

280-0
1034



Hemeroteca



N
A
V
-
I
D
A
D



ORGANO OFICIAL DEL A. DEL MAR
EN ESPAÑA

Amigos todos marinos y suscriptores:

Hasta el presente nunca os pedimos nada. No nos era posible hacerlo, aún en la necesidad de vernos obligados, ya que en más de una ocasión debiéramos pedirnos indulgencia al no atenderos debidamente y en la forma que os lo merecáis.

Como todas las cosas, «Stella Maris» ha sido víctima de los problemas que surgen en todo nacimiento. A igual que un niño pequeño no hemos podido dejarle de la mano. Pero al salir este número, la revista habrá llegado a su mayoría de edad y el apoyo de vosotros, no sólo económico —que si también hace falta— sino de colaboración se hace indispensable. La revista no es obra de dos, no debe hacerse desde una mesa de despacho, no han de colaborar en ella cuatro entendidos de redacción. Una revista tiene siempre una finalidad determinada y concreta que forzosamente hay que conseguir.

Esta finalidad está bien clara, llevar a los que sienten y se interesan por los problemas de los hombres del mar cuanto sirva de orientación, estudio, análisis y ejercicio. Pero esto no se podrá conseguir sin vosotros, que por circunstancias de la vida vivís de cerca estos problemas. Venís a ser —y no hablo en sentido metafórico—, como el alma de la revista. En donde no hay alma no hay vida. Y porque a lo largo del tiempo vuestra colaboración se ha dejado sentir, «Stella Maris» carece de ese movimiento periodístico, de esa fuerza de actualidad, de esa vitalidad que debéis infundir con vuestra colaboración sencilla y necesaria, exponiendo vuestras inquietudes, vuestros deseos, vuestros ideales, juicios y fórmulas

sacadas de la experiencia de una manera efectiva y real, no intencionalmente, en las páginas de la revista «Stella Maris».

No puede existir complejo de inferioridad en exponer como se sepa los problemas del hombre de la mar. No es disculpa el trabajo y la pereza innata a escribir si efectivamente lleváis dentro el ideal de hacer el bien. Tampoco os servirá de excusa la idea errónea de que es obra de dos o tres. Yo sé que, como suscriptores, no podemos exigirlos. Tampoco es esta nuestra intención. Lo único que intentamos es abrirnos los ojos del sueño profundo del silencio en que vivís, para que os deis cuenta que en vosotros está el que la revista

«Stella Maris» sea la mejor de todas por el número de suscriptores, de colaboradores, de entusiastas y problemas expuestos.

Nosotros esperamos que las secciones nuevas que implantemos en el primer número del año 60, no sean puntos muertos. Esperamos y deseamos cartas de vosotros que hablen de todo; colaboración pronta, y apostolado eficaz en el aumento de suscripciones. Si no falta vuestro apoyo, «Stella Maris» recobrará esa fuerza moral y esa actualidad necesaria para que en breve la revista sea del agrado y del interés de todos. Vosotros tenéis la palabra.

Os saluda afectuosamente

La Redacción

Carta a los suscriptores



Año I * Núm. 6

NOVIEMBRE - DICIEMBRE 1959

EJEMPLAR, 7 ptas.

DEPOSITO LEGAL VG. 35-1959

DIRECTOR: Xavier de Esquibel

JEFE-REDACTOR: Félix Eguía Budiño

JEFE-ADMINISTRATIVO: José Trigo Díaz

Carta a los suscriptores.

Navidad. *Ilmo. Mons. Jesús Espinosa Rodríguez.*

Navidades oscuras. *Ilmo. Sr. D. Luis de Aguirre.*

Nuestra Marina Mercante. *Sr. Puer-tolas.*

Diario en alta mar. *Ilmo. Mons. Xavier de Esquibel.*

Día del Emigrante. *F. Vasco.*

El «Cabo San Vicente» y el «Monte Umbe». *Rafael Ossa.*

J.M.C. *Xavier de Kresalutz.*

Realidades. *Jaime Budiño.*

Oficiales de Tres Forcas. *Félix Eguía Budiño.*

Los pescadores y los accidentes de mar.

El A. del Mar y el marisqueo. *J. M. Delgado.*

Por esos 7 Mares.

El A. del Mar en el mundo.

Síntesis de Prensa Marinera.

Aquí la Costa. *T. G. Calatrava.*

NAVIDAD

El ideal del marino en la fecha destacada de la Nochebuena sería sentir, como los demás mortales, el calor de su hogar. Esposa, hijos, padres, hermanos, todos unidos por el lazo del amor cristiano conmemorando el más grande de los acontecimientos de la Historia: el Nacimiento del Mesías.

Ideal, decimos, porque somos los primeros en comprender que las dificultades son múltiples para conseguir que tal idea se realice para todos

A muchos marinos les tocará pasar la Noche memorable en la soledad impresionante del mar, mientras el pensamiento vuela hacia el horizonte soñado de la casa lejana, con el corazón puesto en los seres queridos que, a su vez, sienten que la emoción cálida de la Nochebuena se ve un tanto baja por la ausencia del que en aquella hora se encuentra en su barco añorando su hogar.

Así se explica que en una determinada ocasión, celebrando en un barco de pesca la Santa Misa un esforzado capellán, al filo de las doce de la Nochebuena, los marinos, que habían asistido con verdadera devoción, cantaran llenos de fervor angustiado y pidieran al Capellán que les diera a besar los pies del diminuto Niño Jesús que tenía en brazos la pequeña imagen de la Virgen del Carmen que llevaban en el barco.

Así son los hombres de la mar. Así, de grandes en su corección que sabe de ternuras porque sabe de ausencias y lejanías.

Hombres de la mar: si la Nochebuena os coge embarcados, celebradla con fe y amor y tened la seguridad de que el Niño recién nacido, que es el Hijo de Dios hecho hombre, tan amigo de las gentes marineras, sabrá recompensaros vuestra piedad y velará sobre vuestras singladuras. Será esta la manera más perfecta de sustituir la fiesta hogareña de los mortales que quedan en tierra.



La Natividad del Señor fué oscura, en un lugar de refugio para el ganado cuando el mal tiempo se hacía ingrato, frío, inhóspito. Había un pesebre. No había luz. No había calor. De alguna de estas maneras se nos describe. Y de otras muchas más. Todo "belén" representativo de aquel hecho que hoy en día se exhibe en cualquier escaparate o se prepara en cualquier hogar, nos da esa idea de pobreza, de abandono, de soledad, de oscuridad. Por muchas lucecitas con que hoy se adorne, es desolador. Hasta que vinieron los pastores, los Magos, las gentes a quienes iba llegando la noticia, no podía ser más triste. Pensemos, no con la mente de la Madre que sabía quién era el Ser que en su regazo sostenía, no con la mente de José que conocía su patriarcal misión, sino con la de cualquier madre y cualquier padre que se encontrase en iguales circunstancias y, decidme, qué apuros, qué angustias sufriría. Conocedores de su excoelso destino, María y José, también pasarían por momentos de aflicción al ver cuanta pobreza rodeaba el nacimiento del Redentor.

Hoy festejamos este hecho histórico, histórico en el tiempo y en nuestra Fe. A ello nos impulsan aparte del testimonio evangélico y los preceptos de la Iglesia, los latidos de nuestra alma, de nuestro corazón, de esa Fe en que nos educaron nuestros mayores. Y lo festejamos con alegría, como los pastores; con desprendimiento como los Magos; con ilusión esperanzada de creyentes. Pero no todos nos acordamos de los nacimiento que acacen cada día en semejantes circunstancias.

Tú que te desbordas en alegrías, a veces impropias de este aniversario divino, tú que ríes y cantas y bailas, tú que comes con exceso y bebes con demasia, aún suponiendo que no te encuentres dominado por la gula, quién sabe si por la cupiscencia, ¿has pensado en las natividades oscuras que en el mundo se suceden cada día, y aun en el día de la Natividad del Señor?

El niño que viene al mundo mientras su padre, minero, cumple su turno a 300 metros de profundidad bajo la tierra. El niño que ve la luz primera, a veces de una simple vela, en una casa aislada en medio de la llanura nevada. El niño que nace en medio del campo, la madre huyendo de una inundación, el padre no sabemos dónde, si ayudando a otros en la prestación de servicios de auxilio, o tal vez ahogado. El niño que lanza su primer vagido mientras el padre lucha en el mar por llevar el sustento a los suyos. El que viene a la vida a bordo de un buque, la madre sola, sin familiares que la conforten cuando va a reunirse con parientes lejanos en la migración porque el padre falleció sin conocer a su hijo. Todos estos casos se dan. Y seguramente más trágicos y tristes aún. No pretendemos dramatizar. No. Es así, y así será en el transcurso de los siglos.

Esa es la natividad oscura. Esa es la que quiero llevar a vuestro ánimo, para que apreciéis mejor la Natividad del Hijo de Dios, y la festejéis, sí, con la alegría de que nos nació un Redentor, pero con alegría sana, plena de unción y respeto y de agradecimiento por la redención que nos vino con aquel Niño, con aquel Hombre, con aquel Cristo, con aquel Dios.

Un nacimiento oscuro, es una lección que nos dice muchas cosas que no nos dicen ni de yantar, ni de los excesos de las libaciones, ni otras cosas (que el respeto que os tengo me impide decir). Pensad mucho estos días en los que nacen en la oscuridad. Esa caridad os será premiada por Aquel que nació en un rincón oscuro.

Natividades oscuras

Luis de AGUIRRE

AL JOVEN MARINO:

"La vida es trágica, según Keyserling, no por las dificultades en sí, sino por lo que ahoga las buenas disposiciones de la juventud en un mar fangoso de odios y envidias de personas de un nivel moral muy bajo."

"Para las almas heroicas, lo difícil no es cumplir con el deber, sino conocerlo."

"Todo lo humano puede transformarse y mejorar, y la mayor felicidad estriba en corregir nuestros defectos y reparar nuestras faltas". (Goethe).

"Entusiasmo y moral. Todo hombre en verdad entusiasta en su carrera o en la vida en general, es siempre un hombre bueno; y acaso haya pocos índices más ciertos que el entusiasmo para juzgar de la calidad moral de los demás." (G. Ma-rañón).

"Hay que aprender en la escuela, escribió Rudyard Kipling, que el carácter es más importante que el conocimiento, que el hombre debe cumplir la tarea cotidiana sin disculpar y pensar demasiado, y en fin que es preciso saber ser un buen compañero y obedecer al jefe."

Faltan textos prácticos para los principiantes que han de ejercer cargos en la Marina Mercante exponiéndose por ello a serios contratiempos por no haber recibido la suficiente instrucción marinera y social, hallándose todos los consejos prácticos para el futuro hombre de mar desperdigados en libros, revistas y costumbres profesionales.

Algunos en sus viajes de alumnos han tenido la suerte de encontrar personal amante de su profesión, que ha procurado inculcarles el amor y la práctica de la navegación.

Otros no han tenido esta ventaja, y llenos de enseñanzas y consejos a veces fuera de lugar y de criterios cerrados, se encuentran en difíciles trances al comenzar su vida de mar con cargos de responsabilidad.

"Nuestra Marina Mercante" es un gigantesco volumen de anotaciones, pensamientos, sugerencias, fórmulas de orientación, recopilación de ideas recogidas por un marino que sabe valorar en sus silencios la sabiduría de estas experiencias que "Stella Maris" publicará asiduamente con el fin de que hagamos de estas lecciones una verdad consecuente en nuestras vidas.

Es "Nuestra Marina Mercante" como un catecismo donde cada pensamiento hará de nosotros hambres de carácter, íntegros y consecuentes en el deber y en la vida. Agradecemos al Sr. Puértolas este gran libro que ahora se irá deshaciendo en páginas a través de la revista "Stella Maris".



NUESTRA MARINA MERCANTE

A medida que se lean estas páginas, se recomienda se mediten sus conclusiones, sus pros y sus contras, señalando con un lápiz lo que parezca más interesante.

Nos enseña B. Croce que: "La suprema regla es salirnos de las reglas, o sea, afrontar el caso individual que como tal es siempre irregular."

Pero sólo podemos enfrentarnos con la realidad ayudados por las ideas sanas que hayamos asimilado, cuantas más mejor, pues de estos pensamientos y relaciones nacen sobre los eternos pilares las nuevas orientaciones.

Quisiera que estas líneas lograsen hacer nacer en nuestros corazones un deseo profundo e impulsivo de dominar cuantos temas estén relacionados con la Marina Mercante y de obrar en consecuencia, pues en la acción afirmamos nuestra personalidad y nuestra vida.

El hombre selecto es el que se escoge a sí mismo al exigirse más que a los demás.

