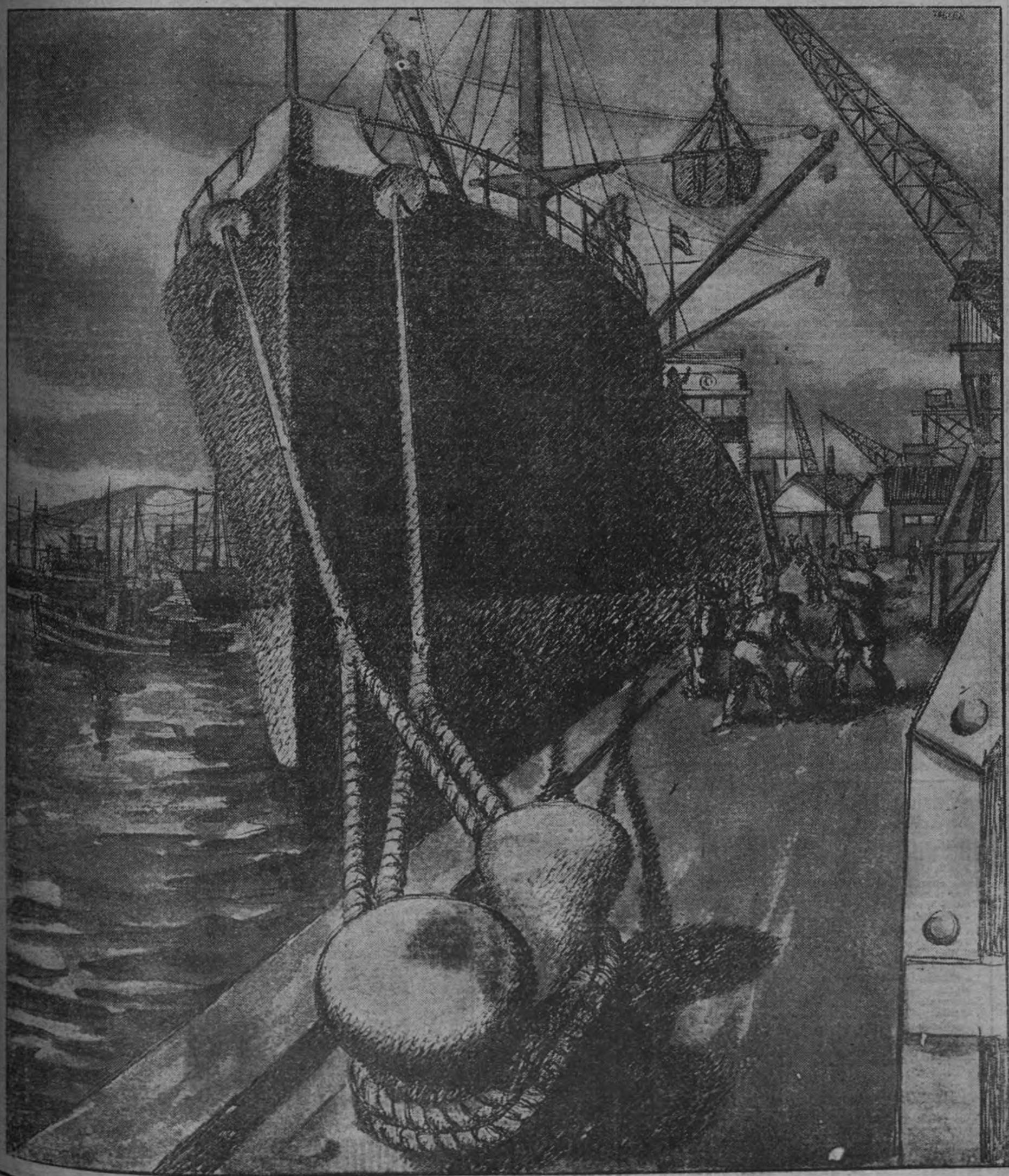




S U P L E M E N T O S E M A N A L D E A R R I B A



Instituciones sociales de la marina

Por J. GELLA ITURRIAGA

ESPaña, país marítimo por imperativos geográficos e históricos, tiene una densa población costera en la que millares de trabajadores, con esfuerzo cotidiano y riesgo de sus vidas, arrancan del mar riqueza para la Patria. Legión de productores a la que el Caudillo ha dicho: "En el Estado nuevo encontraréis siempre apoyo para vuestras empresas."

Uno de los principios, contenido en los puntos 5.º y 15 de la norma programática del Movimiento, dice: "España volverá a buscar su gloria y su riqueza por la rutas del mar... Mientras se llega a la nueva estructura total, mantendremos e intensificaremos todas las ventajas proporcionadas al obrero por las viejas leyes sociales"; y el otro, expresado en la declaración VI del Fuero del Trabajo, enuncia: "El Estado atenderá con máxima solicitud a los trabajadores del mar, dotándoles de instituciones adecuadas para impedir la depreciación de la mercancía y facilitarles el acceso a la propiedad de los elementos necesarios para el desempeño de su profesión."

La ley que desenvuelve ambos principios es la de 18 de octubre de 1941, reorganizadora del Instituto Social de la Marina, dictada de acuerdo con las directrices del Movimiento, la importancia nacional de la pesca y la evolución del Derecho social del mar.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Según la ley de referencia es un organismo oficial dependiente del ministerio de Trabajo, con personalidad jurídica propia, cuya finalidad esencial es

atender con la máxima solicitud a los trabajadores del mar, favoreciendo su mejoramiento moral, profesional y económico-social, siendo además órgano consultivo de colaboración de cuantas cuestiones se refieren a la legislación social aplicables a las industrias marítimas. Añade entre los productores marítimos los principios políticos, económicos, morales y religiosos; fomenta el mejoramiento cultural y profesional de los elementos de la producción marítima; procura la formación del patrimonio familiar; organiza servicios para impedir la depreciación de los productos del mar; realiza operaciones de crédito con entidades afectas al mismo; concede subvenciones para atenciones culturales, educación física y premilitar, orfanatos para hijos de marinos y pescadores, casas del pescador y del marino, casa del marino ibero-americano, Hogar del Viejo Marino, clínicas, sanatorios, asistencia médica, farmacéutica, obras de cooperación, mutualismo y crédito, y luchas antituberculosas, antivenéreas y antialcohólicas; incrementa la actuación mutualista de previsión y ahorro; colabora a la Obra de Homenaje a la Vejez del Marino; facilita construcción de viviendas protegidas en cooperación con el Instituto Nacional de la Vivienda y Obra Sindical del Hogar; asesora e informa en proyectos de legislación social, y reglamenta las Instituciones que de él dependen.

A labor tan extraordinaria atienden, como órganos rectores, el Consejo General presidido por el ministro de Trabajo, la Comisión Permanente Ejecutiva, una Comisaría, una Subcomisaría, la Secretaría General y las cuatro Direcciones de las entidades siguientes integradas por la ley citada en el Instituto Social de la Marina: la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo y las demás obligatorias de los pescadores "a la parte", la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo, el Montepío Marítimo Nacional y la Caja Central de Créditos Marítimo y Pesquero.

Aparte de los recursos propios de las entidades que integran el Instituto, el Estado le otorga subvenciones y amplía los ingresos del mismo a iniciativa del ministerio de Trabajo, cuyo ministro, en su deseo de facilitar tan extraordinaria labor social, no sólo ha dictado disposiciones para acrecer tales ingresos, sino que le ha facilitado particularmente un donativo de 2.000 pesetas para un viejo marino de Galicia, y otro de 8.000 pesetas para proporcionar elementos de trabajo al marino que tenga mayor número de hijos y se halle en peor situación económica.

Tras la sumaria exposición que precede sobre tan extensa y compleja labor, tratemos sucintamente a continuación las actividades específicas de los servicios centrales del Instituto y de las cuatro Direcciones, ya que con ello completaremos la exposición breve sobre las Instituciones Sociales de la Marina, todas encuadradas hoy en el citado organismo superior que dirige la política social del mar en España.

SERVICIOS CENTRALES DEL INSTITUTO

Dentro de la Comisaría del Instituto se hallan, aparte de las Direcciones, servicios distintos centrales de carácter general bajo la suprema jefatura del comisario y del subcomisario.

El Servicio cultural se realiza mediante Escuelas de Cofradías y Pósitos, clases especiales para pescadores, Escuelas de Orientación Marítima dependientes del Ministerio de Educación Nacional a cuyos maestros gratifica el Instituto por la especialidad que desempeñan, y asistencia moral en las Casas del Pescador. La Sección de Cooperación atiende al régimen de las Cooperativas de Cofradías y Pósitos para adquisición de útiles, pertrechos, elementos de transporte, víveres, etc., de acuerdo, actualmente, con las normas generales de la Obra Sindical de Cooperación. La Sección de Socorros Mutuos comprende los auxilios por dietas de enfermedad, asistencia médico-farmacéutica y subsidios de maternidad y de muerte.

Cuenta el Instituto, además, con otros servicios tales la Inspección General, Asesoría Jurídica, Intervención, Contabilidad, Caja, Control de aprovechamiento de la zona marítimo-terrestre, Viviendas

protegidas para pescadores; servicios todos cuya misión se amplía ahora al mismo tiempo que se establecen otros para desarrollar los principios que informan la ley vigente del Instituto y realizar las disposiciones ceteras de la misma.

MUTUALIDAD DE ACCIDENTES DE MAR Y DE TRABAJO

En el año 1929 se dispuso que los armadores o dueños de embarcaciones pesqueras con tripulaciones contratadas "a la parte" constituyeran Mutualidades para responder del pago de indemnizaciones por accidentes de mar y de trabajo. Dos años después se dictó el Reglamento de dichas entidades, y en 1933 constituyóse la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, con central en Madrid y delegaciones locales en muchos puertos.

Al comenzar el glorioso Alzamiento Nacional el desarrollo de la Institución no respondía, ya en el tercer año de organización, a la magnitud de la empresa por circunstancias varias, algunas muy ligadas a la política de entonces. Mientras la Central y la mayoría de las Delegaciones aceleraban en zona marxista su ruinoso proceso desorganizador, en la zona nacional—contraste bien significativo—unas cuantas Delegaciones mediante la ayuda inicial de Autoridades de Marina e Inspectores costeros, la protección en 1937 de la Junta Técnica del Estado y el apoyo decidido desde 1938 del Gobierno Nacional formaron de nuevo la Mutualidad, que organizóse pujantemente y cuyo radio de acción aumentaba conforme se liberaba el litoral, hasta normalizarse en situación próspera al establecer su Central improvisada en Madrid.

En la actualidad lleva expedidas más de 11.000 pólizas de seguro, cada una referente a varios pescadores; cuenta con 149 Delegaciones; satisface anualmente—datos de 1941—más de tres millones de pesetas por siniestros y dos millones por reaseguro; recauda mensualmente unas seiscientas mil pesetas; en el año último ha registrado 123 siniestros de muerte, 31 de incapacidad permanente y numerosos de incapacidad temporal por importe superior al millón y medio de pesetas; tramita la Central más de 4.000 asuntos al mes, y ha hecho frente al déficit de cuotas mensuales, por pago de siniestros, con sus propias reservas, sin prorratizar entre los mutualistas.

MUTUA NACIONAL DE RIESGO MARÍTIMO

Tras ensayos sin éxito anteriores al glorioso Alzamiento Nacional para cubrir los daños ocasionados por riesgos de mar a las embarcaciones pesqueras, el Instituto Social de la Marina acomete en estos momentos, con toda garantía de éxito, la organización de la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo de las embarcaciones de las listas tercera y cuarta—pesca y tráfico interior de puertos—de la inscripción marítima.

La protección de la nueva entidad consiste en atender al seguro de cascos y accesorios imprescindibles para la navegación mediante aportaciones módicas de armadores o propietarios compensadas con la ayuda económica del propio Instituto; gestionar reparaciones rápidas de las averías; procurar con préstamos la sustitución de embarcaciones inutilizadas o desaparecidas; invertir parte de las re-

(Continúa en la página 11.)

año 1 - Madrid, 12 de julio de 1942 - Núm. 28



Marina Mercante Española

Portada, de Tauler.
Instituciones sociales de la Marina, por J. Gella; página 2.
Una cuartilla del excelentísimo señor ministro de Marina; página 3.
Tráfico marítimo y poder naval, por Jesús María de Rotache; página 3.
La enseñanza náutica en España, por José María Guillén; página 4.
No hay tres Marinas, por M. Arden; página 5.
La Marina mercante al través de los siglos, por Julio F. Guillén; pág. 6.
La ventura del mar, por Alvaro Cunqueiro; página 7.
El cabotaje en el transporte español, por Roberto Siljeström; página 8.
La Flota mercante en el actual momento español, por Juan Navarro; página 9.
El nuevo Estado y la construcción naval, por Fernando Rodrigo; página 10.
A la gloria y memoria de mil y mil barcos, por Román Escobedo; página 12.
Ilustraciones de Tauler, Senry, etc.

EL ESCORIAL

Sólo dos fechas en el preámbulo: el 23 de abril de 1563 se puso la primera piedra de El Escorial y el 30 de noviembre de 1939 la última: la losa que cubre los restos de José Antonio. Entre ambas fechas España ha tenido glorias y desventuras; pero parecía el destino de El Escorial ser solamente lugar de definitivo reposo de aquellas dinastías que hicieron a España y de las que la deshicieron, y así, el Monasterio, atracción del turismo universal, sólo tenía en su grandiosidad el polvo glorioso de los siglos sobre los escudos imperiales y la perennidad de los mármoles sobre la materia perecedera de los reyes. Pero ya era sólo El Escorial un museo más, la octava maravilla del mundo; pero un museo más para los rastacueros de todos los países.

Pero hoy ya tiene alma El Escorial, porque debajo de la lámpara que alumbraba perpetuamente al Santísimo está el hombre que comprendió un día que El Escorial no era sólo un museo, sino una suprema lección de voluntad y una acabada decisión de imperio.

Por eso hoy todo el que se acerque allí, y sea buen español debe hacer lo que nosotros hacemos en este preámbulo: doblar la rodilla ante el Señor y luego, en posición vertical, saludar brazo en alto al fundador del nuevo Imperio, A José Antonio.

... Pero no es el motivo de estas líneas hacer una propaganda más del Monasterio del Escorial, tema tan repetido en miles de libros y periódicos de todo el mundo. Es más modesta la tarea. Se trata de decir que junto al Monasterio se halla el pueblo más bonito de España, que se llama también El Escorial. Cuando el Rey Felipe II buscaba emplazamiento para edificar el Monasterio recorrió, con una Junta de técnicos de toda índole, la sierra de Guadarrama, y después de numerosas excursiones, al llegar a esta derivación de la Carpetevónica quedó maravillado, y cuantos iban con él, de la belleza del paisaje, del aroma de sus campos y de la pureza y transparencia de sus aguas; y por eso y porque, en razones de su salubridad, así se lo aconsejaron, ordenó que allí se levantase el Monasterio de San Lorenzo el Real, en El Escorial.

