez y Rodríguez, contralmirante de Estado Mayor de dicho Departamento; Excmo. Sr. D. Gustavo Morales de las Pozas, gobernador civil de la provincia; Excmo. Sr. D. Ramón de Carranza, marqués de Villapesadilla, alcalde de Cádiz.

El Ilmo. Sr. Comandante de Marina de Cádiz don Julio Varela y Vázquez, presidirá el Patronato Ejecutivo que componen elementos del Pósito.

PAGINA DEL EXTRANJERO

SUECIA

LA DURACION DEL TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES

Se han prorrogado hasta 1932 las disposiciones vigentes acerca de la duración del trabajo a bordo de los buques suecos.

Durante el verano pasado se ha discutido enconadamente esta reforma en el Parlamento.

La posición del partido socialista acerca de tan importante asunto era la de que se implantase inmediatamente el horario de tierra, esto es, ocho horas diarias o cuarenta y ocho semanales.

Los radicales también abogaban por una legislación clara y concreta en defensa del trabajador.

Para las labores suplementarias se conseguirán aditamentos de jornal.

En los buques mercantes escandinavos prevalece, generalmente, el trabajo colectivo y se hacen contratos de duración entre patronos y obreros.

IGUALDAD DE TRATAMIENTO A LOS MARINOS EXTRANJEROS

La ley sueca de 1923 sobre el trabajo de los marinos, autoriza al Gobierno de Suecia a conceder a los de procedencia extranjera iguales derechos que a los nativos del país.

En virtud de esa igualdad se hallan sujetos, unos y otros, al tipo de jornal, al mismo costo de asistencia médica, etc., etc.

INGLATERRA

EL EXCESO DE CARGA EN LOS BUQUES

Desde primeros de octubre se halla en vigor un Reglamento en Inglaterra en virtud del cual ha de indicarse por escrito en todos los buques de carga británicos el "estado de carga", (cuantía, destino, calidad, etc.), de los mismos.

De esta forma tanto la oficialidad como las tripulación de cada embarcación sabrán en todo momento el contenido del cargamento que se halla bajo su custodia.

LOS INSTRUMENTOS NAUTICOS EN LA EXPOSICION DE AMBERES

En la Exposición internacional últimamente celebrada en Amberes ha llamado mucho la atención los instrumentos náuticos expuestos por los constructores y técnicos ingleses.

La casa "Barr and Stroud, Limited", de Glasgow, presenta dos tipos de telémetros y otro de gemelos prismáticos, que han sido declarados de reglamento en la Marina militar inglesa. Presenta también una serie de instrumentos ópticos de factura admirable.

La firma "Chadburu's Ship Telegraph Company, Limited", exhibe sus dos últimas patentes para telégrafos transmisores que se emplean en la Marina de guerra y mercante inglesas, exhibiendo, además, una corredera de turbina, de una construcción perfecta.

Expone la Casa "Donkin and Company" su famoso servomotor hidráulico de timón, asegurando esta firma tener la experiencia de haber abierto muchas de sus instalaciones de esta clase a los siete años de funcionamiento sin la menor perturbación, habiéndolo encontrado perfectamente conservado.

La firma "Sperry Gyroscope Company Limited", expone su célebre aguja giroscópica con repetidores y un registrador automático del rumbo que sigue el buque, el cual permite reconstituir la estima, siendo elemento principal de las modernas instalaciones trazadoras automáticas de la derrota que va siguiendo el barco.

Se presentan, además, una infinidad de aparatos, todos ellos de gran precisión y admirablemente acabados, que patentizan los adelantos que cada día se consiguen.

La tribuna que los constructores ingleses han ocupado en Amberes debería ser ofrecida constantemente al público extranjero en Londres, renovando constantemente los aparatos que se fuesen perfeccionando y exponiendo los nuevos inventos.

EL JAPON

Esta nación viene realizando una formidable labor para conseguir que su Marina mercante figure entre las más potentes del mundo.

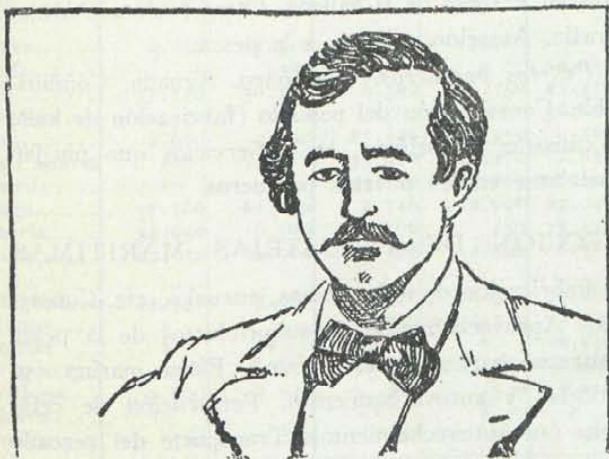
Actualmente se halla preparando una embarcación, de tipo modernísimo, dotada, además, de todos los adelantos para destinarla a escuela de la Marina mercante, con el fin de preparar una oficialidad perfectamente preparada.

La nueva nave, que desplaza un tonelaje de 2.283 toneladas, se compondrá de una dotación de 17 oficiales y 49 marineros, siendo 120 el número de alumnos que recibirán en ella enseñanzas.