Por eso el aspirante se obligará a sí mismo, voluntariamente, a seguir los principios básicos con firmeza, ya que el ser humano tiene tendencia a la dispersión, cultivará una voluntad dominante que lo separe de la glotonería, de la ociosidad, de la ocupación inútil, del ansia incontrolada, de la charlatanería; asimismo se separará de las amistades promiscuas, pues todos esos hábitos son grandes obstáculos para el propio desarrollo. Pero con fe, valor, entusiasmo y perseverancia, nuestro perfeccionamiento está asegurado.

"La juventud debe dejarse influir por los ideales elevados, la rectitud de conducta, el amor al trabajo y al estudio. Una mocedad hermética que no se deja penetrar por formas ejemplares de vida renuncia a formarse el tesoro interior de ideas y emociones que han de operar luego como magníficos resortes orgánicos." (Ortega).

Día 23 de diciembre:

"Temperaturas hacia diez grados bajo cero, hielos flotantes, imposible seguir pescando Labrador. Gran Banco pescas casi nulas, recomendamos vuelta a España".

El telegrama no ha surtido efecto y dejando a papa los bancos de El Labrador hemos iniciado hoy la "bajada" hacia el Gran Banco.

Caras largas y ceñudas por todas partes. No podremos pasar las Navidades en casa, ni siquiera en tierra, aunque fuese tierra extraña.

Un día terriblemente monótono, con la monotonía de toda ruta. Mucho frío, mucha niebla en la mar. Mucho frío, mucha niebla en los corazones.

Día 24 de diciembre:

Hay mucha amargura y mucha nostalgia en estos hombres, y es preciso concederles toda la razón. No hoy pesca. Aumentan los hielos o aumenta la niebla, y el juego de los motores siempre igual, siempre igual, crispas los nervios. ¿Y qué hace aquí un sacerdote? Ellos están contentos de que esté aquí, y yo no puedo sino sentirme aún más contento de su propio contento. La caridad cristiana es dar, pero dar no es lo más caritativo, lo más cristiano. La caridad cristiana es darse, anteponer el gusto ajeno al propio, el dolor ajeno, la felicidad ajena... Trato de darme.

Esta noche vamos a tener una gran fiesta a bordo. Fiesta material y espiritual. Una gran cena, tan grande como es posible tenerla aquí, y a media noche la Misa del Gallo.

Me he pasado la tarde en el taller con los oficiales de máquinas. Hemos construido una churrera y unas maracas de metal (los cocos no se dan en Terranova y menos en los bancos). He conseguido endulzar el ambiente, y el rictus de los rostros se va convirtiendo en franca alegría.

Día 25 de diciembre:

¡Navidad! Estoy acostumbrado a pasar las navidades fuera de mi hogar (Colegio, Seminario... Mi padre ha sido marino...) pero jamás las pasé en la mar. Ayer por la noche, a las nueve y media, organizamos una "fiesta en el aire" retransmitida a los demás bacaladeros. Ha habido recitales de acordeón, canto jondo, grupos corales... etc.

A media noche —a la madrugada— he podido celebrar la Santa Misa a pesar de la fuerte marejada, que aún no ha cedido. Hemos colocado el micrófono ante el improvisado altar en la banda de estribor del puente y hemos adornado el altar con banderas. Mar gruesa y viento frío del Norte.

Toda la tripulación viste sus mejores trajes y los oficiales sus uniformes. Al sonar las doce campanadas en la campana de relevos ha comenzado la Santa Misa.

El barco da grandes bandazos, se caen las velas y las rinajeras y uno de los monaguillos, "Corbatas", el engrasador, rueda por debajo del altar. Pero he tenido la precaución de vestirme zapatos con suelas de goma y "pegándome" a la cubierta con las piernas bien abiertas, sigo la Misa. Durante ella no cesan de cantar; el Evangelio es leído por el alumno de puente y durante la consagración dos marineros, semiescondidos en el camarote del capilán —verdad que Tú, Señor, nos comprendes y perdona nuestro pecado litúrgico?—, tocan la armónica. Los pobres hombres hacen lo que pueden, aunque se han confundido, pese a los largos ensayos, tres o cuatro ve-

DIARIO DE UN "CURA"



"JRA" EN ALTA MAR

Xavier de ESQUIBEL

ces. Gracias a las explosiones de las bengalas no se percibe bien el fallo de los "músicos".

Me he emocionado. ¿Y quién no? Aquel oficial que estaba en primera fila ha llorado durante mi predicación, y el capitán que estaba junto al cómputo? ¿Y casi todos!

Jamás me olvidaré de esta Misa del Gallo. Jamás podré olvidarme de los besos que estos leones estampaban, al fin de la Misa, en la imagen del Niño Jesús que les ofrecía en brazos de la Virgen del Carmen.

Y con los churros, canciones, concursos de bailes de negros y maracas hemos llegado hasta bien entrada la mañana. Ahora, once de la mañana, voy a mi litera.

Día 26 de diciembre:

No hay pesca, como era de esperar. ¿Por qué estamos entonces aquí? Todos los bacaladeros no españoles y casi todos los españoles se han marchado ya. ¿Qué se persigue con nuestra estancia aquí?

Si, verdaderamente, a mí me da lo mismo estar aquí que en el Trópico; pero, ¿y estos hombres? ¿Y sus familias? Si al menos obedeciese esta lejanía y esta separación a un motivo serio y razonable... Y se suceden las echadas, y los "vira" y "larga" y "arria". "Y en la tierra paz..." Sí, en la tierra parece que se han dormido de tanta paz. ¿Es esa, Cristo, la paz que trajiste? "Yo soy la Luz", dijiste, y ésta parece la paz de la larga y negra noche.

Día 30 de diciembre:

Me ha dicho el capitán que vamos a tierra, a repostar. Los receptores de radio de los camarotes están abiertos a todo volumen. La gente está contenta. Música del oeste americano, ritmos de "cote-boys".

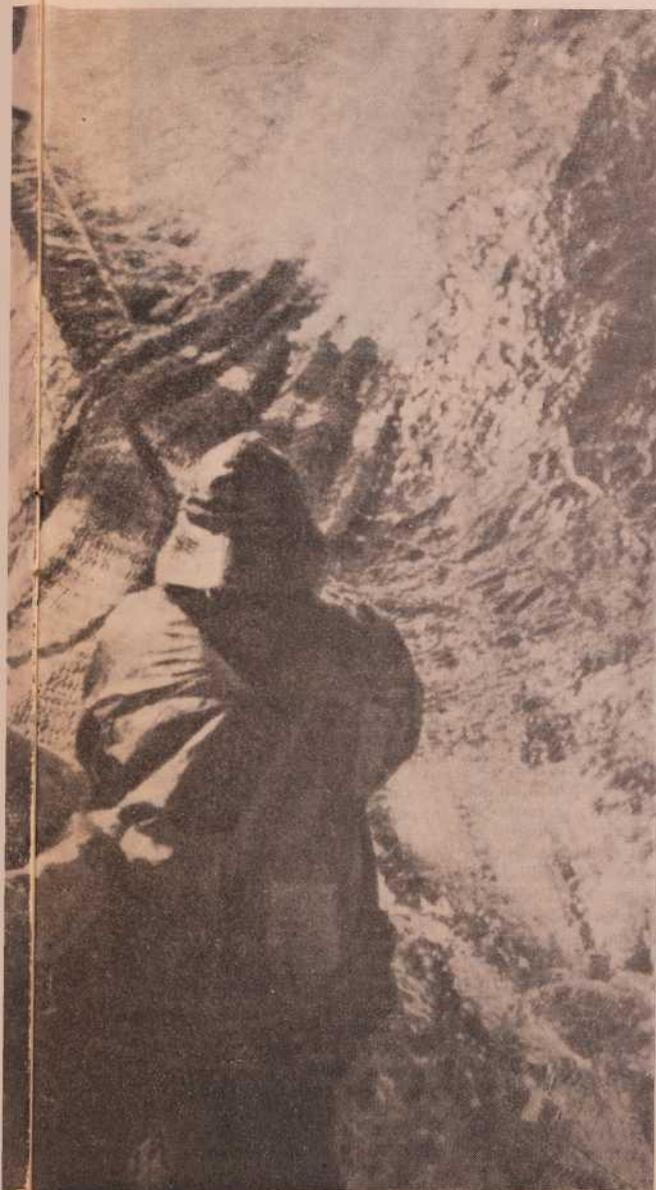
Todos los bacaladeros, sin excepción, siguen sin pescar y el tiempo no puede ser peor. Hemos iniciado la ruta a St. Jhon's.

Día 1 de enero:

Santa Misa en la catedral. Esta pequeña ciudad está completamente cubierta de nieve y los coches (hay 20.000 coches para 60.000 habitantes...) circulan con cadenas por las empinadas calles. Aquí no existe el Apostolado del Mar, ni un Centro, ni un capellán. Los tripulantes visitan las cervecerías, y los que tienen más suerte son invitados por algunas familias cristianas.

Junto al puerto está la iglesia de Sta. María. "St. Mary Church", se lee con grandes caracteres. Ante este título acuden a ella nuestros tripulantes, pues no se les ocurre pensar en la posibilidad de que se trate de una iglesia protestante. Sin embargo, lo es; es anglicana. Pero en esta tierra fría, donde los niños hacen el Vía Crucis mascando parsimoniosamente chicle, el proselitismo es desconocido. Invariablemente, sea el propio pastor o alguno de sus fieles, acompaña al marino español fuera de la iglesia y con toda cortesía le dice: "¿Español? No es esta su iglesia. ¿Ve aquellas torres? (le muestra la catedral católica). Usted debe ir allá".

Por la noche voy al hospital. Estos pobres tripulantes han bebido con exceso y en una tonta pelea le han roto la mandíbula a un marinero de otro bacaladero que también se encontraba en puerto. ¡Mal comienzo del año! ¿Hasta cuándo vagarán de cervecería en cervecería los diez mil pescadores de bacalao por las calles de St. Jhon's?



29 NOVIEMBRE

DIA DEL EMIGRANTE

Por F. VASCO

—¿Qué es, en definitiva, la emigración?

—La constitución «Exsul Familia» dice que es la huida de los peregrinos y prófugos de cualquier condición, que, por miedo de las persecuciones o acuciados por la necesidad se ven obligados a abandonar su Patria, sus padres y familiares queridos y la agradable compañía de los amigos, para dirigirse a tierras extrañas. Pero la obra de la Iglesia se refiere no solamente a la Emigración, sino también a la Inmigración, por eso sería más exacto hablar de Migración.

—¿Qué beneficios aporta?

—Depende de las condiciones en que se realice. Condiciones que se refieren tanto a la misma causa por la que se emigra, como a las cualidades y posibilidades del emigrante, como, finalmente, a las condiciones del país a que se emigra.

—¿Cuál es la ayuda de la Iglesia sobre este particular?

—Entre el Gobierno español y el CIME (Comité Intergubernamental para las Migraciones Europeas) fué suscrito un convenio para llevar a cabo el plan de Reagrupamiento de Familias, cuya realización ha sido

encomendada a la Comisión Católica Española de Migración. Este convenio se viene realizando desde el año 1957. La labor de la Comisión Católica consiste en tramitarles toda la documentación gratuitamente, desde que se recibe la carta de llamada hasta el momento del embarque. Hasta aquí la ayuda material; en cuanto a la ayuda espiritual, la Iglesia no ha escatimado medios. Esta Comisión ha creado una red de oficinas—Delegaciones Diocesanas—dirigidas por sacerdotes, con la colaboración de todas y cada una de las parroquias. El número de estas Delegaciones asciende a 67; tiene, además, 8 oficinas de Asistencia en los puertos de embarque. Durante la travesía les acompañan también Capellanes dedicados exclusivamente a su cuidado, y en los países de destino son recibidos por los Capellanes de Emigrantes, quienes se ocupan con solicitud de todos ellos, muy especialmente de aquellos a quienes sus familiares no han podido ir a recibir.

—¿Es cierta la idea que circula entre los emigrantes de que la vida en los países de Sudamérica es jaija?

—Jamás ha sido jaija, pero mucho menos en la actualidad.



Pensando...

→

—¿Crees que se emigra sólo por afán de aventuras?

—Es muy reducido el número de los que emigran por afán de aventuras; prueba de ello es que la región más emigrante de España es la que se siente más apegada a su tierra.

—¿Cuál es la experiencia del emigrante cuando vuelve?

—Generalmente, es una experiencia amarga.

—¿Qué es la Comisión Católica para los emigrantes?

—Son los brazos de la Iglesia Madre que, impulsada por su vehemente amor, vela por sus hijos en los momentos difíciles.

—¿Cómo definirías al hombre emigrante?

—Prescindiendo de los pocos que emigran por espíritu de aventura, es un hombre que no se aviene a su suerte y, empujado por un espíritu de superación, se decide a realizar su ideal lejos de su tierra. Muchas veces significa la huida de la dura realidad presente, sea de tipo material o de tipo espiritual, hacia la posesión y realización de sus sueños que, generalmente, pecan de utópicos y por consiguiente no se realizan.