Al amparo de la obra gigantesca fueron creándose talleres de variada artesanía, a los que por su espontaneidad en la llegada y algarabía en los primeros momentos, a semejanza de una bandada de pájaros, el Rey calificó de gurría-

tos, nombre con que aun hoy se conoce a los descendientes de aquellos primeros trabajadores.

Terminada la obra, y por un período de muchos años, El Escorial quedó en un silencioso estatismo, y el caserío se limitó a escasas edificaciones, pobres pero cierto, hasta que más adelante el gran arquitecto Villanueva dejó muestra de su ingenio en algunas calles de El Escorial.

Grandes caminos horizontales, cortan la montaña en toda su extensión y a gran altura, dividiéndose abajo la portentosa arquitectura del Monasterio.

En el bosque de la Herreña se ha construido este año el Campamento Nacional del Frente de Juventudes, del que la Prensa se ha ocupado con la célebre extensión, y al que no citamos como motivo de propaganda, sino en recuerdo de nuestro aserto, pues al buscar un sitio que reuniese las más buenas condiciones de salubridad, de tranquilidad y de belleza para la formación de los escuadristas del mañana, también, de los escuadristas del mañana, se ha elegido el bosque de la Herreña, en El Escorial. Pero no cabe en escasas líneas la enumeración y el breve detalle de lo que es este pueblo singular.

Es, pues, como decíamos, el Real Sitio de San Lorenzo del Escorial el pueblo más bonito de España, con inmejorables condiciones de salubridad, higiene y bienestar. Es necesario para una vida cómoda. Nada falta allí. El veraneante halla el rá desde carreteras impecables para el automóvil hasta bellísimos senderos en el bosque, concursos de natación y concursos hípicas, campeonatos de tiro y campeonatos de esgrima, campeonatos de tenis y partidos de fútbol, bocanadas de verbena, cenas americanas.

Y por encima de todo esto, silencio y paz, gente educada y alegre.

Intencionadamente hemos dejado el comercio para citarlo en último lugar como caso curioso. Después de haber recorrido muchos pueblos de España, o cinco veces mayores que El Escorial, hemos visto que en algunos había más establecimientos. Pues bien: en este programa de festejos cogido al azar, faltan—y, naturalmente, faltarán bastantes—que se han anunciado en el decenio de diecisiete establecimientos industriales de todas clases.

Comercios en los que nada falta de lo que puede adquirirse en Madrid. Y la vida en El Escorial es barata y agradable; por eso cada año es mayor y más querido.

Pedro SASTRE BARRERO

TRAFICO MARITIMO Y PODER NAVAL

Por JESUS MARIA DE ROTAECHÉ

ENTRE las muchas cosas que España debe a su nuevo Estado está la atención que éste presta a las cosas del mar, incluidas entre los fundamentos de su porvenir, fijando la atención de los españoles con llamadas frecuentes a las rutas del mar. De ese mar que abraza a España casi en su perímetro total, como símbolo de amor, al cual, desgraciadamente, no hemos correspondido a lo largo de nuestra Historia.

Decía uno de nuestros mejores poetas contemporáneos al hacer una bella imagen, que los marinos decimos "la mar" y no "el mar" para que, dándole mayor carácter femenino, pudiésemos requebrarle mejor de amores. Ese amor que le debemos las que a ella hemos consagrado nuestra existencia, aspiramos que lo compartan nuestros demás connacionales. Y si no queremos amarle "por ser lo que es para España", hagámoslo por lo menos "por conveniencia".

Porque la complejidad de la vida moderna hace imposible el prescindir del tráfico, del intercambio de productos que, repartidos desigualmente por la tierra, es forzosa su distribución. Ello, unido a la elevación progresiva del nivel de vida, ha hecho al tonelaje mundial tener la proporción que señalan las siguientes cifras:

CUADRO DEL TONELAJE MUNDIAL

1890	21.118.528 toneladas
1900	28.957.353 —
1910	41.884.123 —
1920	57.280.800 —
1930	69.607.644 —
1939	69.439.659 —

En ellas se ve un aumento de 228 por 100 en los últimos cuarenta años, y pone de manifiesto la crisis que sufrió el mundo el año 1932, contingencia que también nos acusa la importancia del tráfico por mar al mirarla más de cerca.

Para ello, descomponemos el comercio mundial en sus dos columnas: primero el total terrestre y marítimo, y aparte este segundo, y vemos que éste está siempre por encima de aquél, y en sus períodos difíciles que seguimos año a año, el movimiento por mar, más económico y más mundial que el primero, va desviándose del terrestre, atenuando la crisis general del transporte, de todos modos muy agudizada.

PORCENTAJE DEL TRAFICO MUNDIAL

Año	Porcentaje del tráfico marítimo y terrestre	Porcentaje aproximado del tráfico marítimo
1912	100	100
1929	130	135
1932	97	101
1933	98	104
1934	102	110
1935	107	115
1936	112	120
1937	126*	135
1938	113	121

Sigamos analizando aún más ese tráfico por mar subdividiéndolo en productos alimenticios, materias primas y productos manufacturados, y vemos resistir mejor al tráfico más típico por mar, a las materias primas, a ellas seguir muy próximas los alimenticios, frutas, cereales, etc., y, por fin, los de carga general, o sea, los que más indistintamente usan la vía marítima o la terrestre.

MOVIMIENTO COMERCIAL MUNDIAL DE CIERTA CLASE DE MERCANCIAS

Año	Productos alimenticios	Materias primas	Productos manufacturados
1929	100	100	100
1932	91	80	58
1933	83,5	86,5	59
1934	84,5	88	64

Es decir, en las épocas difíciles se presiente de muchas cosas; pero las últimas, las más fundamentales, son las que sirven de objeto al tráfico por mar.

Mencionaremos, sin embargo, una disyunción que surge en las revistas técnicas, ante se ha desarrollado por el aumento del tráfico, o bien, ¿el tráfico por mar es una consecuencia de la perfección alcanzada por la Marina mercante? es decir, ¿la Marina mercante es iniciadora del progreso o consecuencia de él? Libremente de terciar en esta disyunción social, la primacía del "huevo o de la gallina", conformémonos con admitir que son paralelas sus curvas de expansión y complementarios sus servicios, sin profundizar en la cuestión.

Señalemos únicamente que esta industria sigue la tendencia a la concentración que se observa en la mayor parte de ellas. El número de buques que sumaban el tonelaje que citábamos era de 32.174 unidades el año 1890, y 31.186 el año 1939, es decir, una cifra casi invariable, variando el tonelaje medio de 656 toneladas a 2.266 toneladas, y si hubiésemos limitado la estadística a los barcos propiamente de altura, aun sería mayor el tamaño unitario, que hace corrientes barcos de carga de 10.000 toneladas que, unidas a su mayor velocidad y a su enorme facilidad en sus faenas de puerto, hacen subir el rendimiento a las cifras que exige el enorme incremento de comercio mundial que, valorado el año 1890 en 1.400 millones de valores, llega a los 45 millones el año 1929, último que podemos calificar de normal. Muchos escritores suelen señalar el tráfico de azúcar como índice del bienestar social, pues este producto lo valían en 25.000 toneladas en el siglo XVII, y llegaba el año 1929 a los 18 millones de

territoriales, que "teóricamente" son nacionales, se acaban muy pronto y surge en seguida la crudeza de la "ley del fuerte", de la necesidad de un Poder naval.

Entre los marinos prima por dogma, casi áureo que es nuestro Evangelio, la influencia que el poder naval ejerce en la Historia, poder que no depende sólo de la aparición de un arma nueva, llámese cañón, torpedo, submarino o avión, ni es un adelanto científico de una máquina al vapor o Diesel, o explosivo o coraza, ni siquiera es el acople de todo ello formando una Flota, ni aun en el apoyo que le prestan determinadas fortificaciones o bases, sino en esa integración superior de "Poder naval", que definimos como "Flota de guerra, Flota mercante, potencia industrial y colonias políticas o espirituales". Así las definía Mahán, apóstol de esta doctrina, y así la definimos nosotros, y por poco que miremos la Historia, llegaremos al convencimiento de que ahí y sólo ahí reside la fuerza de los pueblos y el germen de su grandeza.

dente que hace tener en precario unos barcos cuyo mantenimiento exige la técnica más avanzada, estimulada bien por la guerra y necesidad de vencer, bien por la competencia comercial en los días "pacíficos" (?) de la postguerra. Y he dudado de llamar pacíficos estos períodos, pues tanto en unos como en otros, es natural que el estímulo de buscar poderío para la Patria lleve envuelto el afán de superación y el de dedicar la vida entera a lograr las mejores armas y posiciones para los nuestros.

Y a poco que meditemos sobre los elementos básicos que mencionamos, nos veremos más que perplejos al delimitar la separación de los barcos de paz o de guerra; de las industrias de paz y de guerra; del comercio para la paz y del de guerra, y hasta del marino de paz y de guerra.

Esto último ocurría antiguamente; el pacífico buque mercante y su dotación podían en cualquier momento verse en un combate; sus elementos de defensa tenían que ir siempre a bordo para utilizarse en

Unas cuartillas del ministro de Marina

CUANDO se quiera saber el grado de adelanto de una nación cualquiera, su moral, su organización, su prosperidad económica, su cultura, no hay nada mejor que conocer su Flota mercante. Efectivamente, es ella la que enseña al país AL NATURAL, tal como es, por el mundo entero. En el barco mercante están representados todos los Departamentos ministeriales y todos los intereses del país, y si ciertamente el público en general no identifica más que a los Ministerios de Industria, Trabajo y Marina, ciertamente que el de Educación Nacional muestra la formación de la dotación, el de Hacienda la organización fiscal, el de Obras Públicas el sistema de puertos..., y así sucesivamente, y, en nuestro caso particular, también la Secretaría General del Partido tiene su incipiente representación en las Falanges del Mar.

La Flota militar representa la fortaleza, la disciplina y la Potencia nacional. El barco de guerra es el protector, el que abre caminos y los conserva; el mercante, el que los utiliza y trabaja. El primero impone su fuerza para que el segundo labore en la paz; pero no en la paz de una retaguardia tranquila, sino en la de riesgo; paz armada en continua lucha con los elementos, muchas veces concertados contra él.

Así, pues, es deber del hombre, alto deber, conocer a la Marina Mercante; pero no platónicamente, como a las gloriosas tradiciones o a la gesta de la epopeya que nos abrió las puertas del mundo con las proas de los bajeles y las puntas de las lanzas, sino EN ACCION, dinámicamente, comprendiendo que el mundo moderno no abre sus puertas más que al que produce y al que consume y, ante todo, al que transporta, al que intercambia, al que muestra su poderío enseñando su bandera allí precisamente donde concurren orgullosas otras que se creen dueñas de lo Creado para toda la Humanidad.

Amemos al barco mercante, dulce y admirativamente, como artículo de fe, sin necesidad de que nos convenzan las frías estadísticas, los sensatos razonamientos, el equilibrio económico y la balanza comercial. Amémoslo porque sí y enseñemos a amarlo, poniendo en el primer plano de la actualidad nacional la heroica vida de esas dotaciones que están siempre en guerra y se adentran por los mares en continuo sacrificio de Trabajo y en continuo peligro de caer en la liza... por la Patria.

SALVADOR MORENO

Madrid, julio de 1942.

toneladas, de las cuales se transportan por mar una tercera parte. Un razonamiento parecido podemos hacer los españoles con la fruta, cuyo consumo crece enormemente y cuya exportación es el eje de nuestro comercio exterior.

Esas ligeras líneas, que como pinceladas del tráfico por mar dejamos transcritas, se ponen más de relieve en nuestra Patria, cuya orografía complica sobremanera los transportes interiores, haciendo más imperioso el tráfico de cabotaje, cuyo papel es cada día más preponderante en la distribución de nuestros artículos de consumo y de nuestras materias primas.

Ciertamente que la guerra de 1914-18 dejó sentada en las economías nacionales una tendencia a la autarquía, y esa orientación creen algunos que perjudicará al tráfico por mar; pero la estadística que no es así. Únicamente varía la índole de los cargamentos, que posiblemente disminuya los cargamentos completos a granel, pero no los tráficos regulares de diferentes partidas. Mirando la clasificación de los buques "tramps" o vagabundos en Inglaterra, que era antes de dicha época el 60 por 100 de su Flota, ha bajado a la mitad, y hoy podemos decir que el 60 por 100 de buques es de carga general, un 30 por 100 de los de carga a granel y el 10 por 100 restante de buques tanques, clase esta última que es indispensable en toda Flota equilibrada.

Pero todo este arhazón de transportes marítimos se desarrolla fuera de nuestras fronteras. Esas tres millas de aguas

En la Historia encontramos ejemplos palpables de ello; cómo Marinas mercantes potentes y bien organizadas sucumben por descuidar la de guerra, o cómo teniendo ambas condiciones tienen un germen de debilidad al faltarle la industria que las fomenta o mercado donde colocarlas. Encontramos en Italia, por ejemplo, Benedicto Brin que artísticamente crea una fuerza naval, en cuanto llega a la unidad nacional; pero con ella se alzó también una Marina mercante, y con ambas creó un imperio colonial en África y uno comercial en el Próximo Oriente y en la América hispana. Vemos también a las pacifistas Noruega u Holanda crear o buques mercantes o éstos y colonias, pero olvidando las Escuadras; y a la vista tenemos la escasa fortaleza de su poderío.

Pocos almirantes habrán en la Historia demostrado más valer que los holandeses de Ruyter o Tromp, que, además, tenían Flota de comercio, pero carecían de industrias básicas y tuvieron que soportar la decadencia de su nación. Y pocos estadistas vieron más claro la importancia del mar que los franceses Mazarino, Richelieu o Choiseul; pero no llegaron a ver sus flotas mercantes constituidas, pues antes de terminarse eran suprimidas por sus rivales.

El poderío de Inglaterra lo cimentó tanto o más el Acta de Navegación de Cromwell que la habilidad de sus diplomáticos o la pericia de sus almirantes. El convencimiento de que ahí radicaba su fuerza le guió en la hostilidad hacia los países que quisieron seguir ese camino.

El olvidar la industria es también evi-

la imprevista lucha. Idénticamente ahora. Se buscaba el convoy de los navíos o fragatas y la agrupación de varios mercantes, idénticamente a lo actual, y la hora suprema del combate cogía y coge unidas a las dos Marinas para triunfar o sucumbir simultáneamente.

El pasado siglo, algo romántico, pudo soñar en separaciones; en posibilidad de traficar con libertad impunemente mientras las flotas o los ejércitos luchaban; pero la lectura del parte diario de guerra no ofrece duda de que la guerra es de la totalidad de la nación. Y en la mar, el conjunto de ambas Marinas.

Y vemos que Inglaterra con su primer Lord del Almirantazgo organiza homenajes a la Marina mercante y en su discurso habla del "milagro de haber vencido los doce últimos meses, en primer lugar por el valor de las Marinas mercantes, que salían a la mar a pesar de su indefensión", y Lord Beaverbrook, ministro de Producción, publica como norma obligada a la Construcción Naval que el Almirantazgo controlará todo proyecto de construcción de buque mercante y será responsable de su construcción. Es decir, que ni proyecto, ni utilización, ni dotación pueden olvidar la finalidad guerrera de la función a ejercer.