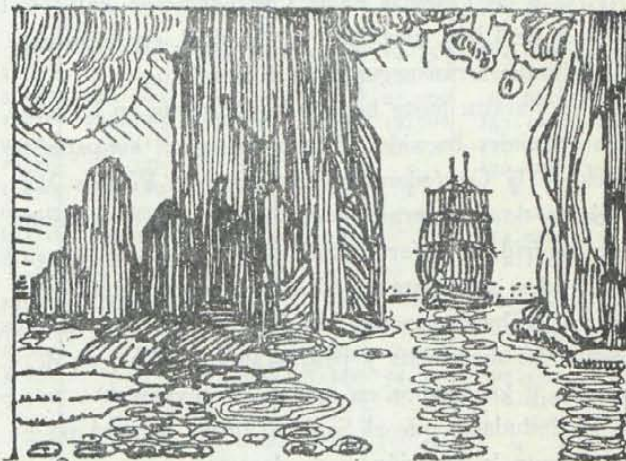
LAS EXPEDICIONES AL POLO

UN VIAJE DE AMUNDSEN.—Campamento de invierno.

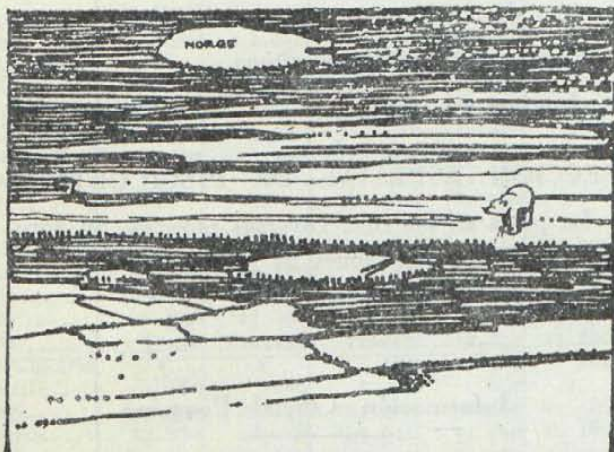
1



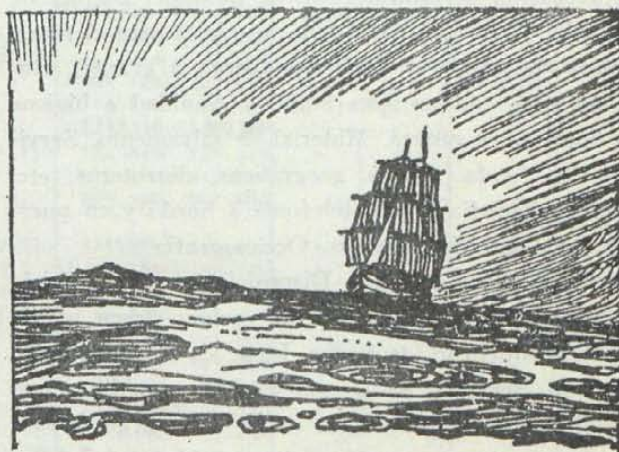
Nordenskiöld llevó a cabo una admirable hazaña al efectuar el paso por el Noroeste con su buque "Vega", pero la ruta completa de dicho paso continuaba siendo un misterio.



Correspondía a un noruego y siete compañeros, en un pequeño buque pesquero, el honor de realizar el viaje en el cual muchas grandes expediciones con grandes navíos habían fracasado.



Aquel noruego era Roald Amundsen, que después estaba destinado a ser el primer hombre en llegar al Polo Sur, volar sobre el Polo Norte y morir después mientras intentaba salvar a su antiguo amigo el general Nobile.



El pequeño buque de Amundsen se llamaba "Gjoa" y estaba destinado a la pesca del arenque. Llevaba un motor auxiliar de trece caballos y partió de Cristianía el 16 de junio de 1903. Este buque se encuentra todavía en el Golden Gate Park, de San Francisco de California.

(Continuará).

EL SALON NAUTICO DE MADRID

La Confederación Nacional de Pósitos Marítimos nos ruega la publicación de la siguiente nota:

Habiendo empezado el reparto del programa para el proyectado Salón Náutico que se desea celebrar en Madrid en el próximo mes de mayo, y pudiendo, por un olvido involuntario, no haberlo remitido a Entidades interesadas, pueden, las que no lo hayan recibido y deseen conocer dicho programa, dirigirse a las Oficinas de la Confederación, calle d. Duque de Liria, núm. 15, 1.º, Madrid, en la seguridad de que serán urgentemente atendidos.

Por nuestra parte hemos de decir que en los centros oficiales ha sido acogida con gran simpatía la idea de la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos de inaugurar en el mes de mayo próximo, en Madrid, el referido Salón Náutico.

La idea, altamente simpática, tiene por objeto mostrar a los habitantes del interior los progresos de las industrias marítimas y pesqueras españolas, su desarrollo y los medios en que se desenvuelven.

Es indudable que el Salón Náutico llamará poderosamente la atención si se desarrolla íntegramente el programa que copiamos a continuación:

SECCION DE NAVEGACION

Construcción naval (cascos, diques, astilleros, etc.). Modelos. Diversos sistemas de propulsión. Aparatos de náutica (brújula, telémetros, sondas, etc.). Navegación de altura. Idem de cabotaje. Buques de pasaje. Idem fruteros. Idem especiales para el transporte de granos y minerales (carga a granel). Buques para combustibles líquidos. Sanidad e higiene a bordo y en puerto. Material de salvamento. Servicio de fonda. Cartas geográficas, derroteros, etc. Radiotelegrafía y radiotelefonía a bordo y en puerto para servicios navales. Oceanografía.