LOS HOMBRES SIN TIERRA TIENEN DERECHO A CULTIVAR LA TIERRA SIN HOMBRES

—¿Qué les aconsejas cuando embarcan?

—Depende de quienes sean, hombres o mujeres, solteros o casados, viejos o jóvenes, y de las circunstancias. Muchos de ellos viene a estas oficinas casi a diario y nos cuentan sus problemas, preocupaciones, sus ilusiones; a la hora del embarque siempre se les da un consejo, una palabra de aliento que se acomode a sus vidas.

—¿A cuantos atendiste desde que estás en las oficinas de la Comisión Católica?

—Sólo por este puerto han embarcado 13.823, en su mayoría mujeres y niños. Además hemos atendido a otros muchos que precisan hacer aquí algunos trámites para embarcar luego en otro puerto.

—¿Qué aprendiste al contacto con estas gentes?

—Que eso que llaman problemas y preocupaciones las «niñas bien» que hacen una vida más o menos vacía y superficial, raya en lo ridículo cuando no en una terrible tragedia de injusticia y egoísmo.

—¿Vives con ellos sus problemas?

—Sí; llega un momento en que

En Montero Ríos, 3, están las oficinas de la Comisión Católica Española de Emigración y de la Dirección Nacional del Apostolado del Mar. En ellas trabaja un grupo de señoritas sin otro interés que el de aportar su colaboración personal a la Iglesia. Miles de emigrantes y marinos han sido atendidos debidamente por la amabilidad, experiencia y sacrificios de estas jóvenes, que en el silencio minúsculo de su trabajo rutinario van escribiendo su maravillosa novela de apostolado y de caridad.

sus problemas nos parecen propios, llegando incluso a olvidarnos que pertenecen a otros, y hacemos lo imposible por encontrarles solución como si en ello nos fuera la vida.

—¿Cuál es tu misión concreta con respecto a los emigrantes?

—Atenderles en todo cuanto nos sea posible, no sólo en lo que se refiere a documentos y trámites, sino, muchísimas veces, ayudarles a solucionar sus problemas familiares y sus múltiples dificultades. Una vez que ha llegado la hora del embarque, acompañarles hasta el mismo barco, e incluso hasta los mismos camarotes; ahí es donde tenemos que arreglar todas las «pegas» de última hora, suavizar las despedidas, sobre todo con los más viejecitos. Algunos de ellos nos piden que escribamos a sus hijos para que no se olviden de ir a esperarles. Otras veces hay que cuidarse de que los niños que viajan solos vayan en compañía de alguna otra familia que se haga cargo de ellos durante la travesía, o bien encomendárselos al Padre capellán. En otras ocasiones se trata de recibir a los que viene de allí, siempre en contacto con los Capellanes de las oficinas de la Comisión Católica de aquellos países.

M.^a del Carmen Aguirre es —dentro del grupo mencionado— la que lleva más tiempo, y pesan sobre sus hombros de manera especial, bajo la dirección del Ilmo. y Rvdmo. Monseñor D. Jesús Espinosa y del P. Xavier de Esquibel, los problemas que día tras día exponen los emigrantes.

Abusando de su amabilidad, he querido que M.^a del Carmen nos expusiese claramente el sentido y alcance de esta maravillosa obra de la Iglesia. No hay dificultades, y ella me responde sin titubeos a mi programa.

↓ *Es natural...*



EL "MONTE UMBE"

INDEPENDIEMENTE del bache laboral que se ha producido en nuestras factorías de construcción naval, en general, por causas de todos conocidos y que no son del caso tratar en el presente comentario, es preciso admitir que el desarrollo de la construcción de barcos, atendido a normas de incremento, ha estado mediatizado por los incentivos favorables de la ley de 12 de mayo de 1956 razonada en las Cortes Españolas por el ministro subsecretario de la Presidencia del Gobierno, contraalmirante Carrero Blanco, quien apuntó los problemas más acuciantes que movían a la determinación estatal de salir en ayuda de nuestra flota de comercio necesitada de estímulos renovadores y, por consiguiente, en apoyo de una de nuestras actividades industriales básicas.

Uno de los aspectos clave tocados en aquella ministerial refiriéndose a la carencia de buques para transporte de pasaje oceánico y, especialmente, para emigrantes.

Y a la hora de hacer un recuento, siquiera de urgencia, de nuestras realizaciones navales del otoño que acaba de sumergirse por el escotillón de la Historia, debemos tener en cuenta a estos dos trasatlánticos que en 1959 comenzaron a atender a uno de nuestros tráfico deficitarios.

LOS DESGUACES

Atemperados por el aprovechamiento de materiales que trae consigo toda demolición, diluyeron su existencia en el desguace el "Magallanes", el "Cabo de Buena Esperanza" y el "Cabo de Hornos" y ese apartado del transporte de pasajeros, ya de suyo deficiente, se situó más en precario... Pero todo tiene su contrapartida. Y la Compañía Trasatlántica sustituyó al valetudinario "Magallanes" con dos soberbias unidades de origen italiano, el "Castelblanco" y el "Castelverde", excelentes unidades propulsadas por turbinas que ahora se nombran "Begoña" y Montserrat". Y el "Cabo San Roque" atendió al relevo del "Cabo de Buena Esperanza", y el ultramoderno, más confortable y veloz de los paquebotos españoles, el "Cabo San Vicente"—gemelo del "Cabo San Roque"—cubre ya con decoro superlativo la ausencia del "Cabo de Hornos" vencido por el fuego de los sopletes que acabaron con su estructura de elaboración norteamericana en Aviles... Y el "Monte Umbe".

El "Cabo San Vicente" y el "Monte Umbe", razón principal de este trabajo, barcos representativos de entre cuantos en 1959 fueron botados o entregados.

El "Monte Umbe" verificó sus pruebas oficiales con brillantez propia del caso el día 11 de abril de 1959, recorriendo las enfilaciones de Islares y Cérdigo—en la costa santanderina, 2.213.353 metros de longitud de corrida oficial— para fijar la velocidad en 18,2 nudos y verificando a continuación las oportunas pruebas de consumo. Se trata, como todos saben ya, de una hermosa motonave de 15.400 toneladas de desplazamiento, construida en los astilleros Euskalduna, cuyas características principales son: 115 metros de eslora, 19 de manga y 11,6 de puntal. Capacitado para el transporte de 585 pasajeros magníficamente acondicionados en cabinas de primera, segunda y tercera clase especial. Cuenta con 134 hombres de dotación. Y el día 14 del mismo inició su primer viaje comercial zarpando para La Coruña, al mando del capitán don Antonio Bengoechea Uribe, conduciendo pasaje y carga general con destino América del Sur, a cuya línea ha sido adscrita por su compañía armadora, la Naviera Aznar.

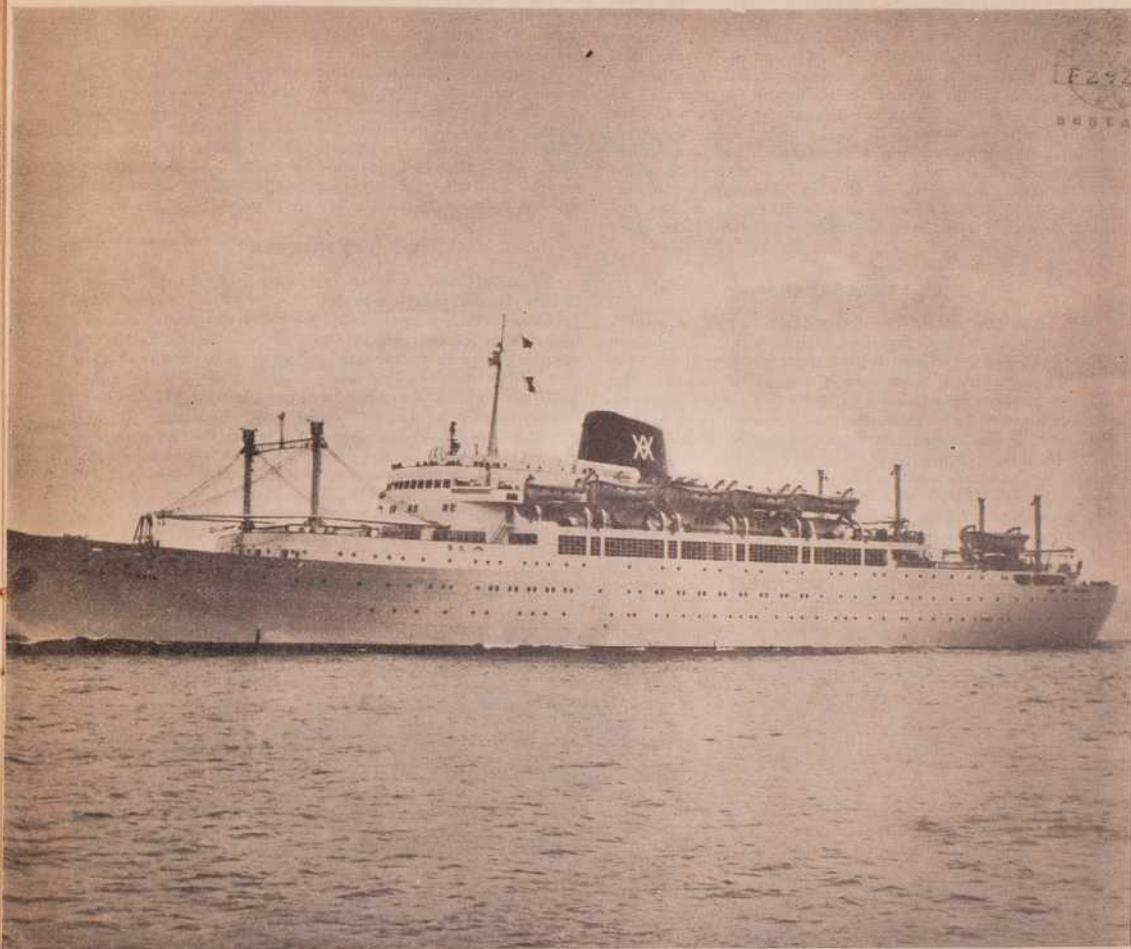
EL "CABO SAN VICENTE"

Y con ser señalada la significación del "Monte Umbe" en orden al remozamiento de nuestra flota mercante en general y a la asistencia de un tráfico determinado en singular, no cabe duda de que es aún más notable la incorporación del trasatlántico "Cabo San Vicente", cuyas pruebas oficiales se efectuaron un mes más tarde que las del "Monte Umbe", es decir, el 11 de mayo. El resultado obtenido en dichas pruebas fue altamente satisfactorio. El "Cabo San Vicente" alcanzó una velocidad máxima de 22,2 nudos y una media de 21,8.

Totalmente proyectado y construido en la factoría de Sestao, de la Sociedad Española de Construcción Naval, el nuevo trasatlántico—concebido y ejecutado como tal—ofrece las características siguientes: eslora total 159,65 metros; eslora entre perpendiculares, 155 metros; manga de trazado, 21 metros; puntal de franco-bordo, 13,60 metros; desplazamiento en carga, 16.700 toneladas. Tiene una capacidad para 845 pasajeros, distribuidos como sigue: clase única, 111; clase indistinta, 110; clase económica, 624. El total de su tripulación alcanza la cifra de 273 hombres. Tanto los camarotes de pasaje como los de la tripulación se han construido cuidadosamente y presentan un confort extraordinario. El buen gusto prevalece en toda la disposición interior de la hermosa motonave. Han sido especialmente tratados los proyectos de decoración de los salones para pasaje, en los que a la comodidad se une el ambiente de lujo necesario. Así, cabe citar como exponente de estas afirmaciones, la sala de fiestas, el sa-

El "Cabo San Vicente" y el "Monte Umbe"

Por RAFAEL OSSA ETXABURU



El trasatlántico «CABO SAN VICENTE» en ocasión de sus pruebas oficiales

EN 1959 ENTRARON EN SERVICIO DOS DE NUESTROS TRASATLANTICOS MAS REPRESENTATIVOS

Poco a poco se van cubriendo los tráficos deficitarios.-El petrolero "Talavera", nuestra mayor unidad... por ahora.-La motonave "Río Hijuela" unu botadura sensacional.

lón bar, la sala de escritura, el salón de turistas, halls de embarque, comedores, piscinas y otras diversas dependencias del navío.

La totalidad de los locales del nuevo trasatlántico que ha enriquecido la flota de la Compañía Ybarra, dispone de ventilación de aire acondicionado. Amplio espacio sobre cubierta para celebración de deportes al aire libre, piscinas, bares, gimnasio, peluquería, tiendas, acogedores salones de estar y de baile cinematográfico, bibliotecas, capilla... Realidades todas que distinguen al "Cabo San Vicente" como al trasatlántico más representativo de la Marina Mercante española. Distinción compartida con su gemelo el "Cabo San Roque" y como el adserito a la línea Mediterráneo-América del Sur.