Fomentando ambas Marinas, tendremos "Poder naval", y después, como fruta madura, tendremos industrias, comercio, tráfico y llevaremos a España al puesto que a diario pedimos a nuestra Patrona la Virgen del Carmen.

Jesús María DE ROTAECHÉ

Madrid, 27 de junio de 1942.

Las enseñanzas de náutica en España

Por JOSE MARIA GUITIAN

DE épocas muy remotas son las enseñanzas de náutica, y fácil es suponer que comenzaron al utilizar el hombre la nave como arma de guerra o medio de transporte, y hasta hace relativamente poco tiempo en España puede decirse que se encontraban en manos de particulares en la mayor parte de nuestros puertos, pues raro era el que no contaba con alguna Escuela, protegidas en unos y subvencionadas en otros por las Diputaciones y Municipios; no teniendo, por tanto, uniformidad las enseñanzas que en ellas se daban, lo que hacía que unas Escuelas fuesen muy conocidas y otras apenas si tenían alumnos. Todas ellas proveían al finalizar los cursos a éstos de un certificado de estudios, con lo cual podían embarcar y efectuar las prácticas necesarias para obtener el título de piloto. Por otra parte, también los Institutos de Segunda Enseñanza, especialmente los establecidos en los distintos puertos, ponían a sus alumnos en condiciones análogas, dotándolos de certificados de estudios que, una vez presentados en las Comandancias de Marina, les permitía embarcar al igual que los procedentes de las Escuelas de Náutica.

El Estado disponía de escasos medios para controlar esta enseñanza, y únicamente al final de ella, por medio de Tribunales en las distintas Comandancias de Marina, a los que eran sometidos los futuros pilotos y capitanes que, por estar provistos del certificado de haber efectuado los días de mar que en concepto de práctica se les exigía, se encontraban en condiciones de acudir a ellos, tomaba una garantía para que estos títulos no cayesen en manos de personas inexpertas, y en la mayoría de las veces esos Tribunales tenían que proceder con una gran benignidad a fin de poder dotar a nuestra Flota mercante del personal necesario. Una cosa análoga ocurría con el personal de máquinas, y, naturalmente, esto se prestaba a muchos abusos. Debido a la poca intervención que el Estado tenía en estos estudios acudían a ellos un gran contingente de jóvenes con el único fin de obtener un título que les pudiese en condiciones de hacer frente a la vida, dándose así una porción de casos en que pilotos embarcaban de cocineros y capitanes de marineros, por lo que éstos tenían que recurrir a toda clase de influencias para poder embarcar. Las Compañías navieras, en el deseo de seleccionar este personal, procuraban no embarcar en sus barcos más que aquellos oficiales que habían efectuado las prácticas en ellos.

En algunas esta medida se llamaba a rajatabla, y aun hoy día Compañías como la C. A. M. P. S. A., en que el embarque en sus petroleros está muy solicitado, siguen este sistema. Otras entidades navieras, no mereciéndoles apenas garantía la enseñanza dada en estas Escuelas, hacían pasar a sus futuros oficiales por buques-escuelas pertenecientes a las mismas; así la Compañía Sota y Aznar, en su comienzo, disponía como buque-escuela de la fragata "Ama-Begonakoa", en la cual se formaron gran parte de sus capitanes; después utilizó distintos barcos de carga, a medida que la navegación a vapor se generalizaba, hasta dedicar de una manera permanente a este fin el "Artagan Mendi", buque-escuela que cruzó todos los mares y que formó a casi todos los actuales oficiales de esta Compañía; hoy este barco, con el nombre de "Monte Nuria", lo tiene dedicado al comercio.

Estas Escuelas eran muy diferentes entre sí; algunas con varios siglos de existencia, como la de San Telmo, de Sevilla, que aun hoy existe como Escuela particular de Náutica no oficial, pues ha sido

abierto de nuevo hace muy poco tiempo. Existió ya en el siglo XVI como Universidad de Mareantes, bajo la advocación de Nuestra Señora del Buen Aire, cuya bellísima imagen se conserva en la Capilla del Seminario, situada junto al Guadalquivir, camino de las Indias; formó gran número de nuestros navegantes y descubridores.

Hubo otras, de fundación más moderna, como la de La Coruña, en la que se educó casi toda la juventud que orientó sus actividades al mar en el noroeste de España. Las había que, como la de Málaga, estaban instaladas en el Instituto de Segunda Enseñanza, en las que, además de las asignaturas de Matemáticas que en él se estudiaban, se daba a los alumnos un curso de Astronomía y Navegación, que los ponía en condiciones de obtener el certificado necesario para poder hacer sus prácticas de mar.

También las había con carácter de fundación benéfica, como la de Santurce, que abrió sus puertas el año 1860 y fué fundada en el 1859 por el excelentísimo señor don Cristóbal de Murrieta y Mello, banquero español residente en Londres, a fin de que los nacidos en Santurce, Portugalete y Sopuerta recibiesen una educación náutica de una manera gratuita, alcanzando tal fama que a principio de siglo era considerada como la mejor de España. Esta Escuela permaneció abierta hasta poco antes del Glorioso Alzamiento Nacional, pues, dada su proximidad a Bilbao, fué absorbida por la de esta capital.

Pueblos con tan pocos habitantes como Ribadeo contaron con su Escuela de Náutica; por cierto, en ella inició sus estudios y se forjó uno de los héroes de Santiago de Cuba: el glorioso capitán de navío don Fernando Villamil.

La dirección de todas estas enseñanzas la ejercía el director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, por medio de un Negociado de Escuelas Náuticas, que dependía directamente del mismo, dada la importancia que se concede a la formación profesional del personal de la Marina mercante, pues, a parte de la misión que le está confiada en tiempo de paz, nutre la reserva naval de la Marina de guerra.

En este Negociado se estudiaba toda la reglamentación de estas enseñanzas, llegándose al convencimiento de que era necesario controlarla de una manera más directa y darle una uniformidad, tanto a la enseñanza dada en las Escuelas como al criterio seguido por los Tribunales de exámenes de maquinistas, pilotos y capitanes; y fué en los años 1924 y 1925 cuando el Gobierno del general Primo de Rivera, siempre dispuesto a acoger todas aquellas reformas que iban en beneficio de nuestra Patria, publicó los decretos de 6 de junio, 3 de julio de 1924 y 7 de febrero de 1925 creando el Estatuto de régimen y gobierno de las Escuelas Oficiales de Náutica hoy en vigor.

En virtud de este Estatuto se reduce el número de Escuelas, creando las Escuelas Oficiales de Náutica de Bilbao, Barcelona, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, sostenidas por el Estado, y en las cuales se dan las enseñanzas necesarias para obtener los certificados oficiales de "alumno de náutica" y "alumno de máquinas", y para preparar con tres meses de antelación a la fecha de los exámenes a quienes, teniendo reunidas las prácticas de mar exigidas, desean obtener alguno de los títulos de piloto, capitán de la Marina mercante y los de primero y segundo maquinista naval, indicando a su vez que el director general de Navegación podrá por sí o por delegación inspeccionar las citadas Escuelas cuando lo crea conveniente.

En el artículo 11 de la ley de 19 de febrero del año actual se establece que las Escuelas Oficiales de Náutica dependerán orgánicamente de la Subsecretaría de la Marina Mercante que por ella se crea.

El vigente Estatuto determina las condiciones que deben reunir las llamadas Escuelas particulares de Náutica, autorizando la subsistencia de algunas de las que existían, como las de Bermeo, Lequeitio, Santurce, Plencia y San Telmo, de Sevilla. Y autoriza a que, si las circunstancias lo requieren, puedan ser abiertas nuevas Escuelas de esta clase, como así lo fué la de Palma de Mallorca y Santander. Condiciona la existencia de éstas, para que el Estado pueda ejercer una inspección real sobre ellas, a que estén agregadas a una de las cuatro Escuelas Oficiales. A su vez faculta al Estado para controlar la capacitación del profesorado de las mismas.

Para ingresar en las Escuelas Oficiales de Náutica es necesario tener la debida aptitud física, muy especialmente en lo que afecta a vista y oído, y no menos de catorce años de edad y haber aprobado previamente en un Instituto Nacional de Enseñanza Media o en algún centro de carácter oficial las asignaturas de Ingreso y Gramática Castellana, plan 1903, o los dos primeros años del bachillerato actual, si se desea la carrera de Máquinas. Si lo que se desea es la carrera de Náutica, deberá aprobarse, además, la Geografía General de Europa, Geografía especial de España e Historia de España, o los tres primeros años del bachillerato.

A este fin recientemente se ha conseguido del ministerio de Educación Nacional una autorización para que los Institutos establecidos en los lugares donde radican las Escuelas Oficiales de Náutica examinen a los alumnos que deseen ingresar en ellas de las asignaturas mencionadas con arreglo al citado plan de 1903.

Reunidas las condiciones anteriores, efectuar el examen de ingreso en la Escuela, consistente en un examen de Aritmética, pudiendo ser la enseñanza oficial o libre.

Una vez en ella son conmutables las asignaturas cuyos estudios hayan sido hechos y aprobados con igual o mayor extensión en los Institutos Nacionales y demás centros oficiales, Academias militares, Escuela Naval Militar, Colegio de Nuestra Señora del Carmen para huérfanos de generales, jefes y oficiales de la Armada, y, por una disposición muy reciente, en las Escuelas Elementales y Superiores de Trabajo.

El plan de estudios es de tres cursos para los alumnos de Náutica y dos para los de Máquinas, estudiándose en ellos las asignaturas de Matemáticas y demás de directa aplicación a cada una de estas profesiones, efectuando los alumnos de Máquinas en los dos cursos los trabajos de taller preceptuados por el Estatuto en los talleres de que están dotadas las Escuelas.

Verificados los exámenes reglamentarios, y obtenidos los certificados de alumnos de náutica o máquinas, y efectuados cuatrocientos días de prácticas de mar los primeros y doscientos cincuenta los segundos, previo examen, consistente en una ampliación de lo estudiado en las Escuelas, y ante Tribunales especiales para el caso, según los Reglamentos de maquinistas, capitanes y pilotos, se obtienen los títulos de piloto y segundo maquinista naval, que facultan, respectivamente, a unos para embarcar de oficial en toda clase de barcos, así como para mandar por todos los mares buques de pequeño tonelaje, y a los otros para embarcar de oficial en toda clase de buques y ser jefe de máquinas en aquellos cuya potencia nominal no exceda de 100 HP. En posesión de estos títulos, al reunir seiscientos y quinientos días de mar, ampliando los estudios adquiridos anteriormente, y previo el correspondiente examen, se entra en posesión de los títulos de capitán de la Marina mercante y primer maquinista naval, que los faculta para embarcar como oficiales, así como para man-

dar toda clase de buques y ser jefe de máquinas en los mismos, cualquiera que sea la potencia del aparato motor de que éstos dispongan.

Además de estos títulos que se obtienen por mediación de las Escuelas Oficiales de Náutica, existen otros que con menos estudio se adquieren en las Comandancias de Marina, efectuándose éstos de una manera particular; tales son los de patrón de cabotaje de primera y segunda, fogonero habilitado de maquinista, primer mecánico naval, segundo mecánico naval (en esta categoría existen tres clases, según la índole del motor), patrón de pesca, patrón de tráfico interior de puertos, capitán de recreo, patrón de recreo y conductor de embarcaciones de recreo, determinando distintos Reglamentos las modalidades de estos estudios.

Con el advenimiento de la República se promulgó la ley de 12 de enero de 1932, que creó la Subsecretaría de la Marina Civil, y gracias al celo del jefe de la Armada que estaba al frente de la Sección de Enseñanzas Náuticas, se consiguió mantener el actual Estatuto, a pesar de que tuvo que vencer una porción de dificultades, debidas a presiones para restablecer las antiguas Escuelas y especialmente para evitar que la Generalidad de Cataluña declarase autónomas estas enseñanzas en la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona.

Desde la iniciación del glorioso Alzamiento Nacional hasta la terminación de nuestra Cruzada, puede decirse que las actividades en las Escuelas fueron nulas, por encontrarse unas en zona roja, y los alumnos de las otras sumarse a nuestro Movimiento; por tanto, al normalizar en ellas la enseñanza se procuró hacerles ganar el tiempo perdido, para lo cual se celebraron en aquellas exámenes extraordinarios, que aun hoy vienen verificándose en el mes de febrero para ex combatientes, ex cautivos y mutilados, así como en Madrid, para capitanes, pilotos, primeros y segundos maquinistas, funcionando desde entonces cada seis meses un Tribunal para maquinistas y otro para pilotos y capitanes, que, recorriendo las Escuelas Oficiales de Náutica de Bilbao, Cádiz y Barcelona, ha conseguido fijar un criterio único en estos exámenes, con el consiguiente beneficio y garantía de la enseñanza, y siendo deseo de nuestro Caudillo orientar a la juventud española hacia el mar, se dió comienzo a la reparación de todos aquellos edificios afectados por la guerra, a fin de comenzar en ellos los cursos. Se mejoraron todas las instalaciones de las mismas, dotando a la de Barcelona de un modernísimo material de taller, por haber sido éste saqueado por los rojos, efectuando igualmente en ella importantes obras que hoy día la colocan a la altura de las mejores de su clase. Gracias a la desinteresada ayuda de las Asociaciones de Navieros, ha podido pasar, hace escasamente dos meses, a ser propiedad del Estado el inmueble ocupado por la de Bilbao, en la que también se han realizado grandes mejoras, y muy en breve se pondrá la primera piedra de un magnífico edificio con destino a la de Cádiz.

A su vez se ha procurado formar religiosamente a los alumnos por medio de conferencias dadas por el Apostolado del Mar. Hoy puede afirmarse se ha logrado acudir a las Escuelas una juventud de un nivel cultural elevado, y puede decirse que en estos últimos cursos las Escuelas de Náutica han funcionado de una manera perfecta, que hacen esperar el poder dotar a nuestra Flota de un personal eficiente que la lleve por rutas imperiales haciendo una España Grande.



No hay tres marinas

Por M. ARDENU

ESTRATEGIA

Las maravillosas concepciones de la estrategia marítima, que extiende la guerra por todo el mundo; la genial actuación de los almirantes insignes, de quienes depende en un momento trascendental el porvenir del país; la lucha sorda y continua de la gente de guerra en la mar, que permanece meses y meses aislada de la Tierra, no tienen más que un fin concreto: conseguir que los barcos mercantes entren abarrotados de mercancías en los puertos nacionales.

Esto, que parece tan natural y sencillo, encierra, sin embargo, toda la filosofía de la guerra naval. El país marítimo que no recibe aprovisionamientos por mar está condenado a muerte, a morir de hambre o a morir por el fuego enemigo por falta de elementos para defenderse, sin más excepción que el país hipotético que lo posea todo.