Puertos comerciales.—Disposiciones para servicio general. Carga y descarga de carbón. Idem id. de mineral. Idem id. de frutas. Idem id. de combustible líquido. Servicios de aguada y carboneo. Almacenes, tinglados, etc. Aparatos de carga y descarga (grúas, etcétera). Aparatos para evitar accidentes. Señales marítimas (faros, semáforos, boyas, balizas, etc.). Salvamento de naufragos.

SECCION DE PESCA

Construcción de barcos pesqueros. Cartas de pesca. Motores. Artes de pesca (luces flotantes y submarinas). Modelos. Varaderos. Careneros. Peces,

crustáceos, moluscos. Parques ostrícolas (Ostricultura). Encañizadas, corrales, etc. Refrigeración a bordo para la conservación de la pesca. Peces vivos (Aquarium). Arte culinario (propaganda para el consumo de pescado con instalación de cocinas para condimentar diversas especies aun no conocidas en el interior). Lonjas, alhóndigas, rulas, etc. Mercados para la venta de pescado. Pesca del bacalao (secaderos, etc.). Idem de la ballena. Otras pescas. Oceanografía. Aviación aplicada a la pesca.

Puertos pesqueros.—Carboneo. Aguada. Combustible. Conservación del pescado (fabricación de hielo y cámaras frigoríficas, etc.). Servicios que puedan instalarse en los puertos pesqueros.

SECCION DE INDUSTRIAS MARITIMAS

Fabricación de redes, nasas, anzuelos, etc. Conservas. Aprovechamiento de subproductos de la pesca (guanos, harinas, aceites, etc.). Flora marina (su utilidad y aprovechamiento). Persecución de cetáceos (su aprovechamiento). Transporte del pescado por carretera (camiones automóviles con refrigeración). Radiotelefonía para la pesca.

SECCIONES ESPECIALES

Navegación y pesca.—Instalación de una sección social. Escuela de Náutica y Pesca. Fotografía submarina. Historia y bibliografía de la Marina mercante y de pesca.

Pintura y Escultura marítima.

Arquitectura naval.

SECCION ESPECIAL DE PISCICULTURA

La pesca en los ríos. Diversas especies. Su aprovechamiento. Asociaciones de pescadores.

Deportes náuticos.

Información Oficial Pesquera

Denegación de permiso

Ha sido denegado a don Bonifacio López Pastur, concesionario de la almadraba denominada "Agua de Ceuta", el permiso para que se pesque con dicha almadraba hasta el día 31 de diciembre próximo. Para ello ha tenido en cuenta el informe emitido por la junta de Pesca de la provincia marítima de Ceuta.

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN
PESCA E INDUSTRIAS MARÍTIMAS

Estadística de la pesca capturada en las diferentes provincias marítimas, según
datos remitidos por las mismas, durante el mes de septiembre de 1930.

PROVINCIAS	ANCHOA O BOQUERON		ATUN Y BONITO		BESUGO Y CONGRIO		CABALLA O VERDEL		LENGUADO		MERLUZA Y PESCADILLA	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
S. Sebastián.	30.320	25.440	41.420	95.850	67.470	82.890	»	»	980	13.880	406.670	1.179.990
Bilbao.....	43.460	43.390	90.060	164.340	17.510	25.480	8.940	8.710	»	»	98.750	306.380
Santander...	950	550	179.910	203.430	14.410	20.250	1.950	1.130	7.450	13.790	33.650	78.010
Gijón.....	294.970	70.990	367.100	533.380	38.290	44.440	39.000	19.830	2.090	4.840	196.920	374.010
El Ferrol...	25.190	5.950	100.190	190.090	6.090	5.010	17.110	8.820	»	»	14.600	32.120
La Coruña...	33.740	11.580	46.150	92.110	133.870	218.130	19.320	14.520	1.580	7.850	398.360	886.680
Villagarcía..	5.000	2.090	40	40	28.620	32.070	74.040	42.890	1.240	1.820	»	»
Pontevedra..	154.850	93.860	»	»	12.520	18.850	3.580	2.630	970	4.260	126.670	117.110
Vigo.....	11.760	8.760	35.110	80.800	42.950	93.910	9.880	8.790	2.670	15.960	761.760	2.215.000
Huelva.....	2.790	1.340	24.000	17.220	»	»	320.210	138.580	4.380	14.730	202.010	202.020
Sevilla.....	330	330	»	»	34.600	40.880	»	»	3.700	11.880	200.480	313.610
Cádiz.....	37.750	30.790	6.500	22.750	43.510	43.440	1.419.780	474.440	6.210	23.060	68.980	185.060
Algeciras...	14.370	7.110	»	»	56.670	64.210	222.120	93.060	4.290	12.700	157.100	200.610
Ceuta.....	2.600	2.600	(1) 81.100	(1) 40.550	9.520	9.520	74.410	42.560	2.610	5.230	7.490	11.860
Gran Canaria	»	»	33.910	47.470	2.830	1.410	320	160	»	»	136.000	170.000
Tenerife....	»	»	73.160	3.660	161.200	1.480	36.520	17.110	»	»	»	»
Málaga.....	77.560	61.120	2.740	10.000	22.240	16.410	15.070	8.480	1.950	7.640	197.160	232.060
Almería.....	34.990	16.390	190	230	15.130	16.310	69.070	19.080	20	30	14.900	37.100
Melilla.....	62.650	24.960	3.500	4.390	8.780	7.630	3.200	1.380	190	570	2.210	6.620
Cartagena...	11.330	3.680	920	2.380	1.080	1.030	78.270	31.310	90	250	6.140	13.990
Alicante....	»	»	1.170	4.400	2.700	4.530	5.890	4.290	110	540	21.100	43.220
Valencia....	»	»	»	»	10.050	12.120	5.200	5.200	2.800	10.000	35.180	75.540
Tarragona...	380	450	12.280	37.080	2.450	4.850	15.200	17.320	3.410	24.300	61.550	158.870
Barcelona...	9.600	7.640	510	1.530	5.810	20.320	66.200	91.710	1.650	10.400	18.030	72.150
Mallorca....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.900	7.600
Menorca....	180	270	40	50	460	700	230	110	110	230	»	»
	854.770	419.290	1.100.000	1.551.750	738.760	785.870	2.505.510	1.052.110	48.500	183.960	3.167.610	6.919.610