EL "TALAVERA"

En este orden de ideas, obligadas a la cita de lo más sobresaliente del año en el capítulo Naval, es obligada también la referencia de la botadura del petrolero "Talavera", la unidad de mayor tonelaje de cuantos jamás se hayan lanzado en astilleros españoles. Es realmente lo que los italianos llaman un "fori serie". Un fuera de serie con sus impresionantes 41.500 toneladas de desplazamiento en máxima carga. Y con otros datos que abonan su importancia: 32.000 toneladas de peso muerto; 24.373 de arqueado bruto; 200 metros y pico de eslora; 27,4 de manga; 10,5 de calado, turbinas de vapor con una potencia de 14.000 caballos... Tanta

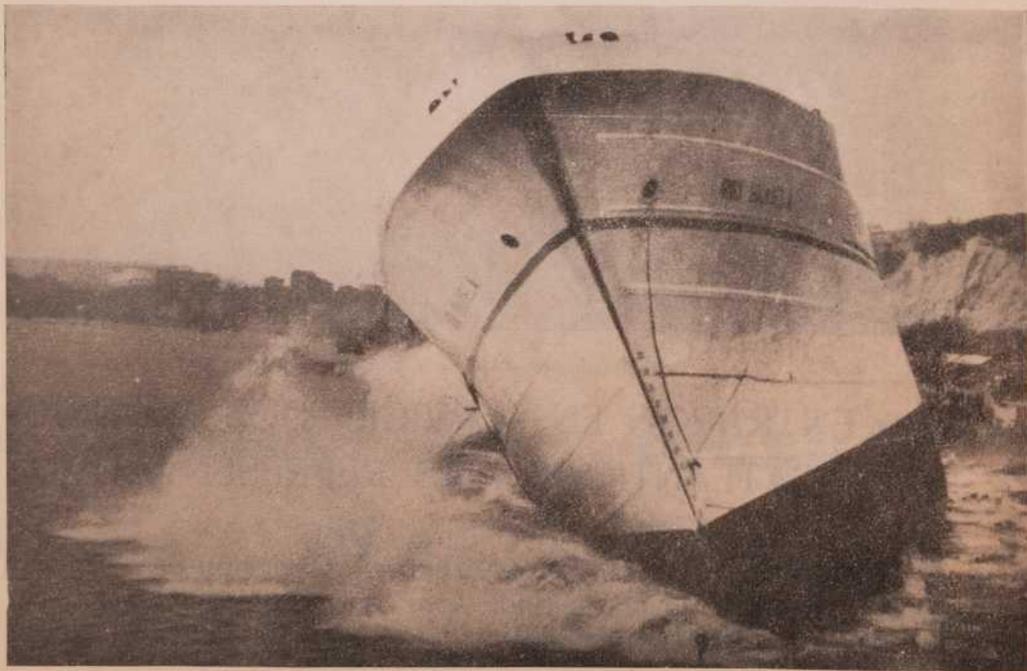
es su categoría que se trata del buque más ancho del mundo entre los de su mismo desplazamiento. Y cuando pretenda acicalar su obra viva ni siquiera le ha de servir el dique seco de El Ferrol del Caudillo. En Cádiz tendrán que atenderle.

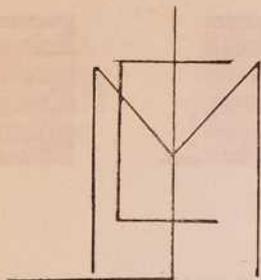
Buen certificado de validez este "Talavera" para la Naval de Matagorda, que mediante técnicas de vanguardia ha sabido configurar la impresionante prestación de este petrolero, serio refuerzo para la CEPESA... Y cuando su gemelo, el "San Marcial", y otros seis semejantes proyectados se unan a la flota de comercio española, alguna independencia alcanzarán nuestros fletes de transporte de crudos.

EL "RIO HIJUELA"

Y, por último, es correcta también la cita de otra botadura. Concretamente la del "Río Hijueta". Suceso ocurrido en junio en la ría bilbaína y que entraña nada menos que la perfección que han alcanzado los astilleros españoles en la técnica de la construcción naval. Con sus 2.000 toneladas de peso muerto, el "Río Hijueta" batió una marca. Es el barco de mayor tonelaje de cuantos en España se hayan lanzado por el sistema de costado tan empleado, por ejemplo, en astilleros holandeses y cuya razón de ser está en el aprovechamiento al máximo del propio lugar de trabajo. Y en este caso del "Río Hijueta", es la factoría de "Tomás Ruiz Velasco", de Desierto-Erandio, a quien corresponde el mérito de su lanzamiento, verificado con felicidad absoluta.

Momento en que la motonave «RIO HIJUELA» es lanzada al agua, por el sistema de costado, en astilleros bilbaínos





Singladuras de la Juventud Marítima Cristiana

Xavier de KRESALUTZ

Todos los que navegamos y otros que sin navegar sienten y valoran nuestra Marina Mercante, advertimos la indiferencia que entre sus miembros existe en relación con su título de cristianos, con su vida espiritual y formación religiosa.

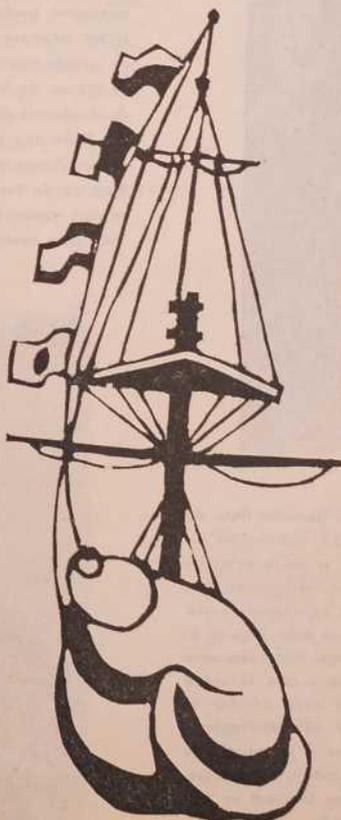
Lo que pretenden justificarse, alegan entre otras causas, su condición de marinos y de gente de mar con un régimen de vida poco corriente, la insuficiencia de formación etc... causas estas que atenúan la culpa pero que, en modo alguno, la justifican.

Como remedio a este estado de cosas, se instituyen los Centros del Apostolado del Mar, pero su gran labor que concierne no sólo al aspecto religioso sino también al social, es insuficiente; su labor es eficaz en los puertos, pero los marinos vivimos en la mar; y aún allí acuden ellos con su celo, pero los barcos son muchos y los marinos innumerables.

Por eso S. S. Pío XII, dijo: "Los apóstoles de los marinos deben ser los mismos marinos". Hace tiempo que se viene intentando un batallón de combate entre los marinos, de un frente caliente que rompa el hielo de la indiferencia de los corazones del mar, que deje oír su voz de luchas y los redima de esa indiferencia. Queremos que en la mar se viva en cristiano, se piense en cristiano.

Bajo el lema: "Al servicio de los demás", venimos actuando y formándonos.

Al comienzo del curso 1959-60 y organizadas por el capellán del Apostolado del Mar, P. Otamendi, tuvieron lugar unas jornadas apostólicas, a las que asistimos alumnos de la Escuela de Náutica y cur-



sillistas y oficiales de la Marina Mercante.

Podríamos equiparar estas jornadas a la raya que Pizarro trazó con su espada, cuando expuso a sus soldados la conquista del Perú.

He aquí la raya: Sí o no al cristianismo.

He aquí el Perú: La conquista del mar para Dios.

Todos los temas abordados en estas jornadas son de gran importancia y actualidad: ¿Tienes responsabilidad cristiana? ¡Hay que despertar! Tú eres responsable de Cristo en la mar. El cristiano cobarde es un traidor. Cristo te quiere valiente, honrado y hombre, entre tus compañeros. Y como colofón, nuestro Movimiento: La juventud marítima cristiana te espera en su rol, para hacerte amigo de Cristo.

Comenzamos nuestra labor siguiendo las orientaciones de la Acción Católica, ya que la J. M. C. quiere ser una especialización de la Acción Católica, para los marinos y entre los marinos. Nos dividimos en equipos. Procuramos formarnos en la acción y criterio cristianos.

Como base para esto, son siete los militantes que han hecho Cursos de Cristiandad. También otros cinco, y en breve, el mismo número, han realizado los Cursos de Vida. Todos los sábados se reúnen en el "Stella Maris" los equipos para sus reuniones.

Tenemos que salvar—a vida o muerte—un obstáculo que se interponga en nuestro empeño. Es nuestra ausencia y aislamiento profesional.

El rol de la J. M. C., salpica todos los mares. Tenemos que encontrarlos, pues, en un punto imaginario, para reunirnos, charlar, cambiar impresiones y orientarnos sintiéndonos un bloque fuerte, alegre y valiente.

DE LA



Con el espinazo profundamente inclinado y dolorido trata de consolarse llenando la cesta de pescado. La satisfacción de ver compensado su trabajo de la mar con la pesca generosa y abundante parece no importarle el sacrificio del cuerpo que, como una máquina, se dobla y se desdobra para terminar con la faena que duró, tal vez, días y días, en la mar. Esto es lo que se llama en concepto terrestre, la siega. Pero una cosa es ver los campos rizados por los trigales y otra la ardua labor del campesino que en desafío al sol suda durante la siega. También aquí cabe la amargura de una interrogante, ¿por qué a estas alturas en que la técnica y la maquinaria facilitan en muchos países adelantados el trabajo del hombre, no se implantan en los puertos medios que faciliten su trabajo? No es cuestión de dinero, ni de estudios, sino de comprensión y de caridad para estos hombres esclavos del trabajo que le dificulta la respiración y todo grato sabor a la vida.

Igual que un estante de libros, este barco recientemente llegado a puerto, ofrece el encanto y la maravilla de un orden y de una disciplina digna de elogio. Lo triste es que a la sonrisa plateada de las aguas y al color agradable de las escamas del pescado, no brote una sola sonrisa en los labios de estos marineros condenados a clavar sus cabezas en tierra como si les estuviese prohibido recrearse en el paisaje celeste. No es posible sonreír cuando los hombres le niegan un momento de reposo, de buena palabra y de todo trato social. Un grupo de marineros fija su atención en la cubierta llena de pescado. Cada uno parece confesar el barullo problemático de su alma. ¿Acaso será por aquello de "homo homini lupus"? Es hora ya de romper con prejuicios sociales y llenarles los cajones vacíos de pescado, de ilusiones y de entusiasmo a la vida, para cuando vuelvan a la mar no se sientan tan solos.



DE DE DE DE DE

Por JAIME BUDIÑO

Igual que en una sala quirúrgica, sin tanto lujo y un mucho arcaica, este hombre centra toda su atención en la delicada misión de hacer algo así —hablando en términos clínicos—, como la autopsia. Su esfuerzo queda bien patente en la hinchazón de sus venas que, como estrechos ríos de sangre, corren a lo largo de sus forzudos brazos. También así se llena una vida. A poco que se ahonde en la capacidad de sacrificio de la mar de estos hombres veremos que ellos solos, independientes, con la única compañía del silencio, constituyen toda una bellísima página en el desarrollo turbulento y agrio de la humanidad. Si supiésemos que no hay mejor ciencia y sabiduría y santidad que el exacto cumplimiento del deber, no juzgaríamos a estos marineros —a quien representa este hombre— como apartados de la sociedad y de la comprensión humana. El acercamiento a ellos sería para nosotros toda una lección de buen vivir.



Lo peor de todo es ese niño descalzo, oliendo, a temprana edad, a pescado. ¡Qué expresión más amarga la de ese otro hombre que le ve pasar! ¡Qué contraste la de la mar tranquila, ligeramente rizada, quieta y maravillosa, con los rostros sombríos y arrugados de los marineros en plena labor! No, no hay derecho a este abandono exagerado con los niños de la mar. Es hora que hagamos de la Biblia un testimonio viviente, lógico y real de nuestro cristianismo. ¿Cómo? Bien pudiera ser que a la llegada a puerto, les cogiésemos de la mano y les llevásemos a un centro apropiado de diversión. Los marineros, por qué sí, no tienen más centro de cultura que la taberna. Y no es porque ellos lo quieran. Es porque se les niega todo cuidado y ayuda. Hay que ver la manera de amarles con hechos y no con compasión. Junto a los puertos pesqueros levantarles un centro donde puedan expandirse, con libros apropiados a su mentalidad y trabajo, revistas y juegos que suplan la copa de la taberna, música y bar para que todos unidos vivan entre sí la ley católica del amor y la vida íntima de sus corazones.

Al habla con los oficiales del barco mercante

“TRES FORCAS”

Félix Eguía Budiño



Tan pronto como llegamos a puerto un miembro de la tripulación sufría un fuerte dolor de muelas. Se dirigió a un odontólogo. Después de varios preparativos el médico-odontólogo se dispuso a extraer la muela doliente. El paciente se dió cuenta que no la tenía anestesiada y le dijo:

—¿Cómo me va a extraer la muela sin anestesia?