De este postulado, que los estrategas llaman *de dominio del mar*, y que se enuncia de muy diversos modos, pueden deducirse—como en la matemática—varias conclusiones, entre las que destaca, como más importante, la que sin Marina mercante la de guerra no tendría razón de existir. Claro es que algún objetador—que siempre los hay, pues el cubismo en estrategia es enfermedad más corriente de lo que muchos creen—podrá contradecirnos al afirmar que la Marina de guerra es también un poderoso auxiliar, a veces imprescindible, del Ejército en las operaciones de costa y en las ultramarinas. Nada más cierto. La gloria japonesa en Malaca y Malasia, la alemana en Noruega y la italiana en Libia, nunca se hubiesen alcanzado sin la cooperación de la Marina; pero ello no es más que un corolario del postulado anterior, cuando se enuncia con las palabras *libertad del tráfico marítimo*, pues este concepto engloba no sólo al mercantil, sino al militar de tropas y elementos de guerra, y hasta el de fuerza a flote para las operaciones en el litoral.

TRES MARINAS

Pero el objeto de nuestro artículo no es meternos en disquisiciones más o menos militares, sino el demostrar que, en última instancia, las Marinas de guerra, mercante y pesquera son una sola, una Marina constituida por tres organismos: el militar, el mercantil y el industrial, y que no existe más que unos marinos: la *gente de mar*, subdividida en multitud de oficios y profesiones.

TRAFICO

El tráfico en la mar está protegido en tiempo de paz por el Derecho internacional, que propugnó nuestro padre Vitoria y definió Grocio con su doctrina *Mare Liberum*; el tráfico en la Tierra está protegido por las autoridades nacionales y sus agentes, por lo que no necesita de conceptos, doctrinas ni internacionalismos. Hay, pues, entre ambos una diferencia capital.

Pero ¿existe la paz? De la paz se ha dicho que es un intervalo entre dos guerras, que es un descanso para cobrar alientos. Pero ¿existe el Derecho internacional? De éste se ha dicho que sólo puede interpretarlo el fuerte.

En tiempo de guerra, el tráfico terrestre está protegido por el frente, tras el cual vive una retaguardia donde se ejerce la autoridad con la misma fuerza y aun con más que en tiempo de paz; el tráfico en la mar sólo está protegido por las armas de los buques de guerra.

Los que aman la paz—aconseja el viejo proverbio—deben prepararse para la guerra.

La cosecha en la tierra, como la riqueza del subsuelo, está protegida como el tráfico; en tiempo de guerra es un bello empleo para mujeres y niños, que ayudan así en el sacrosanto deber de los combatientes.

La cosecha en la mar es uno de los trabajos más duros que pudo imaginar el hombre. Contra la furia de los temporales existen pocas garantías, y quizás sea la única el barco grande; la garantía de poder cosechar en la mar sólo puede darla el barco chico, juguete siempre de los vientos y de las olas.

En tiempo de guerra sumemos a éstos el riesgo del frente, de la su-

PESCA

mados en guerra como los de antaño iban armados en corso, que autoriza la Convención de La Haya; por otra parte, los barcos de pesca son insustituibles para patrulla y vigilancia, para la lucha antisubmarina, para la guerra de minas...

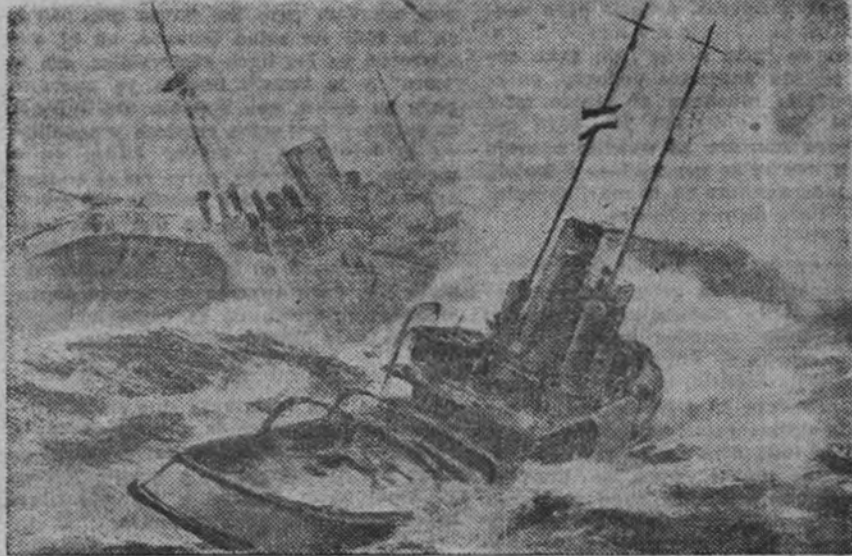
Así podríamos continuar la enumeración de las misiones militares de los buques mercantes, podríamos hablar de los transportes de tropas, de los portaaviones auxiliares, de los barcos-trampa y de muchos ejemplos más, si no fuese porque está tan viva en la mente de todos los cruceros auxiliares y "bous" en nuestra gloriosa Cruzada, que no hay español que no la conozca.

UNA MARINA

Las Marinas de guerra, mercante y pesquera se construyen en los mismos astilleros, se reparan en los mismos arsenales, se aprovisionan con los mismos combustibles, se nutren con los mismos hombres, pues la primera recluta sus dotaciones en las otras y las devuelve cuando han cumplido el primer servicio de la Patria; la oficialidad mercante pertenece en gran mayoría a la reserva naval. Las tres tienen enemigos comunes: la mar y la Flota adversaria; las tres tienen el mismo afán: aprovisionar a la Patria de todos los elementos que necesita.

Por eso el sabio legislador puso a estos organismos bajo la autoridad de un solo ministro de Marina y bajo las mismas autoridades locales: los comandantes de Marina. Por eso los poderes ocultos que nos arrastraron al abismo desgajaron las ramas del árbol de la Marina, creyendo que dividir es vencer, y sin saber que el patriotismo no puede dividirse, ni puede destruirse la sagrada hermandad del mar. Por eso y nada más que por eso el Caudillo vencedor volvió por los fueros de la tradición y de la necesidad ineludible, fundiendo otra vez las Marinas en una sola, aunque, naturalmente, los ministerios de Industria y Comercio, y Trabajo intervengan en todo lo que les es privativo; que una cosa es el vagón y otra la carga, aunque todo esté subordinado al ferrocarril, y una cosa es la segadora y otra la cosecha, aunque todo esté subordinado al campo.

En el terreno humano el continuo peligro y el hábito de la vida de mar, cuya contemplación—según Santo Tomás—es lo que más eleva el alma a Dios, y en el terreno nacional, la doctrina joseantoniana, que hermanó a todas las Marinas en un solo punto del Programa "para el comercio y para el peligro", dicen más; muchísimo más que cuanto pudiéramos razonar aquí para demostrar que las Marinas de guerra, mercante y pesquera son una sola, y que con ella, cuando sea poderosa, España encontrará su gloria por las rutas del mar.



Un "bou" armado atacó un gran mercante, durante nuestra guerra de Liberación.

El tráfico en la mar no se hace a retaguardia, sino en la "tierra de nadie", en la *superficie* del frente, que en la mar el frente es superficial y no lineal. Los marinos mercantes corren, pues, los mismos riesgos que los de guerra, y aun más, porque están indefensos, y como los barcos mercantes son el fin y no el medio, cuando navegan éstos deben ser protegidos por los de guerra, formando una unidad marítima indivisible: el convoy, que es quizás el procedimiento más eficaz para defenderse del enemigo que acecha.

Ello es lo suficiente para que los diversos Estados, salvo aquellos que renuncian a la guerra como instrumento de política internacional (!), se preocupen de militarizar su Marina mercante en la medida de lo conveniente; cuestiones de moral y de navegación, y no en la medida de lo posible, porque existen dificultades de orden técnico para hermanar la cosa comercial con la bélica, aun en aquellos Estados en que la Marina mercante está nacionalizada.

perficie de fuego..., pero el pescador se convierte así en el más oscuro de los combatientes, en el héroe anónimo de que nos habla la vieja ordenanza.

MARINA AUXILIAR

Pero hay más. Hay multitud de razones para afirmar el concepto. Por muchos barcos de guerra que existan, nunca serán los suficientes para proteger a todos los mercantes necesarios al tráfico. Por eso en tiempo de guerra se arma a los segundos con cañones y ametralladoras para defenderse de los submarinos, su terrible enemigo, y de la Aviación, su temible adversario.

Cuando la Declaración de París abolíó el corso, fueron creados los cruceros auxiliares, mercantes ar-

Compañía Trasmediterránea

LÍNEAS DE COMUNICACIONES MARITIMAS
SERVICIO DE CORREO, PASAJE Y CARGA ENTRE LA PENÍNSULA,
— BALEARES, CANARIAS, MARRUECOS, FERNANDO POO —
SERVICIOS INTERINSULARES DE BALEARES
Y CANARIAS E INTERCOLONIALES DE GUINEA
PARA INFORMES EN MADRID:

Serrano, 12 -- Teléfs. 51650, 51657, 51658, 51659

Y EN LOS PUERTOS, SUS CONSIGNATARIOS, LA ENTIDAD

"AUCONA"



La marina mercante a través de los siglos

Por JULIO F. GUILLEN

Si para un economista la historia del desarrollo del comercio viene a ser casi la de la producción de los metales preciosos, para un marino se confunde con la de la Marina mercante, o, si se quiere, con la de la evolución del buque, el más adecuado elemento de expansión de los pueblos y vehículo principal de sus riquezas materiales y espirituales.

Podríamos denominar al primer período, la época fluvial o de la Marina primitiva. La nave es sólo un flotador o, a lo sumo, una embarcación de remos.

El hombre casi se contenta con resolver el problema de hacer flotar grandes pesos, tras de descubrir que a son de corriente los ríos unen y no separan los pueblos a lo largo de sus riberas; aparecen los remos o los "canaletes" (remo corto sin apoyo en la borda), y la regularidad de los vientos del Norte que en Egipto son contrarios a las aguas del Nilo, seguirá para remontar éste a la vela, que aparece como un elemento auxiliar, pero no exclusivo, de los "baris" egipcios, que nunca dejarán de tener remos. Tan es así que en las pinturas y relieves funerarios la vela tiene casi un sentido simbólico de dirección y la ostentan las embarcaciones que efectúan la última e inefable navegación a Abydos, por donde el difunto ingresará en aquel firmamento líquido que era el egipcio, en donde cada divinidad se movía en su nave.

Naturalmente, como ante iguales dificultades y en las mismas circunstancias el hombre de toda raza y condición reacciona siempre igual, la nave se inventa al mismo tiempo en mil partes del Mundo, y en puntos muy distantes del Globo, y sin posibles influencias mutuas, aparecen embarcaciones de fáginas, de corambres y de tronco ahuecado.

II

Aparecida la vela, que durante muchísimos siglos sólo aprovechaba el viento por la popa, caminando, pues, en el mismo lecho del viento, y obtenida con ella

una mayor economía de brazos y un aumento prácticamente ilimitado en la autonomía de la embarcación, comenzó gracias a ella la posibilidad de los périplos por el mundo, que inauguraron los fenicios, a quienes se achaca el invento del "barloventar", o sea, navegar contra el viento, y a los griegos, que por su gran disposición para achaques de marinería, fue el que, aplicando al comercio la navegación, perfeccionó ésta, y por ella alcanzó el poderío e importancia que de otra manera hubiera sido imposible.

La vela es lo que convierte en camino, en elemento de unión, la mar, que hasta entonces era sólo un obstáculo para los pueblos, y entonces

dos grandes agrupaciones de tipos de embarcaciones: las de remos o de "bajo bordo"—para evitar enorme tamaño en aquellos—, de gran movilidad o voluntad, veloces a placer y ligeras, propias para acometer y por ende, para aguas calmas; y las de "alto bordo", de gran capacidad en sus panzudas bodegas, enorme autonomía mientras el viento infiere sus velas, con dotaciones pequeñas, que bastan para marinar su sencillo aparejo de una o dos velas cuadradas, y lentas, pero da más aguante en la mar, apropiadas para fines de marchantes.

"Galeras" y "naves" estas, comprendiendo sin fin de tipos a través del espacio en la geografía y en el tiempo, llenan la Marina hasta la Edad Moderna; desde aquellas que la Historia nos recuerda de engallado mascarón con cabeza de caballo, que es fama fueron las primeras en lanzarse a la mar bajo la fe de las estrellas.

Pero por toda esta época rara vez se navegaba de noche, pues se buscaba siempre al anochecer un buen surgidero resguardado de asechanzas de mar y viento, y las ociosas invernares—que menguaban con el natural correr de los siglos y del conocimiento—paralizaban largos meses la navegación.

Las naves medievales son aún impredecibles para los arqueólogos, ninguna llegó a nuestros días, y las crónicas y representaciones son insuficientes para reconstituirlas con propiedad. Las más célebres

de esta época, con los remotos "dromones" bizantinos, que frecuentaron hasta nuestra Mérida, y que venían a ser unas birremes mixtas de vela, fueron las venecianas, las aragonesas; estas últimas con instituciones como la del "Consolat de Mar", erigido por primera vez en Valencia, y cuyas líneas, casi regulares después de las Cruzadas que nos dieron a conocer el Oriente Medio, al aparecer la aguja de navegar, eran aprovechadas por "romeros", "palmeros" y "jacobitas" en sus respectivas navegaciones a Roma, Jerusalem y Compostela.

En el siglo XIV las galeras se emplean para el servicio rápido entre el Mediterráneo y el mar del Norte; son las denominadas "galeras de Flandes", que hacen progresar a la geográfica con las noticias de las tierras europeas hasta el Báltico, que las de los vikingos no supieron aportar; pero las naves que privan en la mar de estos tiempos, en el que aparecen ya las ligas comerciales, son la "coca" y la "nao": buques ya enormes para su época, con aparejo multiplicado en varios palos; velas cuadradas y sencillas en el trinquete, y mayor latina en el mesana, pero breves, salvo en el enorme árbol de en medio, que justifica con creces su nombre, rematado en una cofa abarrotada de dardos y armas arrojadas.

La "carraca", en la segunda mitad del siglo XV, constituye la arrogante expresión del progreso en la construcción y tráfico de la Marina mercante.

III

Pero la vela no triunfa sino en la "época Atlántica", iniciada por españoles y portugueses; la contratación principal se aleja del Mediterráneo, y Sevilla, Lisboa y Amsterdam anulan a las anteriores urbes marítimas mediterráneas.

Con las nuevas travesías se perfecciona la construcción y el aparejo, y las galeras, cuya última batalla formal fue Lepanto (1571), se despiden en él para agonizar lentamente en los primeros años del siglo XVIII.

De nuevo son iguales ya las naos marchantes y de guerra, pero los corsarios y piratas hacen crear el tipo de "galeón",

más alteroso y afinado que la nao y con innumerable artillería, capaz de jugar por los costados, aunque sólo capaz de cargar—cuando no había abusos—la plata y mercancías del Rey.