(1) Melvas-abacoretas.

PROVINCIAS	SALMONETE		SARDINA		BASTINA		VARIOS		LANGOSTA		LANGOSTINOS	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
S. Sebastián.	760	5.040	140	450	»	»	(1) 267.820	(1) 230.860	9.440	93.880	»	»
Bilbao.....	980	4.030	39.340	86.620	»	»	(2) 343.000	(2) 208.610	2.190	11.930	»	»
Santander...	»	»	220.080	264.440	19.910	9.900	5.610	14.450	3.210	19.410	360	2.290
Gijón.....	230	1.130	974.970	645.280	»	»	(3) 895.140	(3) 367.950	3.990	19.410	1.080	2.450
El Ferrol...	»	»	803.450	630.870	»	»	(4) 100.850	(4) 39.130	10.110	45.700	»	»
La Coruña...	1.920	4.720	504.960	522.240	»	»	(5) 1.654.110	(5) 1.082.890	1.110	4.440	»	»
Villagarcía..	2.490	3.460	825.510	465.650	2.260	1.150	184.840	136.440	»	»	»	»
Pontevedra..	»	»	452.160	454.430	»	»	(6) 449.780	(6) 217.620	»	»	»	»
Vigo.....	»	»	681.780	781.180	»	»	863.220	661.880	350	1.390	»	»
Huelva.....	15.050	30.290	2.334.330	1.870.790	30.770	19.370	325.880	199.070	»	»	»	»
Sevilla.....	13.760	25.700	9.540	2.400	30.440	20.750	(7) 217.580	(7) 199.330	»	»	26.020	175.380
Cádiz.....	23.350	44.080	1.595.250	1.331.350	83.660	34.680	71.400	99.410	»	»	»	»
Algeciras...	11.020	23.280	89.940	47.580	15.130	5.070	84.030	63.720	20	40	»	»
Ceuta.....	5.030	10.050	17.390	12.140	15.890	8.070	11.840	11.840	190	910	5.240	8.190
Gran Canaria	»	»	3.320	3.320	490	370	(8) 338.860	(8) 173.960	»	»	»	»
Tenerife....	180	180	1.390	860	»	»	46.450	97.630	»	»	»	»
Málaga.....	17.290	23.450	165.410	90.360	63.560	30.630	(9) 147.000	(9) 97.750	»	»	»	»
Almería.....	13.880	22.010	147.620	51.500	16.160	10.130	(10) 193.740	(10) 77.450	30	90	»	»
Melilla.....	3.930	7.600	47.400	11.280	21.750	6.390	43.930	17.090	»	»	»	»
Cartagena...	760	1.260	76.400	36.030	4.190	2.210	454.830	225.420	»	»	130	410
Alicante....	14.950	41.980	24.090	14.610	25.300	21.090	(11) 145.890	(11) 96.900	»	»	290	2.020
Valencia....	4.000	24.000	»	»	19.350	4.750	44.050	16.530	90	400	220	1.550
Tarragona...	14.880	47.260	227.760	82.610	18.550	16.730	(12) 127.710	(12) 183.450	680	5.950	2.480	40.690
Barcelona...	15.320	81.470	34.020	53.670	10.070	9.470	99.580	174.720	1.580	13.080	670	7.680
Mallorca....	12.290	14.340	24.540	19.020	20.700	15.850	170.960	278.960	1.830	14.210	»	»
Menorca....	1.310	4.400	2.390	4.690	2.850	1.750	22.090	43.900	22.620	16.010	»	»
	173.380	419.730	9.363.180	7.483.370	421.030	227.360	7.309.990	5.026.760	57.440	247.350	36.490	240.660

(1) De gallos y sapos, 51.310 kgs. y 79.770 ptas.—(2) De papardo, 117.320 kgs. y 97.680 ptas. De chicharro, 30.740 kgs. y 16.480 ptas. De langostin, 158.770 kgs. y 52.320 ptas.—(3) De aguja, 104.650 kgs. y 18.040 ptas. De palometa, 338.070 kgs. y 234.480 ptas. De jurel, 121.160 kgs. y 23.070 ptas.—(4) De jurel, 40.000 kgs. y 8.000 ptas.—(5) De castañeta, 935.040 kgs. y 370.020 ptas. De jurel, 187.740 kgs. y 150.190 ptas.—(6) De jurel, 174.020 kgs. y 73.570 ptas. De parrocha, 79.670 kgs. y 41.120 ptas. De espadín, 100.270 kgs. y 38.940 ptas.—(7) De acedias, 27.380 kgs. y 42.460 ptas.—(8) De pescado salado y salpreso, 219.860 kgs. y 54.960 ptas.—(9) De espada, 46.490 kgs. y 54.960 ptas.—(10) De aguja, 30.700 kgs. y 27.630 ptas.—(11) De bogas, 77.690 kgs. y 13.910 ptas.—(12) De anguila, 13.180 kgs. y 19.550 ptas.