El odontólogo se disculpó diciendo que en aquellos momentos no disponía de ella. Y con un retintín que dejaba escapar en sus palabras respondió:

—¿Es que un marino como usted va a impedir la operación por el mero hecho de que no tenga anestesia?

Me callo. El oficial puntualiza.

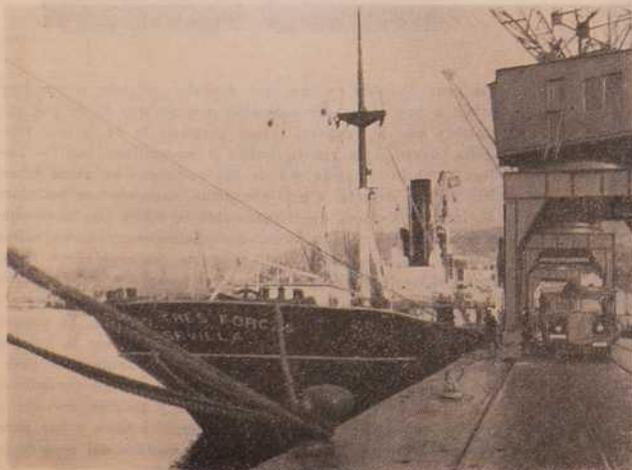
Sin duda que después de lo narrado no necesita aclaración. Como si los marinos estuviésemos constituidos de una naturaleza distinta de los demás hombres. Creo que no necesito explayarne más. Sin embargo, no es sólo esto lo que fastidia; hay problemas todavía de mayor envergadura sin solucionar.

—¿Uno de ellos?

—La cuestión del Montepío.

—¡Entonces...!

—Sinceramente que llevamos toda la vida recibiendo proposiciones de ayuda, de consideraciones, de apoyo crematístico, pero sin realidades. No nos hacen caso a los problemas que les planteamos.



¡Cuidado!



¿Camarote?

—¿Y a qué se debe esa desconsideración?

—En parte la causa y razón de este olvido la tenemos nosotros mismos. La proposición personal no tiene fuerza moral cuando se hace aisladamente. Y aun cuando se debiera tener en cuenta—pues muchas veces exponer una idea personal añade a la generalidad—queda archivado entre los papeles de despacho sin que lo consideren digno de estudio y de solución urgente.

—¿Y cómo cree que se conseguiría esa unión para que a la hora de exponer un problema llevase el sello inconfundible de urgencia y de consideración por parte de la mente rectora?

Llevando a la realidad lo que más de una vez se ha propuesto. Esta proposición consiste en crear una especie de colegio. Ahora bien, ¿por qué se paralizó? Tal vez porque los que pueden ayudarnos no poseen idea exacta de nuestros problemas.

—¿Y cuál sería la finalidad de ese colegio?

—Fomentar y alcanzar la unión de marinos y sentirnos más fuertes a la hora de exponer un problema. El S. E. U. apoyó siempre estas sugerencias, y cuando todo parecía que iba a cuajar en óptimas realida-

des he aquí que incomprensiblemente se paralizó.

—Hace poco se ha reformado los estatutos del Montepío Marítimo Nacional.

—Por cierto que dichos estatutos suponen un total desconocimiento de la vida del mar. Hay que tener en cuenta que la vida del mar exige mayor sacrificio que la vida terrestre. No hay, no existe proporción equitativa entre el apoyo del Montepío Marítimo con las exigencias y naturaleza de la vida marina.

—¿Cree que es peor que el anterior la reforma, las nuevas disposiciones legales del Montepío Marítimo?

—Sí.

—¿Por qué?

—Por el problema de la edad.

Hoy el marino ha de trabajar prácticamente hasta los 57 años, y según la legislación anterior era hasta los 60 años. Como Vd. comprende, a poco que se tenga un mínimo de conocimientos de la vida del mar, esto es absurdo. Más que por los peligros mismos por la vida dura que hay que arrastrar. Y cuando se llega a esta edad el hombre sale totalmente desecho y sin posi-

¿Comedor?



bilidades de un descanso lógico en la vida.

—¿...?

—Y le diré la razón. Un hombre en tierra se mantiene en unas condiciones físicas muy superiores. La disciplina del trabajo no es tan dura, aunque haya que hacer un paréntesis para ciertos aspectos del trabajo. Mientras que en la vida de la mar, un hombre que llega a los 55 años está imposibilitado de rendir con eficacia su labor encomendada. Y esto se deja sentir notablemente en un barco. No nos puede extrañar, sin embargo, este desconocimiento de la vida del mar; estamos dependiendo del Sindicato de Transportes. Y a nadie parecerá lógico que toda una flota mercante pueda depender de un Jefe de Estación... en el orden social.

Segundos de silencio que aprovechamos para saborear un rico y añejo coñac con que hemos sido obsequiados por los oficiales. Un oficial que no bebe nos dice:

—La vida de la mar nunca está bien pagada y menos correspondida.

—No es curiosidad sino deseo de puntualizar. ¿Cuánto gina Vd.?

—1.600 ptas. de sueldo y 300 pe-



El Capellán del A. del Mar, Xavier de Esquíbel, con el telegrafista del «Tres Forcas». La perro no tiene extraños.

setas mensuales de sobordo, aproximadamente.

—¿Y cuántas horas de trabajo tienen?

—No 8 horas como normalmente trabaja un hombre en tierra, generalmente más. Cualquiera cargador de muelle gana más que un oficial en esta línea, cualquiera que sea su categoría. No tiene más que compararnos con un oficinista, no sólo a la clase de trabajo, sino también del tiempo y de la forma.

—¿Cómo me definiría Vd. la vida del marino?

—Con una sola palabra repetida cientos de veces, trabajo, trabajo, trabajo, trabajo...

—¿Hay dificultades para conseguir una plaza de oficial en un barco?

—Todavía más que para conseguir un puesto de dependiente en un comercio o una plaza del Estado. Le diré que aún cuando en Francia son 70.000 y aquí en España 28.000, hay mayores dificultades por el número de barcos reducidos con que contamos en la nación. Y hablando del exceso del trabajo le diré que

ayer domingo nos vimos obligados a cargar madera, hierro, chapas... ¡Domingo...! ¡Y no teníamos retraso! El mundo se lamenta de la esclavitud de muchos pueblos y no se enteran de que también los marinos —que no somos un pueblo sino un mundo pequeño, pero un mundo— somos esclavos de una vida miserable. Esto forzosamente tiene que repercutir en la vida de las costumbres y en la vida espiritual.

Seguimos discutiendo de otros problemas. Recorremos después los departamentos. Un grito de violencia asoma a nuestros espíritus. Por comedor, un pasillo; por camarote, un cuartucho al que hay que entrar de perfil y en donde duermen cuatro hombres; por baño, un cubo de agua y para aseo un espejo rayado. Todo esto me trajo a la memoria aquel dicho de Santo Tomás: "Para que la vida del espíritu tenga un desarrollo lógico y se viva consciente es preciso un mínimo de condiciones humanas. Y esto es lo que falta y es necesario solucionar urgentemente. ¿Qué hace el Montepío Marítimo Nacional? ¿Qué hacemos nosotros, el Apostolado del Mar?"

M. A. R.

MOTOPESQUEROS DE ALTURA
REUNIDOS

VIGO

Los pescadores
y los accidentes
de mar

En el diario "A B C", de Madrid, se publicó el siguiente comentario:

Queremos destacar hoy, por su labor trascendente, la que lleva a cabo la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, integrada en el Instituto Social de la Marina desde 1941 y que acaba de cumplir las bodas de plata de su primera etapa fundacional. Hasta sólo hace unos años, era verdaderamente angustiosa la situación que se planteaba a numerosas familias de condición humilde cuando la tragedia aparecía sobre las embarcaciones pesqueras. No son exclusivamente los temporales los que originan víctimas a bordo de aquéllas; también son frecuentes los accidentes de trabajo de diversa índole, que producen muertes e incapacidades permanentes o temporales. Cada año, en nuestros litorales o lejos de aguas españolas, pierden la vida docenas de pescadores y sufren lesiones de diversos pronósticos varios centenares más, índice que refleja bien claramente, lo accidentado y peligroso de las faenas maríneas y resalta la importancia que revisten cuantos avances se logren para la seguridad social de los trabajadores del mar.

La Mutualidad acoge actualmente a la casi totalidad de la población pesquera española, ya que su acción beneficia a más de 160.000 tripulantes de 29.000 embarcaciones de vapor, motor, vela y remo, siendo éstas dos últimas modalidades las que dan un mayor contingente de afiliación. Puede añadirse como dato expresivo, que los salarios asegurados rebasan al año 855 millones de pesetas. Con ser de suma importancia su específica función—pa-

go de los siniestros, fijación de pensiones vitalicias, etc.—, en la que invirtió durante el año último cerca de 30 millones de pesetas, la Mutualidad de Accidentes de Mar afronta espontáneamente otras actividades de marcado carácter benéfico, que denomina "Obra graciable o asistencial complementaria", que es el mejor testimonio de lo que el mutualismo puede hacer para mejorar las prestaciones establecidas. Así acude con socorros inmediatos a las familias de las víctimas y entrega indemnizaciones a derechohabientes de fallecidos a bordo por muerte natural, misión que viene a cubrir con cristiano entendimiento, aquellas circunstancias que no quedan incluidas en las herméticas clasificaciones de la legislación, en el campo sanitario acusa, asimismo, un progresivo avance en beneficio de los pescadores, pues en la Clínica de Barbate de Franco, una de las mejores que existen en su género —en 1958 se efectuaron en ella más de 500 intervenciones quirúrgicas—, hay que sumar la existencia de 150 policlínicas de urgencia, con

equipo quirúrgico, distribuidas por todo el litoral español, esencialmente en aquellos lugares en los que una farmacia se encuentra muy distante.

Otra de las características más acusadas de la Mutualidad—cuyo respetable patrimonio está totalmente al servicio de los pescadores, sin otra limitación que la que impone el obligado fondo de reserva—, la ofrece su obra de orfanatos. Además de las prestaciones legales o graciables que hemos enumerado, al sobrevenir la muerte del pescador se hace cargo de los huérfanos que deja y los ingresa en sus establecimientos propios de Sanlúcar de Barrameda, Sada y Cádiz (en período de instalación). En la actualidad hay acogidos en ellos 300 de uno y otro sexo, procedentes de todas las regiones marítimas de España, siendo los que dan mayor contingente, Málaga—con 24—, Almería, Ceuta, Malpica y Tarifa. Por esos magníficos internados, que visitan, ayudan y estimulan distinguidas personalidades españolas, han pasado ya unos 700 huérfanos, cuya



adecuada formación intelectual y profesional les ha permitido luego incorporarse con plena eficiencia a distintos puestos de trabajo.

No hay que decir que toda empresa benéfica-social vive y se mueve con un respetable sumando presupuestario. Pero está en marcha y con firmeza progresiva. Son los propios pescadores españoles quienes la sostienen y enaltecen con encendidas frases de gratitud. La divulgación de la labor de meritorias entidades, que alienta el Instituto Social de la Marina, es el más cumplido elogio que de ellas puede hacerse. Y eso precisamente es lo que hemos pretendido.

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Con el presente número de STELLA MARIS, termina la publicación de los correspondientes a 1959. Por tanto, el próximo número—primero de 1960—, será enviado a nuestros suscriptores contra reembolso, a no ser que nos giren el importe de la suscripción (36 ptas.) antes de la salida del mismo, por lo que les quedaríamos muy agradecidos.

EXTRAORDINARIO DE "STELLA MARIS"

Aquellos de nuestros lectores, amigos y simpatizantes del Apostolado del Mar, a quienes interese recibir el número extraordinario de 80 páginas y con numerosas fotografías, que hemos publicado recientemente, dedicado al CONGRESO INTERNACIONAL DEL APOSTOLADO DEL MAR, celebrado en Vigo en Octubre de 1959, pueden solicitarlo de nuestra Administración, enviando por giro postal su importe de 20 pesetas, o bien indicando que desean recibirlo contra reembolso.

El
A. del Mar
y el
marisqueo

Los marisqueeros del municipio de Poyo (Pontevedra), cuyo litoral comprende desde el puente de la Barca hasta Sanguenjo, tienen su templo en Campelo par adese de él recibir las enseñanzas religiosas que exige el Apostolado del Mar. Hace un mes que fué solemnemente bendito por el Cardenal Arzobispo de Santiago. Con exactitud el 22 de agosto pasado. Pero ¿también se mete el Apostolado del Mar con el marisqueo? También. Y por ventura entre las clases marineras, los marisqueadores sean los que más lo necesitan.