Desde entonces se practicó por ella la navegación en flotas o convoyes: naos mercantes de mucha briosa, pesadotas, abarrotadas hasta impedir el juego de cañones, dotaciones no aguerridas y poco disciplinadas, presas fáciles para el espumador del mar, "corsario a toda ropa", bucanero o "pechillín" que rizaba a la espera, y por ello necesitadas de escolta y aun de guardas en su arribada a las Azores para aportar de allí a España en salvamento.

Desde los primeros años de la navegación a las Indias hubo "visitador de naos" en Bonanza y en Cádiz para que no emprendiese viaje aquella nao o carabela que no tuviese su buco, arboladura, velamen y pertrechos en las condiciones de seguridad que estipulaban cierta Real Cédula de los Reyes Católicos; previsión en la que se anticiparon en muchísimos años a los demás países. Por entonces también se practicaba el arqueo o medida de la capacidad de carga en toneles o toneladas mediante procedimientos que fueron abolidos y sustituidos por el de Cristóbal Barros (1595) en tiempos de Felipe II, a su vez reformado en 1613 y 1618, que prueba el interés puesto en estos asuntos, que no tuvieron actualidad en Inglaterra sino hacia la mitad del siglo de nuestra decadencia.

La navegación de cabotaje fue protegida por Fernando e Isabel prohibiéndola a las embarcaciones extranjeras; pero, en cambio, la construcción naval se vio desatendida por una equivocación funesta. Nuestras eran las mejores naos que araban los mares frecuentados en los albores de la Edad Moderna; los astilleros de Pasajes, Colindres, Zumaya y tantísimos otros del Cantábrico no tenían igual en mano de obra, y a ellos recurrían los armadores forasteros, haciendo floreciente, a costa suya, una industria española, manteniéndola siempre eficiente y pronta para nuestras necesidades. Prohi-

(Pasa a la página siguiente.)



La ventura del mar

Por ALVARO CUNQUEIRO

EN lo que se refiere a los navios y al mar, para mí, sobre las aguas, no vuelan más que veleros: fragatas, corbetas, bergantines, palacras, goletas, pataches, cliperes, quechemarines y el trinquete de mi país... Con sus ronseles se escribe, en plata, en los altos verdes y azules de la mar mayor, la ventura del mar, fortuna misteriosa e inagotable. El primer barco de vela que mis ojos vieron colgaba a la diestra del altar mayor de la iglesia de los Remedios, y siempre creí que cuando el incienso de las funciones solemnes sube en olas y nubes hasta su quilla un viento celestial hincha las velas redondas del bergantín azul celeste, que, navegando por la aleta, deja en el aire litúrgico la estela de un rumbo devoto; un piloto imaginario busca en el manto de la Virgen la desnuda Polar... Cualquier viejo capitán de las navegaciones de antaño puede ser.

También he visto, siendo muy niño, un cliper de cinco palos en una botella, con sus velas de cuchillo inmóviles. Como un navio muerto, sin viento ni agua y sin marinero que pueda cantar:

En un barco velero
te di, niña, te di,
te di mi corazón...

No me gusta este artificio, que era el sueño de Sixto el Montañés: meter en una garrafa de anisado blanco una fragata con su trinquete, sus mayores y su mesana, y papel de plata recortado para el pastiche del mar. Lo que yo amo del mar es el mar y el viento, y en las garrafas de anisado blanco no cabe ni el aliento de Sixto el Montañés, que patroneaba un quechemarín, venteando los temporales con una nariz picuda que tenía, que talmente parecía que le habían largado en el medio del rostro una escandalosa... Pero su "Virgen del Consuelo", que murió de viejo en una playa asturiana, no lo encerró, no, ni en garrafa de anisado corto, que es la bebida especial para las nieblas y con la que él se emborrachaba tantas veces.

Estos del Sixto el Montañés tenían mucha fantasía. El hermano, Manuel, que era un santanderino muy pulido, con grandes bigotes y dorados anteojos ingleses, había navegado los cinco mares con un bergantín-goleta de tres palos, que se perdió a dos días de Buenos Aires una mañana en la que el cielo había desatado los vientos de todos los cuadrantes y el mar todas las olas negras de los abismos marinos. Don Manuel labraba un bergantín-goleta y minuciosamente le iba montando el trinquete cruzado, izando las velas áuricas, puliendo la fina quilla, pintando el casco de verde y blanco. Le salió muy bien. Pero sus ojos se cerraron para siempre cuando puso fin a la obra colocando la cangreja. Su bergantín tenía un mascarón de proa absurdo, una cabeza de señora con sombrero de cintas, y fue el primer mascarón que yo vi, y me recordó los gigantes y cabezudos de Santiago de Compostela.

Así voy contando cómo mis ojos se fueron haciendo amigos del mar y de los veleros; pero he de añadir las dos caracolas que había en casa de mis padres, en las que se oía cómo a muchos kilómetros sube y baja la mar y sopla el viento, y he de añadir también alguna canción, algún romance, "La canción del pirata", de Stevenson; y tres o cuatro historias de ahogados y naufragios, para explicar cómo todas estas cosas me entraron en el alma y me dieron la fantasía del mar y sus aires.

De todas las maravillas del mar gusto: pero aficionar, sobre todo, me aficiné a esa de las sirenas. Desde los vapores de hoy no se ven ni se oyen; cuando vinieron los primeros vapores de ruedas dicen que las sirenas enviaron una diputación a Ruán. Es sabido que los canónigos de Inglaterra, se dedicaron a aconsejar a las sirenas, e incluso a solucionar los pleitos sirénicos en un tribunal capitular; las sirenas, llevadas en bañeras ante los canónigos, deponían, con su lengua dulce, los testimonios. Llegó la diputación de las sirenas a Ruán y enviaron al Cabildo una gaviota mensajera anunciando su llegada. Con mil extremos las recibieron los canónigos y despacharon la consulta: tenían que inventar las sirenas la canción que detuviese las ruedas. Creo que aun están en ello, y por esto no se encuentra ninguna por esas playas y esos mares de Dios.

De todas las navegaciones que los marinos hacen prefiero las atlánticas. Comprendo la inmensa atracción de las navegaciones orientales y el misterio y la soledad del mar Pacífico; pero prefiero las atlánticas, esas líneas que bordan el antiguo mar de las tinieblas, tenor de voz platónica, de cuya luz toma Dios la de sus ojos celtas.

ellos gazos, leonados,
ojos de auga do mar.

Miro el mar como un campesino; lo sé; pero esto mismo me ayuda. Como mis ojos dividen las tierras: este prado es de Juan, aquellos castaños de Pedro, aquel maizal de Antonio, mis ojos dividen el mar: estas olas que van y vienen sobre estas arenas, la comba del horizonte donde nacen para venir a morir a mis pies, estas aguas, este mar, es de España. Y como una tierra no vale sin yunta, arado, azada y siembra, de nada vale el mar sin navios, marinos y marineros. Tengo en el corazón la idea de la posesión española de la mar atlántica. Imperio no hay más que uno—el Sacro Romano, y por eso le llamaron sacro, sagrado—y es cosa de los cuatro ríos que cantan el soneto de D. Francisco de Quevedo:

La Mosa, el Rin, el Tajo y el Danubio.

Pero el honor, la gloria, el poder y la riqueza son cosas que el mando del mar

regala a quien lo ejerce. Yo tengo en mucho la Infantería, e incluso no me parece mal que un frailecillo de nuestro XVII haya dicho que una buena Infantería es lo que más importa después del amor de Dios y la salvación del alma. Pero lo que la Infantería es a la tierra—y es mucho; el soldado es quien mide la tierra que el alma de un pueblo necesita para vivir: la tierra temporal y la intelectual; el legionario romano midió la tierra que precisó para florecer la dulzura virgiliana—lo es la Marina a la mar. No ha habido gran pueblo, poderoso y libre Estado que no haya necesitado mucho mar para respirar. Troya y Grecia necesitaron el mar de Ulises, como España y Portugal las cinco aguas del mundo. El marino—el de la guerra y el del comercio—miden la cantidad de mar que un pueblo necesita para vivir. Y este mar se gana o se pierde en las propias aguas atlánticas.

DE LOS MILAGROS DE LA VIRGEN DEL CARMEN

Parece ser que la vieron, a la Virgen María, Nuestra Señora, pasar por la playa. Pero no la vieron con el manto de estrellas y el calzado de gasas lunares.

Velahl val Nosa Señora,
velahl val póla ribeira,
descalza de pé e perna;
parez unha pescadeira!

Descalza de pie y pierna, como una pescantina, la vieron por la ribera. Vedla. Decid si las olas se atreven a besar, con su boca de espuma, la huella de los pies desnudos de Nuestra Señora...

Con sus manos blancas acuna los rumbos y los vientos María. Ella pastorea las naves del mar y acude cuando una de estas reses descarria y amenaza perderse. Estrella y manto de la mar, todas las estrellas del cielo yacen en su manto santísimo, que canta como el mar.

Se la vió a la hora de los temporales y en los naufragios desesperados, bajo el ciclón y las olas inmensas; se la vió entre

las nieblas, con la lucecita blanca que llaman la "avecilla", guiar un navio ciego: dicen que la avecilla es una como paloma de la mar que alumbra en lo oscuro, y le llaman también "candela de la Virgen". Cuando algún caminante de la mar pélgrima, ella acude. Sus milagros han de contarse por millares, y la gente de mar cuando le reza agradece a la pastora de los navios su cuido amoroso de madre.

Y DE LA EMIGRACION

Para mí, gallego natural, el mar atlántico, el mar, es el mar de la emigración. El perpetuo desangre de mi país. Unos versos del "Martín Fierro" no supe olvidar. Dicen:

Había un gallego cautivo
que siempre hablaba del barco.
Lo ahogaron en un charco
por causante de la peste.
Tenía los ojos celestes
como potrillo zarco.

No los pude olvidar. Compañeros míos de la escuela de D. Pedro, en el viejo convento alcantarino, y de D. Antonio, en la escuela de la Sociedad, cruzaron, casi niños, el mar. Cuba, Argentina, Méjico... Yo he pensado muchas veces que ellos, que muchos de ellos, que los ojos celestes, como potrillos zarcos, tenían, habrán añorado con lágrimas, días y días, el barco de regreso. Como el galleguito cautivo de la peonada india. Ya sé que a muchos, más que el hambre o la ambición, los echó a los caminos del mundo la fantasía, esa gana gallega de correr mundo, de "desacougar", de nomadear un poco... Por esto yo quiero que haya barcos españoles para que en ellos vayan de marineros, ya que su rabia natural es ver mundo, los mozos de mi país. Pero que en el campo patagón, entre la gauchada bárbara y somnolienta, no lleve cautivo un galleguito de ojos celestes, que a lo mejor fué con uno a la escuela de Alcántara. Lo ahogarán en un charco por causante de la peste... De morir, que muera como marinero libre, en las olas del mar.

LA MARINA MERCANTE A TRAVES DE LOS SIGLOS

(Viene de la página anterior.)

bida la venta de naos a extranjeros, menudearon los pedidos y comenzó la ruina de nuestros atarazanales, que estimuló la de los extranjeros, incapaces de comprar aquí.

Así el continuo embargo de naos de particulares por parte del Estado, sin aliviar la decadencia de la Marina militar, que no ganaría nada al componer sus flotas con buques poco apropiados para la guerra, acaba con la navegación a Terranova y pesquerías de ballenas, escuela maravillosa de buenos marinos que enseñaron su oficio y traspasaron su fama a ingleses y holandeses; los armadores, mal pagados por los Gobiernos y a pique siempre de ver embargados sus navios, y cuando más falta nos hacía una flota mercante que atendiese a los negocios de Indias y una gran población pesquera que nutriese, en las ocasiones, de armamentos navales nuestras escuadras, desaparecieron como por encanto; y fué entonces cuando el contrabando y la piratería nos minó por todos los mares, algunos de ellos hasta aquellos años sólo por nosotros frecuentados; fué entonces (1621) cuando Gallo Miranda pudo escribir: "España es el almacén de plata, piedras, perlas, especiería, ámbar y de oro", de quienes el atrevido holandés, el inglés intrépido, el flemático alemán, el italiano rapaz, el codicioso turco, gozan, cambian y roban. ¡Oh Madre España! ¡Si esto se mirara con ojos de piedad y deseos de remediarlo!

Y no se remedió, y por ello los que enseñaron a navegar a Europa, porque en libros españoles aprendieron la náutica Inglaterra, Italia y Holanda; los que inventaron el procedimiento de arrear navios, e imprimieron los dos primeros tratados de construcción naval conocidos (1587 y 1602); crearon el tipo de galeón y de la fragata; establecieron el primer premio un siglo antes que nadie para el procedimiento de la longitud, y los que, en suma, inspiraron a Nicolás geógrafo del Rey de Francia en 1551, esta exclamación rotunda: "¡Oh feliz nación española!

la, cuán digna eres de loor en este mundo, que ningún peligro de muerte, ningún temor de hambre ni de sed, ni otros innumerables trabajos han tenido fuerza para que hayas dejado de circundar y navegar la mayor parte del mundo, por mares jamás sureados, y por tierras desconocidas de que nunca se había oído hablar"; y esto sólo por estímulo de la fe y de la virtud, que es, por cierto, una cosa tan grande que los antiguos ni la vieron ni la pensaron, y por imposible la tuvieron; vieron despoblarse de buques propios sus puertos y su tráfico, aquellas derrotas del Imperio español, que por ser casi todo el orbe, fueron las mismas, hasta que casi en nuestros días se perforó el istmo de Suez.

Patino primero y sobre todo Enseñada, después, trataron de remediar tanto mal; no porque fuera el de la Marina, sino porque era el mal de España; y camino de remediarlo, la intriga de Inglaterra derribó al gobernante mejor, y desde entonces sin par, que tuvo España en la época contemporánea.

Algo pretendieron por el siglo XVIII también las compañías de Caracas, la de Filipinas y la que se estableció por las costas Patagónicas; pero eran destellos que no ofrecían garantías de continuidad, ni propósitos de generalidad; apenas conatos, pronto malogrados por la especial falta de visión de nuestros hombres de gobierno.

El restablecimiento del corso por Carlos III—estímulo de armadores, y que desde los Reyes Católicos estaba abolido, por no considerarse digno de nuestra bandera—fué solución ya tardía.

El tipo de buque en este último período del XVIII en la fragata y la urca, más panzuda y pesada, pero con menos catafo, como nacida en los canales de los Países Bajos; con ellos disputan los flotes los pequeños bergantines y las elegantes goletas que poblaran todos los mares en los últimos años de la vela en aquellos arriesgados viajes que cuenta en su haber la Marina romántica, cuando los buques tienen nombre familiar de mu-

jer y los manda el marido, el padre o el novio, capitán y armador al mismo tiempo.

IV

Aparece el "barco de vapor", y esta suerte de navegación se hace mayor de edad, como la de vela y la de los remos, en los ríos; los primeros "vapores" son verdaderos "barcos de la vez", de los que cita Cervantes, o del tráfico fluvial; en 1819, de los primeros Sevilla tiene para su comunicación por el Guadalquivir con Sanlúcar el Real Fernando.