PROVINCIAS	GAMBAS Y CIGALAS		V A R I O S		MEJILLONES		OSTRAS Y ALMEJAS		V A R I O S		SUMA DE TODAS LAS ESPECIES	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
S. Sebastián.	3.480	18.980	»	»	»	»	7.690	41.250	(1) 36.220	(1) 124.460	872.410	1.912.970
Bilbao.....	»	»	»	»	»	»	»	»	(2) 210	(2) 1.290	644.440	860.780
Santander...	»	»	1.228.660	532.100	»	»	»	»	»	»	1.716.150	1.159.750
Gijón.....	»	»	140	240	»	»	»	»	»	»	2.813.920	2.083.950
El Ferrol...	»	»	120	240	350	110	41.690	30.910	»	»	1.119.750	988.950
La Coruña...	630	1.890	200	390	»	»	»	»	»	»	2.795.950	2.847.240
Villagarcía.	»	»	1.870	1.920	28.560	7.630	143.550	48.080	136.670	29.630	1.434.690	772.870
Pontevedra..	»	»	»	»	»	»	(3) 4.200	(3) 6.930	(4) 13.550	(4) 16.260	1.218.280	931.950
Vigo.....	»	»	»	»	2.300	3.930	(5) 8.200	(5) 11.510	(6) 47.050	(6) 45.200	2.467.030	3.928.310
Huelva.....	122.000	76.760	»	»	44.030	23.060	850	360	(7) 15.220	(7) 13.960	3.441.520	2.607.550
Sevilla.....	26.220	13.680	3.670	2.940	»	»	»	»	(8) 20.770	(8) 18.070	587.110	824.950
Cádiz.....	15.140	14.750	17.910	17.910	»	»	»	»	(9) 16.130	(9) 29.280	3.495.570	2.351.000
Algeciras...	1.550	2.330	»	»	»	»	»	»	»	»	656.240	519.710
Ceuta.....	1.980	1.980	»	»	»	»	(10) 37.000	(10) 18.600	7.390	7.390	279.680	191.490
Gran Canaria	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	515.730	396.690
Tenerife....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	318.900	120.920
Málaga.....	14.260	14.100	940	940	»	»	(12) 170	(12) 11.560	(11) 2.130	(11) 1.130	739.480	614.630
Almería.....	11.290	16.280	»	»	»	»	(12) 20.880	(12) 2.690	»	»	537.900	269.290
Melilla.....	58.600	48.440	»	»	»	»	»	»	(13) 610	(13) 1.850	256.750	138.200
Cartagena...	60	100	490	1.000	»	»	300	260	»	»	634.990	319.330
Alicante....	1.890	3.910	»	»	»	»	»	»	11.700	15.040	255.080	252.530
Valencia....	3.560	10.680	»	»	»	»	»	»	(14) 22.680	(14) 25.390	147.180	186.660
Tarragona...	3.610	15.410	7.080	11.860	»	»	»	»	(15) 30.150	(15) 236.470	530.170	893.300
Barcelona...	1.760	9.250	5.430	14.760	105.280	103.630	240	500	(16) 48.130	(16) 88.740	423.880	760.720
Mallorca....	»	»	20	30	»	»	»	»	(17) 3.680	(17) 8.290	235.720	358.300
Menorca....	240	1.210	510	1.260	70	80	»	»	»	»	53.100	74.660
	268.270	249.750	1.267.040	585.590	180.590	138.440	276.770	172.650	4.2.290	662.450	28.101.620	26.366.700

(1) Calamares.—(2) Calamares.—(3) Todo almejas.—(4) De pulpos, 10.520 kgs. y 10.520 ptas. De viciras, 2.230 kgs. y 5.580 ptas.—(5) Todo almejas.—(6) De calamares, 110 kgs. y 250 ptas.—(7) De jibias y calamares, 9.930 kgs. y 9.930 ptas.—(8) De calamares, 5.570 kgs. y 11.380 ptas. De pulpos, 15.200 kgs. y 6.650 ptas.—(9) De calamares, 15.690 kgs. y 28.610 ptas.—(10) Todo almejas.—(11) De calamares, 50 kgs. y 180 ptas. De pulpos, 1.200 kgs. y 470 ptas.—(12) Todo almejas.—(13) Calamares.—(14) De pulpos y gilos, 17.260 kgs. y 17.260 ptas.—(15) De pulpos, 22.250 kgs. y 218.220 ptas.—(16) De pulpos y sepias, 11.560 kgs. y 29.910 ptas.—(17) De calamares, 1.410 kilogramos y 4.460 pesetas.

La Junta Consultiva de Navegación

El día 3 del actual mes de octubre se reunió en el Ministerio de Marina el Pleno de esta Junta consultiva, en su reunión segunda ordinaria anual, bajo la presidencia del Director general Excmo. Sr. Contralmirante don Luis de Ribera y Uruburu, y con asistencia de los vocales señores Armona, F. González, García, Díaz Sánchez, Sagrera, Morales, Pérez Alpera, Llorens, Cencillo, Pérez Mantoro, Canals, Barreras, Bilbao Barrado, Aguado, Azpelizcuenta, Sanmartín, Román Ferrer, Garasa, Trenado, Mosquera, Lorenzo, Souto, Landa, López Barril, Mutiozabal, Ravelo, Moyá, Lacierva, Saralegui, Pastor y Angulo (Secretario).