Ignoro los problemas de otras zonas. Sin embargo imagino que son parecidos a los de los marisqueadores de Poyo. Y lo primero que debemos decir es que se ha adelantado muy poco desde hace tres mil años. El turista que visita las citanias y castros prehistóricos no deja de admirar la cantidad de restos de moluscos que llegaron hasta nosotros en los famosos "concheiros". Los millares de metros cúbicos de concha de almeja, berberecho, ostra, vieira, mejillón, etc., almacenados en el "concheiro" revelan uno de los capítulos principales de la alimentación de las razas prehistóricas estacionadas en las rías gallegas. Pues lo mismo acontece hoy, si bien, porque la seguridad de la vida moderna no necesita guardarse tras los muros de la citania o en el alfozamo del castro, no existen ya los "concheiros". Los restos del molusco puesto en conserva o vendido en

el mercado, se convierte en harina para calcificación de los piensos, sobre todo avícolas, o enriquecen de carbonos la línea próxima al caseario. Ya no se acumula en el determinado lugar del "concheiro". Lo cierto es que, abierta la veda, no hay casa en el municipio de Poyo que no tenga uno o varios miembros capturando marisco. Otras profesiones como de carpinteros, albañiles y hasta tenderos cesan momentáneamente para ser todos marisqueadores. He aquí ya un abuso que las autoridades competentes deberían cortar, pues no es justo que al que vive siempre en lucha con el mar, cuando éste le ofrece algún beneficio pingüe, otros de profesión no marinera vayan a participar de él. Con un simple carnet que autorice la profesión y la vigilancia de los celadores creo que ya estaba resuelto. Y no sufriría merma el trabajo de otras profesiones.

Pero el principal problema de la clase mariscadora depende del régimen de vedas. Necesariamente se ha de proteger la producción de marisco y prohibir su captura durante el tiempo de la reproducción o en espera de que dé las medidas reglamentarias. Se lleva a cabo no con una racionalización técnica de la explotación y siembra, sino por la simple veda. Esto trae como consecuencia que los marisqueadores viven un período de riqueza y euforia mientras dura la captura de los moluscos. Y el resto del año a crédito de los comercios pueblerinos. Una

tan anómala organización económica de la vida no puede favorecer la práctica religiosa y moral. El Apostolado del Mar ha de llevar a la clase mariscadora el convencimiento del ahorro como base indispensable para la libertad de las decisiones personales, de la virtud y de la religión. Pero pienso que esta es una solución a medias. Hay que ir al planteamiento y solución radical del problema. Me parece la siguiente, que determina la reflexión sobre dos extremos:

Existe una clase marinera mariscadora que tiene su medio de vida en la captura de los moluscos. Estos se producen en abundancia suficiente para constituir una riqueza nacional en las rías bajas gallegas. 1.º Mediante escuelas técnicas o equipos volantes es necesario formar a los mariscadores para que sepan acrecentar y seleccionar la producción natural. 2.º Mediante el cultivo técnico de las especies de moluscos en plantas piloto, ensayando las que mejor convengan a cada zona, se puede no sólo extender las zonas de producción sino principalmente acrecentarlas en donde ya existen. No es lo mismo, por ejemplo, dejar que el maíz se reproduzca naturalmente en una finca que dirigir técnicamente su cultivo seleccionando semillas. Igual acontece con el marisco y las arenas de las rías bajas gallegas, que son las fincas que lo producen. 3.º Se hace necesario, finalmente, organizar una unión distribuidora del marisco racional y técnicamente producido por mariscadores que comprenden perfectamente su misión, para que los beneficios del intermediario cedan todos en pro del mariscador.

En ninguna otra parte pudiera mejor traerse el adagio: "Ayúdate, que Dios te ayudará". Los mariscadores necesitan ayudarse mutuamente, sin recelos de una dirección técnica, confiando en el esfuerzo común. Solucionando el problema económico, las actividades del espíritu, culturales, éticas y religiosas podrán seguir un cauce enteramente normal. El Apostolado del Mar ha de tener en cuenta todas estas facetas del problema y solucionarlo valientemente, mirando a la raíz.

Mientras un "Plan Galicia", del que se ha hablado ya, rectamente concebido y técnicamente dirigido, no se lleva a cabo, la labor individual y por zonas puede ser útil. En Poyo nos disponemos y preparamos para esta labor. ¡Ojalá suene pronto la hora de realizarla para beneficio de la clase mariscadora! Mientras un Templo a Nuestra Señora de Fátima en el pueblo eminentemente marisquero de Campelo es ya argumento que la bendición de Dios está con nosotros.

J. M. Delgado Varela



CONSERVAS DE PESCADO

MASSÓ

V I G O

UNA MONTANA SUBMARINA EN EL TIRRENO

Una expedición científica ha descubierto una montaña altísima submarina a gran profundidad del Mar Tirreno. La expedición ha descubierto también que la máxima profundidad del Mediterráneo es de 4.800 metros.

Los descubrimientos científicos han sido hechos desde el barco Académico Vavilov, que durante tres meses ha efectuado un crucero por el Mediterráneo, recogiendo una serie de datos que serán analizados y refundidos por los científicos antes de ser comunicados a los institutos geofísicos de los demás países, dentro del programa de cooperación para el Año Geofísico Internacional. Algunos de estos datos conciernen al grado de salinidad y a las corrientes marinas en el Mediterráneo.

EL "FRANCE" A LA VISTA

El 11 de Mayo de 1960, a las cinco menos cuarto de la tarde, el trasatlántico France, que se construye para la Compañía General Trasatlántica y que tendrá un registro bruto de 35.000 toneladas, con capacidad para 1.500 pasajeros, de los cuales ya se han inscrito 500, realizará el viaje inaugural El Havre-Nueva York, previsto para la primavera de 1962. Se da como muy probable que las plazas restantes sean cubiertas antes de que el barco sea puesto a flote. Tal es el interés que ha despertado este crucero del barco más pesado de cuantos han sido botados en astilleros franceses. El Normandí, no pasaba de las 30.500 toneladas.

EL EMIGRANTE NUMERO 30.000

Por estas mismas fechas dimos cuenta el año pasado, en el número 17 de "PANJON", de haber embarcado rumbo a América, el emigrante núm. 20.000 del Programa de Reagrupación Familiar, patrocinado por el Gobierno español y el Comité Intergubernamental para las Migraciones Europeas, que en España está encomendado a la Comisión Católica Española de Migración. Uno de estos días, concretamente el 10 de noviembre, embarcó en uno de nuestros puertos el emigrante número 30.000.

En estos pasajes, el Gobierno español y el CIME han invertido más de 142 millones de pesetas, que, sumados a los 86 millones que han puesto los interesados, hacen que el volumen de la cifra invertida en la reagrupación de familias supere los 229 millones de pesetas.

El número de familias reagrupadas hasta la fecha, asciende a 14.495. El número de esposas reunidas con sus ma-

ridos es de 6.532, y el de hijos, de 10.944. El resto de los familiares reagrupados son padres, hermanos, sobrinos, etc.

La nación que ha recibido más familiares es Argentina, que ha abierto sus puertas a 10.430. Siguen Venezuela, con 8.941; Brasil, 6.895; Uruguay, 3.056; Colombia, 630; Chile, 698; Paraguay, 74, y Costa Rica, 3.

A AUSTRALIA, EN EL "ORIANA", EN UNA SEMANA MENOS

Según informamos en nuestra "Síntesis de Prensa", el 3 de noviembre fué botado en los astilleros de Barrow-in-Furnes, un buque de nuevo tipo, el Oriana, cuyas características más importantes son dignas de destacar. La más notable es, probablemente, su vasta superestructura de aluminio. Se han empleado en ella casi mil toneladas de este metal. Economizado peso, se ha podido aumentar la capacidad de transporte hasta el punto de que se ha añadido una cubierta más.

Otra de las innovaciones técnicas con que cuenta este trasatlántico de 40.000 toneladas, consiste en la propulsión trans-

cialmente equipado para reproducción de alta fidelidad.

En la instalación eléctrica de este nuevo coloso se han empleado 2.500 enchufes, 500 timbres de llamada, 700 teléfonos y 15.000 accesorios de alumbrado. En los camarotes de primera hay planchas eléctricas y mesitas de planchar.

Los botes salvavidas son de construcción especial, habiéndose empleado en ellos la fibra de cristal, que es extremadamente resistente y durable, y están colocados a menor altura que la usual.

A pesar de todo esto, el Oriana ya no es el más moderno de los trasatlánticos británicos, pues ocho días después de su lanzamiento se botó en Irlanda del Norte un buque de pasajeros de mayor desplazamiento: el Canberra, de la P. & O. Line.

EL CASO DEL SUBMARINO "VIRULENT"

El Gobierno británico pagará la suma de 5.000 libras esterlinas (840.000 pesetas) a los pescadores españoles que salvaron el submarino británico Virulent.

En julio de 1958, el Gobierno británico

P O R E S O S

versal, con la cual el buque se podrá trasladar lateralmente con sus propios medios.

Su velocidad será de 27,5 nudos, resultando que con dos barcos de este tipo se podrán transportar en un año tantos pasajeros como con tres del tipo de 29.000 toneladas, 22,75 nudos, con la ventaja de que el costo inicial y el número de tripulantes necesarios para los dos buques, son considerablemente inferiores a los que corresponderían a los tres de tipo menor. La velocidad del Oriana reduce en una semana el tiempo de viaje entre la Gran Bretaña y Australia.

Puede transportar 638 pasajeros de primera y 1.496 de clase turista, y lleva 903 tripulantes. El espacio de bodegas es de 5.500 metros cuadrados y gran parte de él estará refrigerado.

Para los pasajeros de primera cuenta con varios alojamientos de lujo, que vienen a ser pisos completos, con recibidor, salón de estar y mirador propio. Tiene, además, un salón de cine, biblioteca, grandes salas de juegos y hasta un salón de música —el Salón Rojo— espe-

decidió desguazar el Virulent para reducirlo a chatarra y, con este objeto, retiró del buque, en Malta, determinado equipo. El submarino, a continuación, se envió al Reino Unido, remolcado por un remolcador contratado por el Almirantazgo. El 17 de diciembre de 1958, el submarino, por rotura de la amarra, quedó a la deriva, en medio de una violenta tempestad, frente a la costa noroeste de España. El remolcador buscó al submarino durante tres días y tres noches sin resultado, y, finalmente, a causa del mal tiempo y de la falta de combustible, se vio obligado a abandonar la búsqueda, durante la cual el remolcador radió repetidamente señales de precaución a las embarcaciones, en la frecuencia internacional de peligro, y comunicó la pérdida temporal del submarino al Almirantazgo británico. El Almirantazgo publicó una advertencia oficial a todos los buques, el 17 de diciembre, desde todas las estaciones de radio y por los canales internacionales corrientes. El submarino Virulent fué avistado luego por pescadores espa-

ñoles, que lo condujeron a Pasajes el 7 de enero de 1959.

El 10 de enero, la Embajada británica en Madrid informó oficialmente al Ministerio de Asuntos Exteriores que el submarino era propiedad del Gobierno británico, y solicitó su liberación, de acuerdo con el principio de inmunidad soberana.

El valor del submarino para los fines de salvamento es su valor como chatarra. Este valor asciende a 7.167 libras esterlinas. En un Tribunal británico, al que los salvadores pueden recurrir para el reconocimiento de su reclamación, el premio normal a los mismos sería del orden de la tercera parte del valor del buque como chatarra. En vista de los servicios prestados por los pescadores españoles, y de sus actos valerosos, el Gobierno inglés, voluntariamente, desea duplicar esta suma, aumentándola hasta 5.000 libras esterlinas.

UNIVERSIDAD LABORAL MARITIMA EN LA CORUÑA

La primera Universidad Laboral Marítima será creada en La Coruña, según ha declarado el ministro de Trabajo, se-

das, 257 metros de eslora, 46 metros de manga, 35 nudos de velocidad. Su dotación se compone de 2.379 hombres. Tiene capacidad para el transporte de 60 aviones, pudiendo lanzarlos, por medio de catapultas, a razón de uno cada treinta segundos. Los franceses se han gastado en el *Clemenceau* treinta mil millones de francos.

Ni que decir tiene que, no obstante estas características, el *Clemenceau* es un portaaviones "ligero". El *Ark Royal*, inglés, tiene 46.000 toneladas de desplazamiento; el *Forrestal*, norteamericano, desplaza 59.000 toneladas, y su cubierta mide 315x768 metros y costó 218 millones de dólares.

EL TEMPORAL AFECTO A LOS VIVEROS FLOTANTES DE MEJILLONES

A consecuencia del temporal que azotó las costas gallegas entre los días 18 de noviembre y 7 de diciembre, se han hundido hasta 112 viveros, la mayor parte de ellos instalados en la Ría de Arosa, 76; 9 en la Ría de Pontevedra, y 27 en distintas zonas de La Coruña. Los casos de tres, cuatro y siete viveros hun-

didados por empresa explotadora, son varios, constituyendo este número, para alguna de ellas, la totalidad de sus instalaciones. Se calcula que la dotación de cuerdas de cultivo de estos viveros hundidos o varados, pasa de 60.000, e igual cantidad la de las desprendidas de los viveros a flote. El molusco de las cuerdas sumergidas y el perdido en las demás, representa una cifra de unos seis a siete millones de kilos. Se da como probable que las pérdidas alcancen alrededor de los treinta millones de pesetas, calculándose en dos millones lo que costará el salvamento de las instalaciones afectadas.