En 1835 el "Royal Williams" es el primero en cruzar el Atlántico, y pronto lo compra España para hacer de él el "Isabel II", primer vapor de guerra de esta suerte; pero la verdadera comunicación transatlántica con vapores la establece la Compañía Cunard (1850); sólo que para mayores empeños de estos buques no sirven, pues, como el avión, para grandes distancias sólo podía transportar casi un propio combustible.

Y como canto de cisne, los grandes veleros derrotan en la carrera del té, de Australia, a los esquiladores ("to clipp", esquilar); se construyen de hierro, y sus cables, cadenas y arboladura metálicos pueden aguantar enorme y múltiple aparejo, que los hacen velocísimos con los ya estudiados vientos de travesía.

El vapor, como vehículo ultramarino, casi va a ser vencido, cuando acontece que el genio de Lesseps permite a una emperatriz andaluza (1869) inaugurar el canal de Suez, que nuestra fragata de guerra "Berenguela" es la primera en aprovecharlo.

Los vapores, hasta entonces mixtos de velas, van abandonando el aparejo; la velocidad aumenta, y el vapor, rendimiento de las calderas, permite autonomías enormes, distanciendo cada vez más las forzadas escalas para carbón.

V

Y llegó a su vez el "aceite pesado" como combustible de calderas o carburante en motores de combustión...

Julio F. GUILLEN

El cabotaje en el tráfico español

Por ROBERTO SILJESTROM

ANTES de pasar al estudio de las diferentes líneas de cabotaje que atienden al transporte marítimo nacional, conviene hacer constar que la Flota mercante española está dividida en cuatro listas, según la clase de navegación de los buques.

A la lista primera pertenecen los que han sido adquiridos en el extranjero o cuya construcción ha sido encomendada a astilleros extranjeros. Estos buques no pueden efectuar el cabotaje, y son en su mayoría los llamados "tramps" o vagabundos, que se ofrecen al mejor postor o intervienen en el mercado internacional de fletes. Actualmente están dedicados en su mayor parte—los que pasan de 5.000 toneladas—al transporte de cereales y materias primas adquiridas por el Ministerio de Industria y Comercio. Algunos de éstos están autorizados a efectuar el llamado "cabotaje restringido", es decir, el transporte de mercancías a granel, que no toman los buques de las líneas regulares de cabotaje, como por ejemplo, cargamentos de sal, minerales, carbón, etc.

A la lista segunda pertenecen los construidos en España, que están autorizados para efectuar toda clase de transportes de cabotaje por las costas españolas. Pertenecen también a esta lista, los buques de líneas regulares.

A la lista tercera pertenecen los buques pesqueros, y a la cuarta las embarcaciones de recreo, gánguiles, pontones, etc.

LÍNEAS PRINCIPALES DE CABOTAJE

Las principales líneas de cabotaje que funcionan actualmente en España, creadas y organizadas gracias a la iniciativa particular, están adaptadas para cubrir las necesidades del país, dada la situación de la mayor parte de los centros industriales, base de la constitución de estas líneas, en la zona litoral de la Península.

En primer lugar tenemos la Compañía Transmediterránea, única que tiene contratados sus servicios con el Estado, que mantiene un enlace fijo y obligado entre España, sus colonias y las posesiones de soberanía, mediante una subvención y la reserva exclusiva de los transportes estatales. Sus líneas forman dos arcos que, partiendo de Bilbao y Barcelona, convergen en los puertos del Estrecho para ramificarse desde allí a Marruecos, Canarias y Guinea, con sus servicios rápidos con pasaje y escalas limitadas; y otros, más lentos y con mayor número de escalas, atendidos por los buques de carga. Mantiene también las comunicaciones entre las Islas Baleares y los puertos de Barcelona, Valencia y Alicante, así como los servicios propiamente insulares.

En segundo lugar se encuentran los Servicios Mancomunados de Cabotaje, formados por la fusión de las Compañías Navieras Ybarra y Aznar, que funcionan unidas en el mantenimiento de estos servicios. Tales Servicios Mancomunados mantienen líneas regulares que, partiendo de Bilbao y Barcelona, bordean todo el litoral peninsular, haciendo escalas en todos los puertos principales, con sus diferentes servicios rápidos y expresos. Completando sus servicios, mantiene estrecho contacto en el Norte con la Compañía de Vapores Costeros, que completan la unión con los puertos de segundo orden; y en el Mediterráneo, con las Compañías Hijos de Ramón A. Ramos, de Barcelona, y la Compañía Naviera Valenciana. La primera mantiene un servicio quincenal regular entre Málaga y Barcelona con todas las escalas intermedias, y la segunda, un servicio combinado entre Valencia, Baleares y Barcelona.

Independientemente de estas líneas, y dentro de la clasificación de líneas regulares, se encuentra la Compañía Marítima Frutera de Cádiz, más conocida por el nombre de Pinillos, que mantiene el servicio para el transporte de fruta de Canarias a la Península. Estos buques, en sus viajes de ida a Canarias admiten carga general para los puertos en ruta. Al mismo tiempo, han montado reciente-

mente un servicio para el transporte a Portugal de mercancías, generalmente en tránsito, con destino a América.

Estas son las principales líneas de cabotaje que atienden al transporte de mercancías entre los diferentes puertos españoles, que movieron el pasado año 7,5 millones de toneladas.

TRANSPORTE DE CARBÓN

Para todos es conocido que España, desgraciadamente, es un país deficiente de carbón. Por este motivo, al comienzo de la guerra actual, y ante las dificultades que representaba la importación de carbón por estar bloqueadas las costas de Gran Bretaña, principal abastecedor nuestro, fué necesario reducir las necesidades nacionales para amoldarlas a las posibilidades de producción, procurando al mismo tiempo tener atendidos lo mejor posible los servicios de interés nacional vital, como ferrocarriles, navegación, altos hornos, etc. De esta misión fué encargada la Comisión Reguladora para la Distribución del Carbón, la cual dispone para la realización de sus transportes de una Flota de unos ciento sesenta buques, con un tonelaje de carga de alrededor de doscientas cincuenta mil toneladas. Estos buques, siguiendo las órdenes de la citada Comisión, cargan en Asturias o Galicia—según se trate de hulla o antraci-

neas regulares, especialmente en la ruta Norte-Sur y Sur-Levante, ya que en sentido inverso tienen la competencia, como hemos visto, de los buques carboneros, que retornan en lastre a Asturias y que, con igualdad de gastos, por ser buques de mayor tonelaje y tener forzosamente que regresar al Norte, pueden ofrecer fletes más económicos.

Esta Flota, que pudiéramos llamar libre, durante el invierno está absorbida casi totalmente por el tráfico de la naranja, desde los puertos de Levante a Sète, Port Vendres y Marsella, desde donde se reexpide la fruta por ferrocarril a los diferentes mercados europeos.

Para darse idea de la importancia de este tráfico, basta decir que durante la campaña 1941-1942 se han transportado con estos buques 220.000 toneladas de fruta a Francia y 60.000 toneladas en cabotaje, por la Península, lo que hace un total de 280.000 toneladas, con lo cual, no solamente se ha dado salida a esta fuente de riqueza nacional, sino que, al mismo tiempo, se ha permitido a los ferrocarriles españoles disponer de unos treinta y cinco mil vagones para dedicarlos a otros servicios igualmente necesarios.

DIFFICULTADES ACTUALES

La Flota mercante de cabotaje está pasando en los momentos actuales un perio-

do de crisis debido a las dificultades para la obtención de combustible. Ante el agotamiento de las reservas de gas-oil, la Naviera Aznar se ha visto obligada a retirar de sus líneas de cabotaje sus buques motores, especialmente construidos para este tráfico, y dedicarlos, unos, al servicio regular con Argentina, partiendo del norte de España, y otros, a tráficos dirigidos hacia las Antillas, donde pueden repostarse para el viaje de vuelta a España y regreso a América. Al retirar estos buques del cabotaje, han tenido que sustituirlos por otros que consumen carbón, con lo cual ha aumentado el consumo mensual de la Flota de cabotaje, creando un nuevo problema a la Comisión Reguladora para la Distribución del Carbón, agravado con la suspensión de las importaciones de carbón americano por la entrada de los Estados Unidos en la guerra, que obliga a toda la Flota española a depender exclusivamente del carbón asturiano.

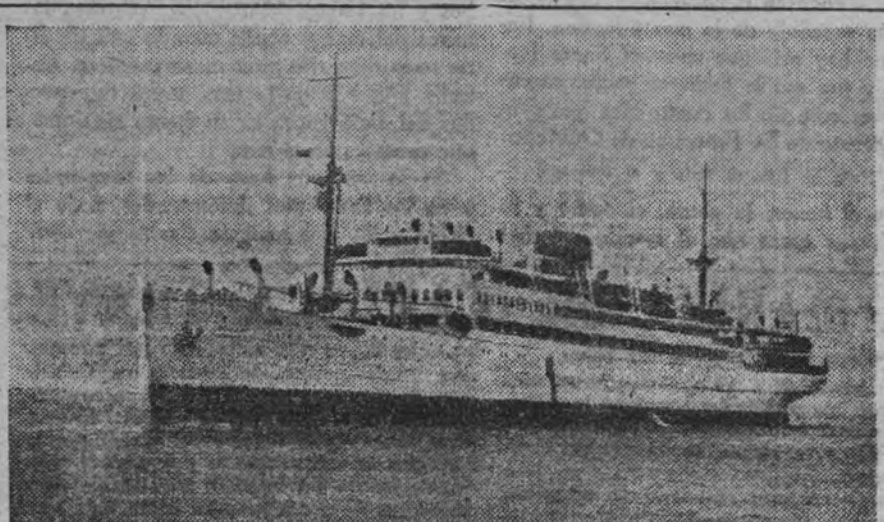
FUTURO DEL CABOTAJE

La Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte, en su afán de descongestionar el transporte por ferrocarril, ha mantenido el criterio de evitar, a toda costa, los transportes largos, dirigiéndolos hacia los puertos a cuya zona de influencia correspondan, para realizarse por vía marítima. Con este motivo se ha notado un aumento sensible en el tráfico de cabotaje español, que ha originado—consecuencia lógica—una mayor demanda de buques. Esto, unido al papel primordial que desempeñarán los transportes marítimos en la reconstrucción económica del mundo después de la guerra, ha motivado esa fiebre que se deja sentir en los medios navieros para la construcción de nuevos buques, ya que las necesidades serán inmensas y el tonelaje escaso, a consecuencia de varios años de intensa lucha submarina y aérea, lo que induce a prever una época de prosperidad comercial durante los primeros tiempos que sigan al cese de las hostilidades, por lo que todos los navieros tratan de prepararse para los tiempos venideros, bien mediante la construcción de nuevas unidades o bien rejuveneciendo las que actualmente poseen, dando con ello una ininterrumpida labor a los astilleros españoles, que repercuta favorablemente en la mayor parte de la industria nacional, que está estrechamente ligada a la construcción de buques.

El Estado español, al encargar al Instituto Nacional de Industria la tarea de la construcción de una fuerte Flota comercial, ha enfrentado directamente este problema económico que se deja sentir en todo el mundo como consecuencia del conflicto bélico que nos aflige en los momentos actuales. Esto, unido a la derivación del capital español hacia las Empresas navieras, que se ha hecho notar como consecuencia de la protección estatal, hecha realidad con la ley de Crédito Naval, nos permite asegurar para un futuro próximo la existencia de una potente Flota comercial que situará a España en el lugar que le corresponde, entre las primeras naciones marítimas, tanto por su tradición como por su situación geográfica y por el espíritu emprendedor e intrépido de sus marinos.

Igualmente, con la creación del Consejo Ordenador de la Marina Mercante, que entre sus diferentes misiones tiene la específica de constituir una ordenación del tráfico marítimo, y particularmente de cabotaje, se contribuirá a despejar un futuro próximo al adaptar los tráficos y líneas a las peculiaridades de los grandes ciclos del transporte español en sus diferentes corrientes, demostrando así el interés que el nuevo Estado siente por todos los problemas básicos de la economía nacional.

Con la protección de nuestra Patrona, la Virgen del Carmen, y con la ayuda de Dios, esperamos que nuestros vaticinios se cumplan en el más breve plazo para el bien y prosperidad de nuestra querida Patria.



La motonave "Villa de Madrid", que mantiene el servicio de línea regular Barcelona-Canarias.

do de crisis debido a las dificultades para la obtención de combustible. Ante el agotamiento de las reservas de gas-oil, la Naviera Aznar se ha visto obligada a retirar de sus líneas de cabotaje sus buques motores, especialmente construidos para este tráfico, y dedicarlos, unos, al servicio regular con Argentina, partiendo del norte de España, y otros, a tráficos dirigidos hacia las Antillas, donde pueden repostarse para el viaje de vuelta a España y regreso a América. Al retirar estos buques del cabotaje, han tenido que sustituirlos por otros que consumen carbón, con lo cual ha aumentado el consumo mensual de la Flota de cabotaje, creando un nuevo problema a la Comisión Reguladora para la Distribución del Carbón, agravado con la suspensión de las importaciones de carbón americano por la entrada de los Estados Unidos en la guerra, que obliga a toda la Flota española a depender exclusivamente del carbón asturiano.

La Flota carbonera transportó el año pasado más de cuatro millones de toneladas de carbón, lo que da una idea del alivio que representa para los ferrocarriles la existencia de esta Flota, ya que sin ella no podría constituir los depósitos que le son vitales para su existencia y normal desenvolvimiento.

Todavía esta cifra podría aumentarse sin aumentar la Flota carbonera, si los carboneros en Asturias tuvieran un ritmo más acelerado, pero, por desgracia, unas veces por déficit de la producción y otras por agotarse los cupos o por los diferentes factores que influyen en los atraques, preferencias de embarque, reparto de cupo, etc., la realidad es que hay buque que para tomar un cargamento de unas cinco mil toneladas se pasa más de un mes detenido en los puertos asturianos.

BUQUES LIBRES

Colaborando en el cabotaje, aparte de los buques de líneas regulares y Flota carbonera, existe una gran cantidad de buques y motoveleros—generalmente de pequeño tonelaje—que se dedican con preferencia al transporte de mercancías a granel, que no toman los buques de li-

nealmente los motoveleros, al carecer de gas-oil—indispensable para el funcionamiento de sus motores—, han perdido su eficacia, ya que tienen que depender exclusivamente del viento, y en cuanto éstos son contrarios, se ven obligados a refugiarse en la costa, con lo cual los viajes se eternizan y los armadores experimentan serias pérdidas. Recientemente un motovelero tardó dieciocho días para efectuar un viaje de Cartagena a Adra, lo que en tiempos normales hubiera requerido, a lo sumo, dos días. Por otra parte, como la mayoría de los motoveleros nave-

Bonel, Ferrer y Bonill, S. L.
CONSIGNATARIOS DE BUQUES
FLETAMENTOS
Paseo Colón, 4, entlo.
BARCELONA

La flota mercante en el actual momento español

Por JUAN NAVARO DAGNINO

Yo creo que en la moderna España que nació el 18 de Julio de 1936 han existido dos momentos trascendentales, y en ambos ha jugado papel destacado la Marina mercante, como vamos a ver.