Se dió cuenta del nuevo vocal elegido representante de los Prácticos de puerto señor Bilbao Barrado, y de los designados por los Ministerios de la Gobernación y Fomento, señores Torres Grima y Ramírez Dampierre, que quedaron reconocido como tales y tomaron posesión de sus cargos.

Fueron objeto de estudio y deliberación asuntos tan importantes como el de la reforma del Regla-

mento orgánico de dicha Junta, que fué discutido en su totalidad y aprobadas notables modificaciones tendentes a dar mayor independencia a las funciones consultivas de la Junta y la máxima eficacia a sus acuerdos, y la cuestión referente a la unificación de los títulos de Pilotos y Capitanes de la Marina Mercante en que se adoptaron fórmulas de concordia de acuerdo con los representantes de tan importantes sectores del personal, procurándose en la reforma el más escrupuloso, respecto a los derechos adquiridos.

También se estudiaron las condiciones a exigir a los mecánicos del Cuerpo de Carabineros para gobernar las fábricas de este Instituto en el interior de los puertos; deliberándose sobre una solicitud de la Asociación de Maquinistas navales de Valencia respecto a que se adopte para dicho personal la denominación oficial de jefes y oficiales de máquina; tratándose muchos asuntos de trámite, que ya habían sido estudiados por la Comisión permanente, y quedando otros pendientes de estudio de ponencias que se designaron.

AYUNTAMIENTOS, DIPUTACIONES, JUNTAS DE OBRAS DE PUERTO, JEFATURAS DE OBRAS PUBLICAS, CONTRATISTAS DE OBRAS, ENTIDADES O PARTICULARES que preciséis con frecuencia realizar gestiones y presentar documentos en Ministerios u otras dependencias, la AGENCIA AIVAP,

AVENIDA DE PI Y MARGALL, 18 (7.º 32). - MADRID

se encarga de hacer toda esa labor, con rapidez y eficacia, por una módica mensualidad

Compañía Naviera Fierros (S. A.)

OVIEDO

VAPORES:

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

HISPANO RADIO MARÍTIMA

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Domicilio social: ALCALA, 16. - MADRID

Apartado de Correos, 705. — Dirección telegráfica y telefónica: RADIONAVES. — Teléfono núm. 53431

AGENCIA E INSPECCIONES EN BARCELONA, BILBAO, CADIZ, SAGUNTO Y LAS PALMAS
INSPECCIONES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO

Hispano Radio Marítima suministra, en **venta y alquiler**, ESTACIONES DE TELEGRAFIA SIN HILOS Y RADIOGONIOMETROS de los sistemas **Marconi, S.F.R. y Telefunken**, para buques de pasajes, carga y pesca ESTACIONES DE TELEFONIA SIN HILOS para buques pesqueros de pequeño tonelaje (parejas, tarrafas, tríos, etc.) y de los sistemas **Marconi, S. F. R., Telefunken y S. B. R.**

RECEPTORES DE VALVULAS para sus buques costeros de pequeño tonelaje, para la recepción de las señales horarias, reports del tiempo, etc., que transmiten las principales estaciones europeas
APARATO AUTOMATICO DE LLAMADA **Marconi "Auto-Alarm"**

SONDA ULTRASONORA **"Langevin Florisson"**

HISPANO RADIO MARITIMA tiene a su cargo las estaciones de todos los buques de pasaje españoles y de la casi totalidad de los de carga y pesca de España, y suministra a sus clientes el personal necesario para el manejo de las mismas. — Pídanse condiciones a la Oficina Central de Madrid o a sus Agencias

Sociedad Anónima "Balenciaga" **ZUMAYA**

CONSTRUCCION Y REPARACION DE MAQUINARIA - FUNDICIONES DE
HIERRO Y BRONCES - MAQUINAS MARINAS DE VAPOR - CALDERAS Y
ACCESORIOS - VAPORES DE PESCA

Astilleros de Cádiz **ECHEVARRIETA Y LARRINAGA**

Construcción y reparaciones de toda clase de buques. Construcción de diques y Grúas flotantes. Construcciones metálicas en general

Apartado 39

CADIZ

Para los Maestros y los secretarios de los Pósitos Marítimos

Ponemos en conocimiento de los Secretarios de los Pósitos y Maestros de las Escuelas de los mismos que ESPAÑA MARITIMA puede remitir rápidamente los libros que a continuación se detallan, tan sólo con que remitan su importe por giro postal a la Administración de esta Revista, Alonso Cano, 33, 1.º, Madrid.

Asimismo, remitirá cualquier otro libro que deseen, bien se trate de publicaciones escolares, literarias, económicas, sociales, etc.