El A. del M. en el mundo

ORIENTE MEDIO

En el Oriente Medio, a pesar de ser una nueva área del A. M., se han hecho grandes progresos. En Alejandría existe ya un club para marinos católicos, y en otros puertos han sido nombrados Capellanes. Casi todos ellos han podido organizar algún club para atender a los marinos que les visitan. Los PP. Franciscanos de la Custodia de Tierra Santa efectúan la mayor parte del trabajo en esta área y el A. M. les está altamente reconocido.

BILBAO

El P. Otamendi trabaja actualmente en la estructuración de los estatutos por los que se ha de regir la juventud marítima cristiana en España. Cuenta como base firme con 30 jóvenes dedicados, con los que está trabajando a fondo para que sean la semilla fructífera que haga de la J.M.C. la verdadera obra de vida espiritual viril e intensa para los marinos.

VIGO

En fecha próxima saldrá hacia el Sur y Este el Director Nacional, don Jesús Espinosa, y el P. Esquibel, con objeto de visitar los Seminarios. De esta manera completarán el anterior viaje a los Seminarios del Norte y Noroeste.

SAN SEBASTIAN

El Rvdo. P. Manuel Valenciaga, delegado diocesano del A. M. en San Sebastián, trabaja activamente en la reorganización de la junta diocesana del A. M., que estará integrada por las fuerzas vivas del mundo marítimo de aquella Diócesis. Es de justicia resaltar que San Sebastián es la Diócesis en que, según nuestros informes, marcha más eficazmente el A. M. en el ámbito diocesano.

7 MARES

ñor Sanz Orrio, en terrenos propiedad del Servicio de Mutualidades y Montepíos Nacionales. En ella serán acogidos, en régimen de internado, huérfanos e hijos de pescadores y marinos mercantes para ayudarles a su formación profesional en grado superior al de las Escuelas de Orientación Marítima, e inferior al de Centros docentes que otorgan títulos oficiales. También ingresarán dentro del porcentaje de matrícula que se determine, los huérfanos e hijos de trabajadores afiliados a los distintos Montepíos y Mutualidades. La Universidad Laboral facilitará a las industrias pesqueras un personal especializado que permita producir más y mejor, y la Armada contará con un semillero de marinería bien capacitada.

UN PORTAAVIONES FRANCES: EL "CLEMENCEAU"

Se trata del mayor barco de guerra construido en Francia, y es netamente francés; concebido, ejecutado, lanzado y acabado en los astilleros de Brest. Características principales: 31.000 tonela-

Librería BALMES

Eugenio Barrientos López

Velázquez Moreno, 22

V I G O

1 A causa de un agarrotamiento en el motor, que dificultaba su navegación, con grave peligro de irse contra la costa, demandó auxilio el costero de San Sebastián "Juan María Artaza", cuando se encontraba a milla y media al Norte de Punta Galea, acudiendo el pesquero bermeano "Santa Jesús", que lo remolcó hasta Santurce. El barco averiado navegaba desde Gijón a Zumaya con cargamento de carbón.

3 A las 124 millas al Nordeste de Lanzarote, donde trabajaba con tiempo muy duro, sufrió una vía de agua en el casco el bou de Huelva "Mari Celi", siendo remolcado por el pesquero "Hernández Zapata", que lo condujo a Arrecife. Los tripulantes del "Mari Celi" se habían visto obligados a arrojar al mar 46 toneladas de sal, gas-oil y agua, el arte de pesca—que luego fué recuperado—y otros enseres.

5 Dos remolcadores han salido de la Pallice (Francia) para prestar ayuda a los pesqueros españoles "María del Amparo" y "Amparo del María" que habían encallado en una isla próxima a las costas francesas. El auxilio fué solicitado por radio desde los barcos españoles.

6 Un barco de guerra francés ha detenido y conducido a Cherburgo al mercante alemán "Bilbao", sospechoso de llevar armas para los rebeldes argelinos. Personal de la Armada francesa procede a la descarga de las mercancías que transportaba el "Bilbao", mientras la policía impide que nadie se acerque al barco.

9 Comunican de Houston (Téjas) que los bomberos han extinguido el fuego a bordo del barco-cisterna "Amoco Virgini", de 12.573 toneladas, en el que murieron siete miembros de la tripulación, incluido el capitán.

10 A 150 millas al Noroeste de la isla de la Palma (Canarias), se produjo un incendio a bordo del mercante portugués "Monte Brasil". A las llamadas de socorro acudieron barcos de diversas nacionalidades, entre ellos el cargero noruego "Arthur Stove", que rescató nueve naufragos. El fuego pudo ser reducido y el "Monte Brasil", completamente anegado y con la proa muy hundida, se dirige hacia la isla de Madeira o Lisboa, según le permitan sus recursos.

11 El pesquero alicantino "Virgen del Socorro", se ha hundido cuando se hallaba atracado en el puerto, frente al Real Club de Regatas, por habérsele abierto una vía de agua inesperadamente y sin que conozcan las causas. No había tripulantes a bordo y organizados los trabajos de salvamento, el barco fué puesto a flote con importantes daños en las máquinas.

12 Un pesquero francés, "Mon Reve", ha "pescado" un submarino sumergido en aguas del Golfo de Vizcaya y hubo de cortar sus redes para liberarlo, según informó el propio pesquero. Posteriormente un submarino de la Marina Francesa informó que había pasado bajo el pesquero, pero no dijo nada de incidentes.

14 Informan en Salzburo que una embarcación de la edad del bronce ha sido hallada en Turba, cerca de un lago, el Wallarsee. La embarcación, una tosca piragua, está construida con el tronco de un árbol y su antigüedad ha sido establecida por el profesor Hell, jefe del Departamento Arqueológico provincial.

17 Diecinueve embarcaciones vizcainas, con tripulantes de Bermeo, de Lequeitio y de Elanchove, han partido del primero de estos puertos para dedicarse a la pesca del atún en aguas de Dakar. Los pescadores asistieron a una misa que ofició el P. Berriatúa, y fueron despedidos a los acordes del solemne "Agur Jaunak". Rebasado el Cabo de Machichaco, y con los barcos formados en abanico, las tripulaciones rezaron ante la ermita de San Juan de Gaztelugache.

18 Se confirma la noticia del naufragio del pesquero de Marín "Santiago Cerviño", cuyos tripulantes, doce hombres en total, han perecido. Este barco tenía anunciada su llegada a Vigo para las diez de la noche del día 16. En distintos puntos de la costa han aparecido los cadáveres de algunos de los tripulantes. La catástrofe ha causado gran impresión.

19 La flotilla de barcos vizcainos que se dirigen a Dakar, ha tenido que refugiarse en Santander a la espera de que amaine temporal para proseguir su viaje.

20 Un servicio de salvamento compuesto por el destructor "Almirante Antequera", el guardacosta "Serviola" y el pesquero "Nuevo Barcelona" practicaron un reconocimiento en las islas de Ons y Onza, comprobando que no existía en ellas ningún superviviente del "Santiago Cerviño".

24 Bajo la presidencia del almirante Nieto Antúnez, se ha celebrado en la Delegación Nacional de Sindicatos la inauguración de la I Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, a la que asisten representantes de los armadores, patronos y marineros de las 243 Cofradías existentes en España.

26 Se informa que el próximo día 1 de marzo comenzará en Ginebra la Segunda Conferencia Internacional sobre la Ley del Mar, que durará hasta el 14 de abril, y a la que asistirán representantes de 89 naciones.

27 En una playa de San Vicente de Grove (Pontevedra), apareció el cadáver de un hombre que representaba tener de 17 a 19 años de edad. Se supone que se trata de una de las víctimas del pesquero "Santiago Cerviño", pues entre la tripulación del mismo figuraban dos hermanos, uno de 15 años y otro de 19.

29 Una estación costera holandesa ha recogido un mensaje de petición de ayuda procedente del buque español "Monte Ayala", en el que comunicaba que se encontraba en el Golfo de Cádiz en situación peligrosa, con avería en la sala de máquinas.

3 Noticias de Arrecife de Lanzarote informan que el yate de recreo canadiense "Nevfunden Landen", tripulado por el navegante solitario Tom Dover, se ha estrellado contra unas rocas cuando se hallaba fondeado en el lugar conocido por "Punta Mujeres", mientras su propietario se encontraba por tierras de Arrecife. Se proponía efectuar una doble travesía del Atlántico.

4 Un violento incendio, que ha ocasionado daños de consideración, se declaró a bordo del buque frigorífico "Villa Bens", propiedad de Industrias Pesqueras Africanas, cuando se encontraba en el dique flotante de los astilleros sevillanos. En la extinción de incendio colaboró el Servicio de Bomberos, uno de cuyos hombres resultó con la fractura de varias costillas.

5 En Marín se celebraron solemnes funerales en sufragio de los tripulantes del "Santiago Cerveño", naufragado en la noche del 16 del mes pasado. Presidió el acto el almirante Moreno, asistiendo, con otras autoridades nacionales y provinciales, el cardenal-arzobispo de Santiago, doctor Quiroga Palacios. En el Ayuntamiento se hizo entrega a los familiares de las víctimas del citado barco y de los de otros accidentados en siniestros marítimos ocurridos en las costas gallegas de indemnizaciones y socorros por valor de 250.000 pesetas.

8 Sigue la trágica información sobre perances marítimos, dando cuenta del hundimiento, en aguas portuguesas, del pesquero vigués "Gabriellito", salvándose sus 21 tripulantes; el motovelero "José Franch", abandonado por sus tripulantes, embarranca en Corme (Coruña) y se parte en dos, pereciendo ahogados dos marineros cuando reforzaban las amarras del barco; el remolcador "Seefalke", con base en La Coruña, tiene que acudir en auxilio del pesquero "Tito", que se encuentra a la deriva por haber perdido la hélice; en el Mar del Norte se hunden el alemán "Merkur" y el noruego "Elfrida"; se teme hayan perecido los 17 miembros del remolcador portugués "Marialya" al volcar la embarcación frente a Oporto; el buque de carga de Hamburgo "Seevogel" se está hundiendo en aguas del Sur de Suecia, salvándose sus 17 tripulantes... Se calcula en 130 el número de personas muertas a consecuencia de los temporales atlánticos.

11 A bordo del pesquero "Vaello Marcet" se sintió enfermo con un ataque agudo de apendicitis Felipe Gaitán, de Málaga. El patrón utilizó la radio y a través de la costera de Tenerife un médico prescribió el tratamiento, que permitió al enfermo llegar hasta Arrecife donde fué intervenido felizmente.

15 Rindiendo su último viaje de instrucción, entró en El Ferrol el buque-escuela "Galatea", que pasó directamente al fondeadero del Arsenal. El "Galatea" quedará de pontón en el Departamento Marítimo.

16 Los astilleros de Rotterdam "Tycoon Cornelia Verolme" anuncian haber firmado un contrato para la construcción de dos trasatlánticos gigantes de ciento

diez mil toneladas cada uno. El dique donde serán construidos—cuyos trabajos de construcción ya han dado comienzo—será el mayor de Europa y tendrá una longitud de 400 metros, anchura de 45 y profundidad de 19.

18 En Newport News (EE. UU.), ha sido bidado el submarino atómico "Robert E. Lee". La nueva nave atómica es la cuarta construida con el fin de que pueda ser equipada con proyectiles dirigidos "Bolaris".

19 En la Escuela Naval Militar de Marín se verificó la entrega, a 15 tenientes del Cuerpo de Máquinas—que forman la promoción número 8—de los despachos, como final de estudios en este Centro. Presidió el acto el contraalmirante Rozas, en representación del Capitán general del Departamento y asistieron las autoridades civiles y militares de la provincia.

21 Llega a La Coruña el remolcador alemán "Atlantic", que sustituirá al que hasta ahora estuvo con base en este puerto. El "Atlantic" es uno de los mayores remolcadores del mundo. Costó unos 70 millones de pesetas, y tiene 58 metros de eslora, 10 de manga y 5,50 de puntal, desplazando mil toneladas. Su cable de remolque mide una milla.

23 Los marineros españoles Tomás Piñeiro, de Caramiñal, mecánico, y Fernando Suárez, de Vigo, engrasador, se encuentran en grave estado en el Hospital de Rotterdam a consecuencia de heridas graves ocasionadas por vapor de agua cuando trabajaban en la sala de máquinas del petrolero noruego "Eina Fjell".