El primer momento ha sido nuestra guerra en que el espíritu nacional se rebeló contra todos los extranjerismos que pretendían convertir nuestra Patria en una caricatura de Rusia. Si es cierto el lema de que quien domina el mar domina la tierra, bien palpablemente se puso en evidencia durante los treinta y dos meses de nuestra lucha.

Es un principio harto conocido que el mar es un camino para ser usado por la propia Flota mercante y que en tiempo de guerra la misión de la Flota militar es dejar expedito este camino para su libre y seguro uso por su hermana mercante. Pues bien; nada más, pero nada menos, esto es lo que hizo la Flota Nacional durante nuestra guerra, factor sin cuyo logro ésta no se habría ganado. Mientras las flotillas pesqueras de Galicia se lanzaron libremente a capturar la riqueza del mar, los bous famosos del Cantábrico mantuvieron un estrecho bloqueo de los puertos rojos de dicho mar, cuyas embarcaciones de pesca estaban inmovilizadas; puertos en los que solamente entraron y salieron escasos buques de bandera extranjera, gracias a los artilleros y prestidigitación de la "no intervención". En la España Nacional se comieron plátanos traídos en régimen normal desde las Islas Canarias. Existió una línea regular de Sevilla a Palma de Mallorca, un servicio de cabotaje que llegaba a Pasajes, y desde el extranjero acudieron a nuestros puertos, especialmente Cádiz, Sevilla, Vigo y Coruña, numerosos buques que nos trajeron imprescindibles productos, tal la gasolina. Podemos decir que la España Nacional no padeció de asfixia gracias a su contacto con el mundo exterior a través de sus puertos, y que, por el contrario, la España roja se fue muriendo por consunción a medida que el dogal del bloqueo se fue apretando más y más.

La Marina mercante al servicio de nuestro Caudillo fué escasa en los comienzos del Movimiento; sólo 176.000 toneladas, de un total de 1.200.000, quedaron en poder Nacional el 18 de Julio. Este número reducido fué en constante aumento al transcurrir la lucha, y así en enero de 1938 ya se alcanzaron las 400.000 toneladas. Las causas de este continuo acrecimiento de la Marina mercante Nacional fueron cuatro. La primera era la propia voluntad de las tripulaciones de algunos buques que decidían pasarse a la buena causa, registrándose casos heroicos, que han sido premiados debidamente. La segunda fueron las presas de guerra efectuadas por los buques de la Escuadra Nacional en su incesante navegar por los mares; recordemos como la más memorable la del "Mar Cantábrico", proveniente de Méjico abarrotado de armamento. La tercera fue-

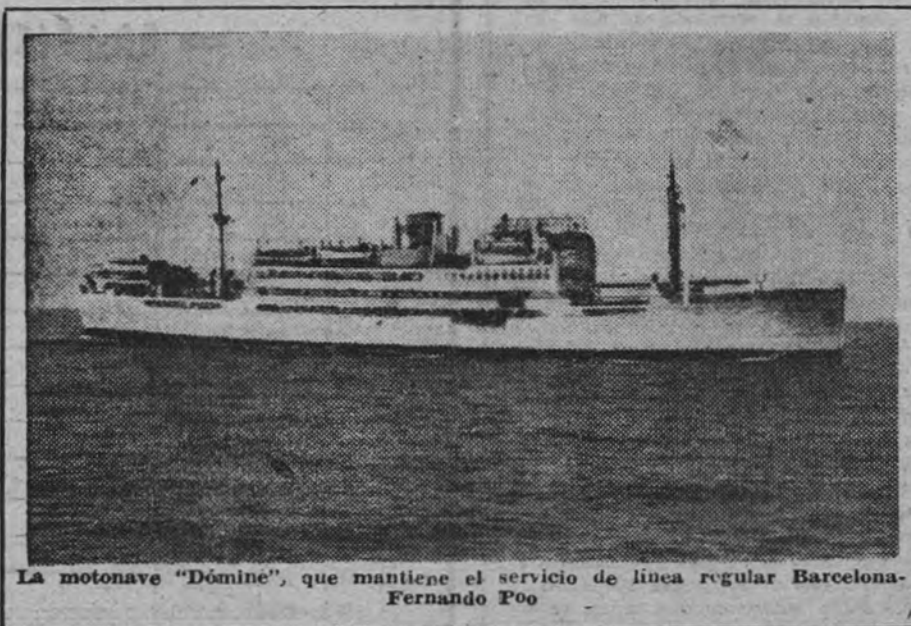
ron los buques aparecidos fondeados en los puertos donde entraban nuestras victoriosas tropas; tales Bilbao y Gijón especialmente. La cuarta fué la recuperación en países extranjeros de numerosos buques allí llevados por sus tripulaciones contra la voluntad de sus legítimos dueños que residían en la España Nacional y a cuyo triunfo colaboraban. Se trataba de un auténtico robo, y, sin embargo, hubo necesidad de recurrir a laboriosos pleitos, con largos informes y aportaciones por parte de los abogados del Gobierno rojo de ideas tan originales como la que se llamó "ocupación física" de los buques. Afortunadamente, los triunfos nacionales eran alabonazos más fuertes que todas las argumentaciones de los pleitos, y todos los buques volvieron al redil nacional. Todos no; el "Manuel Arnús" ha quedado en Méjico, y nueve en Rusia, de los que ya sabemos algunos han desaparecido en la actual contienda del mar Negro.

En abril de 1939 toda la Flota mercante española arboló el pabellón bicolor; pero no era toda la que existía en 1936, pues en el recuento se vió que faltaban numerosos buques, caídos en la larga lucha. Más de cien unidades habían desaparecido a causa de torpedeamientos, bombardeos de aviación, etc. Como ejemplo característico citemos el de la Compañía Trasatlántica, de cuyas ocho modernas unidades el "Cristóbal Colón" fué embarrancado y perdido por su tripulación marxista en las Islas Bermudas; el "Manuel Arnús" se halla en Méjico; el "Juan Sebastián Elcano", en Odesa; el "Uruguay" y el "Argentina", fondeados en Barcelona, fueron destruidos por los numerosos bombardeos de aviación; pudiendo solamente disponer la Compañía al final de la lucha del "Habana", el "Marqués de Comillas" y el "Magallanes". En contraste con esta que se puede tildar de mala suerte existe la buena de la conocida Compañía naviera Aznar, antes Sota y Aznar, que de casi cuarenta unidades sólo perdió el "Jata-Mendi", hundido por los marxistas con el fin de embotellar el puerto de Pasajes, cosa que no lograron.

El verano de 1939 transcurrió afanosamente restaurando nuestra Flota mercante sus heridas de la larga contienda, o sea reparando y pintando los buques, que tan mal trato habían sufrido en los tres años de lucha. Y así estalló la conflagración mundial.

Queda dicho que el segundo momento trascendental para la nueva España es el daño que con sus salpicaduras pueda causarle este conflicto, y que nuestra Flota mercante juega un papel principalísimo en la resolución de los nuevos problemas económicos planteados a la Nación. Veámoslo:

Según las estadísticas del total comercio de España (importación y exportación), un 94 ó 95 por 100 de su volumen se efectúa en transporte marítimo y el resto por ferrocarril a través de las fronteras terrestres. Claro está que este co-



La motonave "Domine", que mantiene el servicio de línea regular Barcelona-Fernando Poo

mercio marítimo nunca se efectuó solamente en buques españoles, ni ello sería justo. En un terreno puramente teórico debe aceptarse que las exportaciones por vía marítima se hagan en buques españoles y las importaciones en buques del país vendedor del producto, o bien viceversa; o bien que una mitad de nuestro comercio exterior por vía marítima se haga en buques españoles y la otra mitad en buques de los países compradores o vendedores. Desgraciadamente en España nunca hemos alcanzado esta meta, pues solamente nuestra bandera ha intervenido en nuestro comercio exterior en un 20 ó 25 por 100 de su volumen. Existe el caso típico de la naranja, que tradicionalmente se exportó casi en su totalidad en buques extranjeros. Parece aceptable que Inglaterra, el principal consumidor de este producto, enviara numerosos buques a recogerlo a Valencia; pero acudían al Levante español en busca de un buen flete numerosos buques noruegos, suecos, daneses y holandeses, a los que se puede llamar "arrieros de la mar", pues los cargamentos que tomaban no eran para llevarlos a sus propios países. Anotemos incidentalmente como contraste que en el actual año la totalidad de la exportación naranjera que autorizó el ministerio de Industria y Comercio lo ha sido en buque español.

Iniciada la guerra mundial a fines de 1939, los buques de diversas nacionalidades que siempre frecuentaron nuestros puertos haciendo una dura competencia a los españoles, desaparecieron, y al país se le presentó el problema inverso, o sea resolver las necesidades de su comercio exterior contando sólo con su propia Flota mercante, que tan quebrantada había salido de nuestra guerra de Liberación. Concretando el problema al solo punto de los carburantes líquidos, juzguemos cuál habría sido la situación de España de no contar con una espléndida Flota petrolera, debida a la previsión de aquel gran hombre que se llamó José Calvo Sotelo.

En enero de 1940 se apreció en España la insuficiencia de la última cosecha recolectada de cereales, y especialmente de trigo, y la necesidad de efectuar una importación voluminosa de los mismos. La Flota mercante nacional ha resuelto por sí sola este problema, y la Dirección General de Comunicaciones Marítimas organizó este servicio de acudir numerosos buques a Buenos Aires y a algunos otros puertos exportadores de cereal, servicio que en la actualidad aun continúa. El volumen de importación efectuado en los años 1940 y 1941 es en cuantía superior a las 800.000 toneladas de cereal en cada uno de estos años, que a un promedio de 5.000 toneladas por barco significa 160 expediciones en cada año, y observemos que cada una de estas expediciones tienen una duración en el llamado viaje redondo de tres meses como mínimo.

No ha sido ésta la única labor efectuada por nuestra Flota mercante a partir de la conflagración mundial. Nuestros buques han acudido a los más le-

janos países en busca de los productos que son indispensables en España. De Chile han traído nitrato; de Estados Unidos, garbanzos, alubias y lentejas; de Filipinas, abacá y goma copal; de Singapur, caucho, estaño y té; de Calcuta, yute; de Saigón, arroz; de Egipto, arroz y algodón; de la Nigeria inglesa, algodón y aceite de palma, etc.

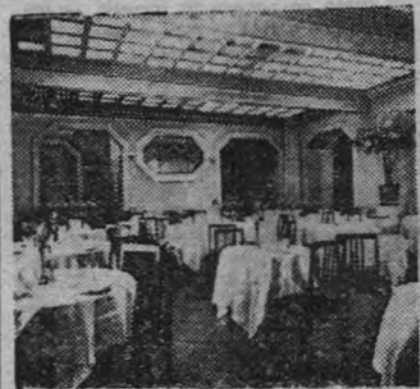
Nuestra Flota mercante desde hace más de dos años se halla sometida a una labor abrumadora, que ha salvado al país del colapso económico, ya que España para desarrollar su vida normal necesita importar centenares de productos. Parte principalísima de este éxito pertenece a las tripulaciones, que, olvidando pasados errores, sirven abnegadamente al nuevo Estado. Este, llevado de su afán de justicia, dictó una disposición a iniciarse la guerra mundial en virtud de la cual las tripulaciones de los buques participan en un 8 por 100 en el flete bruto cuando se navegue por ciertos mares peligrosos.

De la labor fundamental de la Flota española de cabotaje se hablará en otro trabajo de este número de SI, e igualmente de la actividad que hoy se desarrolla en nuestros astilleros.

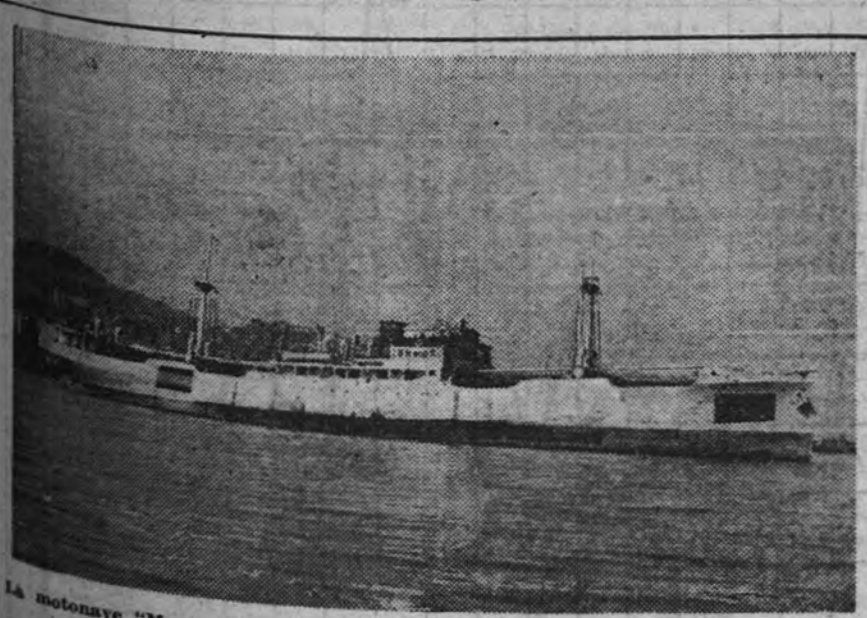
Creo que España se ha dado cuenta de lo que es la Marina mercante para poder subsistir como nación independiente y soberana, y por ello se aprecia en los actuales momentos una enorme actividad en el ambiente naviero: se crean nuevas Sociedades, las existentes amplían su capital, y todo hace presumir un porvenir venturoso de nuestra Marina mercante. Pronunciemos un "así sea", y corremos estas líneas gritando con vehemencia nuestro ritual: ¡Arriba España!

Despacho Central
de San Lorenzo
del Escorial

EMPRESA HERRANZ



Un aspecto del comedor del Hotel Miranda y Sotelo



La motonave "Monte Altube", uno de los siete buques gemelos que la Naviera Aznar ha retirado del cabotaje por falta de combustible

EL NUEVO ESTADO Y LA CONSTRUCCION NAVAL

Por FERNANDO DE RODRIGO

Al empezar en 1936 nuestra guerra de Liberación, la Flota mercante española se componía de 683 buques mayores de 100 toneladas de registro—exceptuada la Flota pesquera—con un tonelaje total de 1.125.938 toneladas, tonelaje francamente escaso para atender a nuestro comercio nacional e internacional; no obstante, una gran parte de esa Flota permanecía amarrada en nuestros puertos, debido a la ausencia absoluta por parte del Gobierno de una política naval y a la edad de la mayor parte de nuestros buques, que les hacía imposible la competencia con las de otras naciones.