	Ptas.
TRAZOS. Método para aprender a leer, escribir y dibujar en menos de un mes, por J. Demuro.— Cartilla 1.ª, 0,10; cartilla 2.ª, 0,15; cartilla 3.ª,...	0,15
EL ABC por J. Plaza	0,15
CATON "RASCOS". Método de aprender a leer por medio de la escritura y el dibujo, por J. Demuro.	0,90
¿QUIERES QUE TE CUENTE UN CUENTO? Primer libro de lectura corriente, por J. Demuro.	1,00
BIBLIOGRAFÍAS DE NIÑOS CELEBRES. Segundo libro de lecturas, por J. Demuro	1,00
ENCICLOPEDIA INFANTIL. Libro de lectura y de iniciación al programa escolar, por Herminia García	1,50
MANUSCRITO MODERNO, por J. Demuro	1,50
Selección de VERSOS ESPAÑOLES. Libro de lectura y de iniciación al conocimiento de la poesía castellana, por J. Demuro	1,75
Selección de PRÓSTAS CASTELLANOS. Libro de lectura y de iniciación al estudio del idioma, por J. Demuro	1,75
LAS ARTES EN LA ESCUELA. Libro de lectura y de iniciación al estudio de las Artes útiles, de las Artes bellas y de las Artes liberales, por Luis Huerta	2,25
LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA. Libro de lectura reflexiva y de enseñanza experimental, por A. R. Charentón	3,00
LAS CIENCIAS EN LA ESCUELA, por R. A. Charentón; en dos volúmenes: Primera y segunda parte, cada uno	1,75
CORRESPONDENCIA ESCOLAR. Libro de lectura y de iniciación a la redacción personal de cartas, por J. Demuro	3,00
DESARROLLO DEL BUEN SENTIDO. Libro de lectura y de indiscutible valor para cultivar la reflexión, la moral, el razonamiento y el buen sentido de las niñas y de los niños del último curso escolar, por P. Devuyt, traducción de J. Demuro.	2,00
EL ARTE EN LA ESCUELA. (Dibujos al clarión)	2,00
METODO PEDAGOGICO DE DIBUJO dividido en tres grados, tres carpetas, con treinta láminas cada una, por Victor Maeriera, cada carpeta, 2,00 pesetas; los tres grados	6,00
EL CANTO REGIONAL EN LA ESCUELA PRIMARIA. Los mejores cantos populares de España, armonizados para las voces de las niñas y niños, por el maestro Rocamora y Campoamor	3,00
MODELOS DE TRABAJO MANUAL. Cuaderno 1.	2,00
EL TEJIDO Y SUS APLICACIONES. Cuaderno 2 de Trabajo Manual	3,00
FRISOS PARA LAS ESCUELAS:	
Núm. 1. En el campo	0,40
Núm. 2. Escenas holandesas	0,40
Núm. 3. En la playa	0,40
Núm. 4. Estío	0,40
ARITMETICA Y GEOMETRIA. Contiene todas las operaciones aritméticas y la Geometría completa, por J. Plaza	0,30
PROGRAMA DE DIBUJO, dividido en seis grados, muy útil para oposiciones, por Esbry	1,25
SOBRES PARA PÉCADO Y BORDADO INFANTIL. Tres sobres diferentes, con seis tarjetas cada uno. Cada sobre	0,30
LIBRO DE VISITA DE INSPECCION. El más completo, el más práctico, el más elegante	2,00
LIBRO DE ASISTENCIA ESCOLAR. Papel excelente, impresión inmejorable, sólida encuadernación De cincuenta hojas	3,00

	Ptas.
De cien hojas	5,00
TORRES PEDAGOGICAS, formadas por diez cubos superpuestos interiormente, el mayor de un decímetro de arista, y el menor de un centímetro cúbico.	5,00
CARPETAS CON SEIS PLANCHAS DE PAPEL CHAROLADO, de colores diversos, preparados como trama y urdimbre, para el Tejido. Cada carpeta.	0,40
CAJAS DE TIRAS DE PAPEL, satinado y en colores para el Tejido y Trenzado. Precio de la caja.	1,00
COMO SE ENSEÑA EL DIBUJO Y LAS BELLAS ARTES EN LA ESCUELA PRIMARIA, por Lorenzo Gascón	8,00
ORTOGRAFIA ESPAÑOLA, por Luis Huertas	5,00

OBRAS SOCIALES

LAS CORPORACIONES DEL TRABAJO EN EL ESTADO MODERNO, por el excelentísimo señor don Eduardo Aunós, ex-Ministro del Trabajo y Previsión	5,00
ORGANIZACION CORPORATIVA NACIONAL. Real decreto-ley de 25 de noviembre de 1926. Texto refundido en el año 1929	1,50
DERECHO CORPORATIVO ESPAÑOL, por el excelentísimo señor don Práxedes Zancada, Subdirector general de Corporaciones en el Ministerio de Trabajo. El estudio de esta asignatura es obligatoria para los señores secretarios y oficiales de los Comités paritarios	12,00
LAS OFICINAS DE COLOCACION, por Leopoldo Palacios, Director de la Escuela Social del Ministerio de Trabajo, y Hertha Grimm, profesora en la misma escuela. Profusamente ilustrado	1,50
LECCIONES ELEMENTALES DE PREVISION. Unica obra de esta índole publicada en España, por el Excmo. Sr. D. Alvaro López Núñez, profesor de Previsión y Seguros Sociales en la Escuela Social del Ministerio de Trabajo	5,00
IDEARIO DE PREVISION SOCIAL, por idem	2,00
ENSAYO DE UN VOCABULARIO SOCIAL, por idem	5,00
EL SUBSIDIO A LAS FAMILIAS NUMEROSAS Disposiciones legales referentes al mismo y reglas prácticas para solicitarlo, por D. José Alas, Jefe de la Sección de Familias Numerosas en el Ministerio de Trabajo y Previsión	1,50
Instancia para solicitar el "Subsidio a las familias numerosas"	0,20