24 El tráfico naviero en dirección Norte por el Canal de Suez, ha quedado interrumpido al encallar a la entrada de esta vía marítima el buque de la Marina de los Estados Unidos, "Taconio". Catorce buques que esgullan al "Taconio" han quedado detenidos en su ruta. Se espera que con la subida de la marea pueda reanudarse el tráfico.

26 Brian Platt, de 22 años, ha finalizado un viaje en solitario a bordo de un junco desde Hong-Kong al puerto de Humboldt, en California. El junco iba dotado de un motor auxiliar y la travesía duró setenta días.

27 Dieciséis personas han perecido ahogadas al hundirse el buque de carga griego "Rosa Vlasi" en medio de una violenta tormenta que le sorprendió cuando navegaba frente al cabo Levrián, llevando a bordo un cargamento de hierro. Varias embarcaciones que acudieron en su socorro han recuperado ocho cadáveres y salvado a 6 miembros de la tripulación.

30 A la altura de Cabo Vidio, cerca de Cudillero, se hundió el barco de cabotaje "Paco García", de la matrícula de Gijón, de 200 toneladas. En el naufragio pereció el capitán. Segundo Suárez, vecino de Ortigueira, salvándose los ocho hombres que fobaban la tripulación del barco en un bote salvavidas con el que llegaron a Cudillero.

AQUI LA COSTA

Teófilo G. CALATRAVA

Fin primordial de la I Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, en Madrid, es el de la reorganización sindical de las mismas en cuanto se refiere a su funcionamiento, campo de actividad, puertos pesqueros, lonjas, flota pesquera, mallas, vedas, y problemas económicos-sociales que en la actualidad afectan a la Pesca de Bajura, para que nuestro Gobierno tenga adecuado conocimiento acerca de todo ello y pueda tomar las decisiones oportunas en orden al encauzamiento sistemático de los intereses de esta rama de la producción nacional. Respecto al encuadramiento sindical de la pesca de bajura, han de delimitarse exactamente las funciones que en relación con las Cofradías de Pescadores corresponde a la Delegación Nacional de Sindicatos, al Sindicato Nacional de la Pesca y al Instituto Social de la Marina. Se recomienda la constitución de Federaciones Sindicales Provinciales de Cofradías de Pescadores, como Grupo Sindical Provincial Autónomo de Pesca a la Parte, para el estudio de los problemas comunes en esta actividad, así como el montaje, en su seno, de Servicios en interés de los encuadrados. Como órgano coordinador de las Federaciones Provinciales de Cofradías, se recomienda la constitución de la Federación Sindical Nacional de Cofradías de Pescadores, como

Grupo Nacional Autónomo de Pesca a la Parte, encuadrándose en el Sindicato Nacional de la Pesca.

En lo que concierne al régimen del personal de las Cofradías de Pescadores, figura la constitución de una Comisión competente que, dentro de un plazo señalado, confeccione un proyecto de reglamento por el que se rija todo ese personal. Muy en su punto está, igualmente, el pronunciamiento por el fomento y fortalecimiento de las Cooperativas Locales de Bajura, como base indispensable para la existencia de una auténtica Organización Cooperativa, reconociéndose preciso su efectivo encuadramiento en la Cofradía correspondiente, y también la creación o en fortalecimiento, en cada caso, de Cooperativas Provinciales, ya sea por ramas de la producción, industria o consumo, o por modalidad pesquera, extendiéndose al ámbito nacional con la creación de la Cooperativa Nacional de Pesca de Bajura. La Cartilla Profesional, la Formación Cultural y Profesional y la Seguridad e Higiene del Trabajo, constituyen los tres aspectos de la protección al pescador. Se aboga, justamente, por el establecimiento de un plan de ordenación de los impuestos municipales que se abonan en Lonja y el estudio por la Organización Sindical del proyecto de Ordenación de Lonjas, con criterio general, elevándolo al

Gobierno. El frío industrial, los frigoríficos para las instalaciones de a bordo y de tierra, constituyen, de la misma manera, señalada atención y preferente interés, en las deliberaciones y trabajos de esta Asamblea.

El salario mínimo de los pescadores de bajura, el paro entre los pescadores y el plus familiar, forman parte de una de las diez ponencias que aquí glosamos y comentamos. Se trata de evitar el envilecimiento de la pesca marítima en las costas abundantes, propugnándose la fijación de precios mínimos, procurar el concierto de precios con los conserveros en la iniciación de las distintas costas de especies industrializables, libertad y máximas facilidades para que las Agrupaciones o las Cooperativas de Cofradías puedan acometer, con carácter urgente, la instalación de plantas frigoríficas y de congelación, instalación, por las Cofradías o por las Agrupaciones de éstas, de fábricas de salazones, conservas o de plantas reductoras de pescado, en los casos justificados y montaje que permita aportar sus productos a la organización de mercados y supermercados. Asimismo, se quiere simplificar la puesta del producto en los mercados consumidores, facilitando a las Cofradías los medios idóneos para este logro. Invitación al desguace de todas las embarcaciones de pesca con casco de madera cuya edad sea superior a veinte años y modernización de la flota de bajura, activándose la concesión de créditos del Estado. Mallas, tamaños de peces y vedas, sanciones y vigilancias, juntamente con otros temas varios, entre los que figuran el problema pesquero hispano-marroquí y la costera de la sardina en aguas portuguesas, cierran el contenido de esta I Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores.

EFFECTOS NAVALES

CASA ESPECIAL EN TODA CLASE DE APAREJOS DE PESCA

JUAN ROSES

Representantes en exclusiva para las provincias de Pontevedra y La Coruña de las redes de HIJOS DE GABRIEL JULIA, S. A.

Real, 54

VIGO

Teléfono, 12116

Construcciones Navales YARZA

Quemadores de Combustibles Líquidos "YARZA"

Bombas de Traslado de Fuel-oil "YARZA"

MAQUINAS DE VAPOR PRINCIPALES A BAJO CONSUMO ESPECIFICO
CALDERAS DE VAPOR — MAQUINAS AUXILIARES

Apartado 402 * Telegramas: NAVALYARZA * Teléfono 15476

VIGO

Refranero marino español

Nubes barbadas
viento a carretadas.

Después de lluvias neblina
hacia buen tiempo camina.

Cielo jaspeado
viento fresco agarrado.

Nube baja y como humo
que trae agua presumo.

Armería ATLANTICA

ARTICULOS DE CAZA Y PESCA

PESCA SUBMARINA, MAQUINAS DE COSER Y ESCRIBIR DE LAS MEJORES MARCAS

Montero Ríos, 24

VIGO

Teléfono 14367



Los espejos

de confianza, son
una exclusiva de



UNION CRISTALERA
(LA CRISTALERIA DE GALICIA)

VIGO-LA CORUÑA-ORENSE-SANTIAGO-EL FERROL-LUGO

Pida

Luna pulida Cristañola

SARTAZOS

Cuando decimos que nos han «embarcado» es porque tenemos la impresión de haber despertado en alta mar sin que sea posible volver a puerto.

Cuando pescaba las merluzas en la mar se sentía «mareante»; cuando las pescaba en tierra se sentía «mareado».

Ulises se hizo atar al palo ante el temor de que las sirenas le hicieran perder la serenidad.

Un barco «a la deriva» es un barco que perdió la cabeza; «al gárete» es que se ha ido de picos pardos... y sin permiso, claro.

Lo que uno no se explica es por que han de andar «a dos velas» barcos que, al fin, tienen sus «fondos».

El capitán tuvo que desembarcar porque estaba mareado y había perdido el rumbo.

LA MUTUALIDAD NAVIERA

SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO
CON LOS RIESGOS DE MINAS, CATASTROFE Y DAÑOS A TERCERAS PERSONAS, PRIMAS MINIMAS OFICIALES, SEGUROS PESQUEROS EN TODA ESPAÑA

INSTITUCION BENEFICA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO Y DE MAR

Policarpo Sanz, 21-2.º * Teléfono 12476 * VIGO



CENTROS MAS IMPORTANTES DEL APOSTOLADO DEL MAR

AFRICA

DURBAN (Natal).—360 Point Road.

ALEMANIA

HAMBURGO 11.—Reimarusstrasse, 12.

ARGENTINA

BUENOS AIRES.—Independencia, 20.

AUSTRALIA

ADELAIDE.—St. Mary's Hall, Dale Street.
BRISBANE, Q.—Gotha Street Valley.
FREEMANTLE.—14 Queen Victoria Street.
HOBART.—Lower Davy Street.
MELBOURNE, Q.—Little Dock, Spencer Street.
NEWCASTLE, N. S. W.—82 Hanwel Street, Wickham.
SYDNEY, N. S. W.—190 Kent Street.
TOWNSVILLE, Q.—Jetty Road.

BELGICA

ANTWERP.—Avenue d'Italie, 72.
GAND.—Schipperhus Dock, 18.

CANADA

MONTREAL.—329 Common Street.
NEW WESTMINSTER, B. C.—26 Lorne Street.
QUEBEC.—80 Champlain Street.
SAINT JOHN, N. B.—Rodney Street.
VANCOUVER, B. C.—696 Powell Street.

CHINA

HONG KONG.—Catholic Club, Connaught Road.

CEYLAN

TRINCOMALEE.—75 Dockyard Street.

EGIPTO

ALEXANDRIA.—S. Francis, Marina, rue Karam.

ESPAÑA

BARCELONA.—Muelle del Rebaix.
BILBAO.—Espartero, 25 y Muelle de Urribarte.
CADIZ.—Nuestra Sra. del Rosario.
GIJON, MUSEL.—Obras del Puerto.
PALMA (MALLORCA).—Contramuelle Mollet.
SANTANDER.—"Reina del Mar".—Poblado de Pescadores.
VIGO.—Arenal, 10-2.º

EE. UU

BROOKLYN, N. Y.—653 Hicks Street.
CORPUS CHRISTI, TEX.—810 Antelope Street.
MOBILE, ALA.—Conti and Claiborne Streets.
NEW ORLEANS, LA.—711 Camp Street.
NEWPORT NEWS, Va.—2506 Huntington Avenue.
NEW YORK, N. Y.—485 West 22 nd Street.
PORTLAND ORE.—512 West Burnside Avenue.
SAN FRANCISCO, CALIF.—320 Harrison Street.
SAN PEDRO, CALIF.—221 West 6th Street.
SEATTLE, WASH.—Westlake and Olive Way.
WILMINGTON, CALIF.—319 Avalon Boulevard.

FRANCIA

BORDEAUX.—14 quai de Baccalan.
BOULOGNE-SUR-MER.—Foyer du Marin, 2 quai de Gambetta.
DUNKERQUE.—2 quai de Risban.
BREST.—30 boulevard Gambetta.
LE HAVRE.—39 boulevard Amiral-Mouchez.
MARSEILLE.—26 boulevard des Dames.
NANTES.—13 quai Ernest-Renaud.
ROUEN.—12 place de la Rougemare.

HOLANDA

AMSTERDAM.—De Ruyterkade, 101-103.
FLUSHING.—Singelweg, 30.
ROTTERDAM.—Willemskade, 13.

IRLANDA

BELFAST.—59 Dock Street.
DUBLIN.—4 Rogerson's Quay.
WATERFORD.—71 O'Connell Street.

INDIA

CALCUTA.—Nimakamahall Road.

INGLATERRA, GALES, ESCOCIA

BARREW-IN-FURNESS.—42 Cornwallis Street.
BIRKENHEAD.—113-119 Watson Street.
CARDIF.—139 Bute Street.
GLASGOW.—69 Carlton Place.
HULL.—Anchor House, Anlaby Road.
LIVERPOOL.—Atlantic House, Hardman Street.
LONDON, E. 16.—Catholic Seamen's Institute, 61 Lambert Road.
MALTA.—291 St. Paul's Square, Valetta.
MIDDLESBROUGH.—55 Grange Road.
SALFORD.—57 Howard Street.
SOUTH SHIELDS.—Westoe Towers, Westoe Village: Mill Dam.

ITALIA

BARI.—Piazza di S. Nicola, 3.
GENOVA.—Casa dei Marittimo, Piazza Dinegro.
NAPOLI.—Stazione Marittima.
SAVONA.—Via Paleocapa, 1 r.
VENEZIA MARITTIMA.—Alle Zattere.
VENEZIA MARGHERA.—Porto Marghera.

MALAYA

SINGAPORE.—Bousted Institute for Seamen.

NUOVA ZELANDA

AUCKLAND.—17 Swanson Street.
TIMARU.—Craigie Avenue.
WELLINGTON.—22 Vivian Street.

PORTUGAL

LISBOA.—Rúa da Junqueira, 297.

URUGUAY

MONTEVIDEO.—Calle Washington, 274.

WEST INDIES

CURAÇAO.—Boulevard de Rouville, Willemstad.
ARUBA.—Bernhardstr., 125, St. Nicolás.
TRINIDAD.—28, Duncan Street, Port-of-Spain.