Libros de gran interés próximos a publicarse, cuyos pedidos puede usted formularnos ya:

LAS ESCUELA UNITARIA. Cómo funciona y cómo debe organizarse en los tiempos modernos, por Manuel Alonso Zapata, maestro nacional, de Madrid.	
LA ENSEÑANZA DEL IDIOMA, por Carmen García Arroyo, profesora de la Escuela Normal de Maestras de Ciudad Real.	
HISTORIA ANECDOTICA DEL TRABAJO, por Albert Thomas, Director de la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra; traducción de Rodolfo Llopis, profesor de la Escuela Normal de Maestros de Cuenca.	
EL CALCULO MENTAL RAPIDO EN LA ESCUELA PRIMARIA, por Francisco Romero, profesor de la Escuela Normal de Maestros de Ciudad Real.	
ANALISIS GRAMATICAL, por Luis Huerta	

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «María Dalmé de R.» toneladas 3.900 d. w.
 » «Manelina R.» » 3.450 »
 » «Ricardo R.» » 2.200 »
 » «María R.» » 2.200 »

Vapor «Roberto R.» toneladas 1.900 d. w.
 » «Enriqueta R.» » 1.600 »
 » «Ramón R.» » 2.200 »
 » «Manuela C. de P.» » 650 »

Servicio semanal entre Barcelona, Cartagena y Agullas.—Servicio semanal entre Barcelona, Almería, Motril, Algeciras y Málaga. Admitiendo carga y pasajeros

Paseo de Colón, núm. 19
 BARCELONA

Telegramas y Telefonemas:
 "RAMOS"

CORCHO HIJOS

CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS DE VAPOR

SOLDADURA ELECTRICA Y AUTOGENA

DIQUE SECO 432' X 57' X 23'7"

Instalación de aire comprimido

Telegr.: CORCHO

Fundiciones de hierro y metales

SANTANDER

Compañía Trasatlántica

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

Servicios Regulares

DIRECTO: España - New York

7 Expediciones al año

RAPIDO: Norte de España a Cuba y Méjico

14 Expediciones al año

EXPRESS: Mediterráneo a la Argentina

12 Expediciones al año

LINEA: Mediterráneo, Cuba y New York

14 Expediciones al año

» Mediter.º a Pto. Rico, Venezuela y Colombia

14 Expediciones al año

» Mediterráneo a Fernando Póo

12 Expediciones al año

Servicio tipo Gran
 Hôtel-T. S. H.-Radio-
 telefonía - Orquesta
 Capilla, &c., &c.



Para informes, a
 las Agencias de la
 Compañía en los
 principales puertos
 de España. En Bar-
 celona oficinas de
 la Compañía: Pla-
 za de Medinaceli, 8

AYUNTAMIENTOS, DIPUTACIONES, JUNTAS DE OBRAS DE PUERTO, JEFATURAS DE OBRAS PUBLICAS, CONTRATISTAS DE OBRAS, ENTIDADES O PARTICULARES

que preciséis con frecuencia realizar gestiones y presentar documentos en Ministerios u otras dependencias, la AGENCIA AIVAP,

AVENIDA DE PI Y MARGALL, 18 (7.º 32). - MADRID

se encarga de hacer toda esa labor, con rapidez y eficacia, por una módica mensualidad

Compañía Naviera Fierros

(S. A.)

OVIEDO

VAPORES:

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

HISPANO RADIO MARÍTIMA

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

Domicilio social: ALCALA, 16. - MADRID

Apartado de Correos, 705. — Dirección telegráfica y telefónica: RADIONAVES. — Teléfono núm. 53431

AGENCIA E INSPECCIONES EN BARCELONA, BILBAO, CADIZ, SAGUNTO Y LAS PALMAS
INSPECCIONES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO

Hispano Radio Marítima suministra, en venta y alquiler, ESTACIONES DE TELEGRAFIA SIN HILOS Y RADIOGONIOMETROS de los sistemas **Marconi, S.F.R.** y **Telefunken**, para buques de pasajes, carga y pesca ESTACIONES DE TELEFONIA SIN HILOS para buques pesqueros de pequeño tonelaje (parejas, tarrafas, tríos, etc.) y de los sistemas **Marconi, S.F.R., Telefunken** y **S.B.R.**

RECEPTORES DE VALVULAS para sus buques costeros de pequeño tonelaje, para la recepción de las señales horarias, reports del tiempo, etc., que transmiten las principales estaciones europeas

APARATO AUTOMATICO DE LLAMADA **Marconi "Auto-Alarm"**

SONDA ULTRASONORA "**Langevin Florisson**"

HISPANO RADIO MARITIMA tiene a su cargo las estaciones de todos los buques de pasaje españoles y de la casi totalidad de los de carga y pesca de España, y suministra a sus clientes el personal necesario para el manejo de las mismas. — Pídanse condiciones a la Oficina Central de Madrid o a sus Agencias

Sociedad Anónima "Balenciaga"

ZUMAYA

CONSTRUCCION Y REPARACION DE MAQUINARIA - FUNDICIONES DE
HIERRO Y BRONCES - MAQUINAS MARINAS DE VAPOR - CALDERAS Y
ACCESORIOS - VAPORES DE PESCA

Astilleros de Cádiz

ECHEVARRIETA
Y LARRINAGA

Construcción y reparaciones de toda clase de buques. Construcción de diques y Grúas
flotantes. Construcciones metálicas en general.

Apartado 39

CADIZ