Al terminar nuestra guerra de Liberación, y como lógica consecuencia de ella, nuestra ya escasa Marina mercante se vio disminuida, perdiéndose algunas de nuestras mejores unidades, quedando reducida nuestra Flota a 509 buques con unas 852.042 toneladas, aproximadamente.

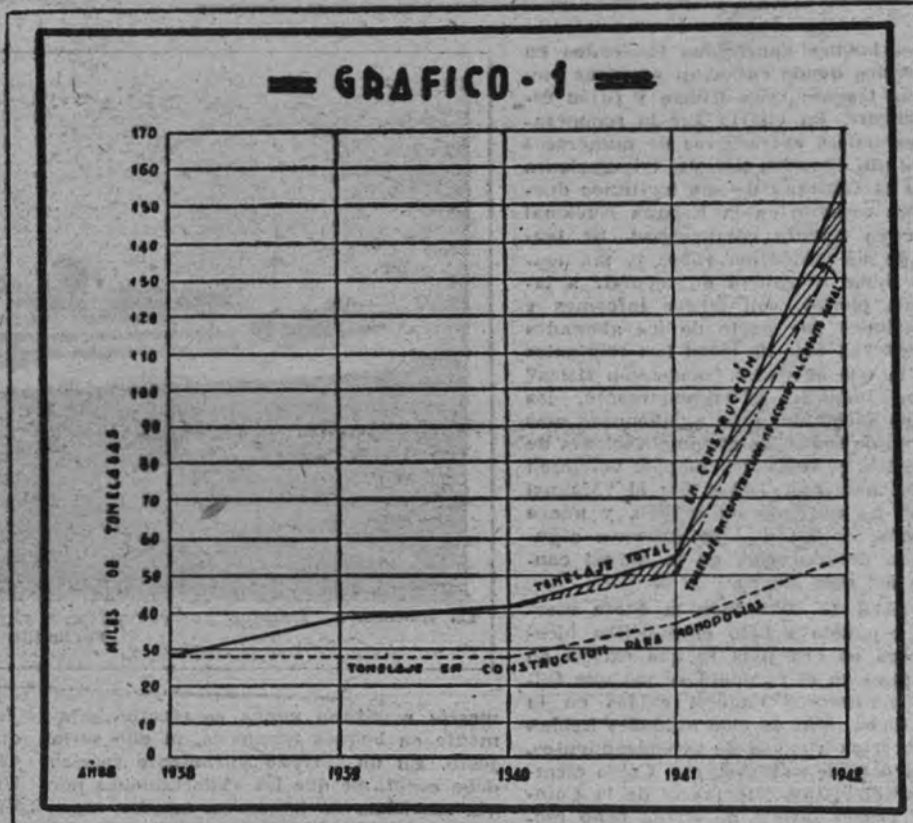
De estos buques, 262, con un 30,84 por ciento del tonelaje total, tienen más de veinticinco años de edad, y solamente 190 buques, con el 14,75 por 100 del tonelaje, tienen menos de diez años. Si se recuerda un momento el progreso alcanzado durante los últimos veinticinco años en la construcción naval, especialmente en la construcción de equipos propulsores, la perfección de las modernas turbinas y máquinas de vapor y el enorme desarrollo de los motores de combustión interna, precisamente con fines navales, tendremos la impresión de que una gran parte de nuestra Flota es anticuada, y si comparamos el consumo medio de aquellos buques con los consumos análogos en los buques modernos, vemos que son buques francamente antieconómicos.

Entonces, es decir, en 1939, solamente el 10,7 por 100 de la Flota inglesa, y el 14,1 por 100 de la alemana, el 15,6 por 100 de la francesa y el 10,8 por 100 de la noruega, por no tomar más datos, tenía más de veinticinco años y, respectivamente, tenía menos de diez años el 31,6 por 100, el 25,1 por 100, el 27,8 por 100 y el 45,5 por 100 de esas flotas.

Una aspiración nacional debe ser transportar en buques de nuestra bandera al menos el 50 por 100 de los productos importados y exportados. En los años anteriores a nuestra guerra de Liberación solamente se transportaba en buques nacionales el 20 por 100, con la consiguiente exportación de divisas en fletes, del orden de 400 millones de pesetas al año; para satisfacer esa mínima aspiración necesitaríamos disponer de una Flota de alrededor de 1.500.000 toneladas como mínimo.

Ante esa urgente necesidad de renovación e incremento de nuestra Flota mercante se promulgó por el Caudillo la ley de 2 de junio de 1939 instituyendo un sistema de Crédito naval, mediante el cual los navieros pueden obtener préstamos para atender a la construcción de nuevos buques o a la renovación de los antiguos, préstamos que pueden alcanzar hasta el 80 por 100 del valor de los nuevos buques o del importe de la renovación, y que se amortizan en veinte años, con un interés a cargo del prestatario solamente del 2 por 100. Con este fin, el Estado pone a disposición de los armadores 750 millones de pesetas en diez anualidades. Paralelamente se estudió por la Dirección General de Comunicaciones Marítimas, hoy Subsecretaría de la Marina Mercante, un reajuste de las primas a la construcción naval, promulgándose como consecuencia de ello la ley de 5 de mayo de 1941 modificando el hasta entonces vigente régimen de primas, aumentando su importe y estableciendo la nueva modalidad de primas para la construcción de equipos propulsores de fabricación nacional, desapareciendo con ello el absurdo anterior de que el Estado protegiese igualmente la construcción de un buque totalmente nacional que la de un buque con maquinaria extranjera.

Fruto de esta sabia legislación protectora ha sido que en dos años se ha contratado en España, a pesar de los precios actuales, la construcción de 111 buques mayores de 100 toneladas con un tonelaje total de más de 140.000 toneladas y un importe global de 500 millones de pesetas, entre ellos 5 grandes buques tanques, 11 buques fruteros, 6 grandes cargueros, 2 buques mixtos de carga y



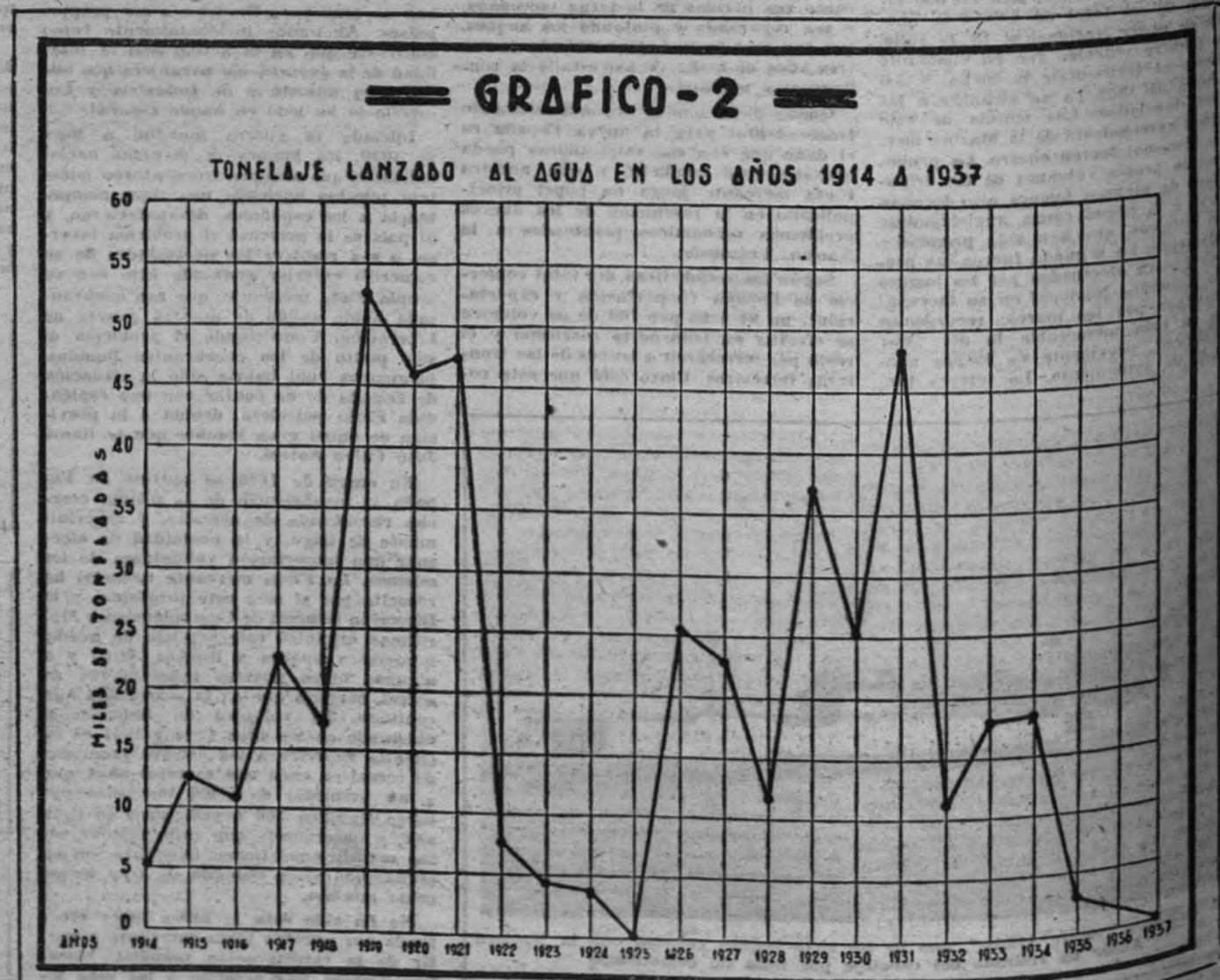
pasaje, o bacaladeros, etc., etc. Casi todas las unidades en construcción están acogidas a los beneficios de la mencionada ley de Crédito Naval, además de otras muchas todavía no contratadas, habiéndose concedido por el Instituto de Crédito para Reconstrucción Nacional, en los dos primeros años de vigencia de la ley, préstamos por un importe total de 217 millones de pesetas. El gráfico adjunto muestra claramente el éxito de la ley de Construcción Naval, máxime teniendo en cuenta que los buques para monopolios están exentos de aquellos beneficios.

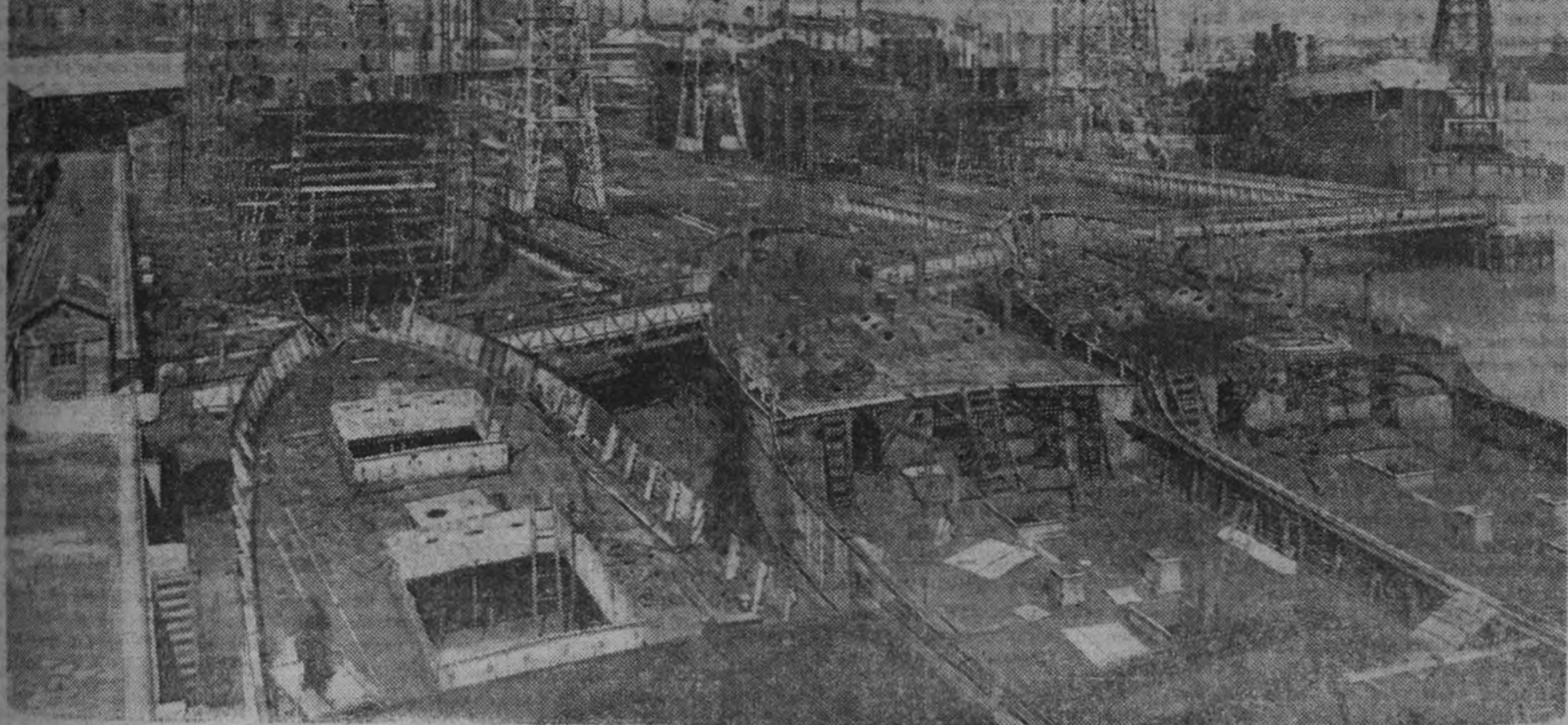
¿Pueden los Astilleros nacionales absorber la actual demanda de nuevas unidades? En el gráfico número 2 vemos el ritmo de la construcción naval en España durante los años 1914 a 1937; el año 1931 se botaron al agua cerca de 50.000 toneladas de Registro bruto, con el mismo número de Factorías Navales que en la actualidad. Teniendo en cuenta el enorme desgaste del utillaje de nuestros Astilleros durante el Glorioso Movimiento Nacional, dedicados en gran parte a la fabricación de proyectiles, con las instalaciones actuales se puede contar con unas 50.000 toneladas de Registro anuales, marcha demasiado lenta para las aspiraciones del nuevo Estado, claramente expuestas en el preámbulo de la ley de 7 de mayo último, que determina la actuación del Instituto Nacional de Industria en relación con la Marina mercante. Otra de las grandes dificultades actuales de incrementar la producción es la esca-

seza de materias primas y de laminados y la falta de personal obrero y auxiliar especializados. De solucionar estas tres dificultades se ha ocupado el Estado, autorizando la importación de máquinas-herramientas; concediendo, en la ley citada de 5 de mayo de 1941, préstamos a los constructores navales para mejora de sus instalaciones, con las mismas modalidades del Crédito Naval para los Armadores; dictando la disposición ministerial de 15 de marzo de 1941, que establecía "preferencia" para suministros de materiales destinados a la construcción naval mercante, y estimulando a las factorías a la creación de Escuelas de aprendices.

La resolución del problema de utilizar modernamente nuestras Factorías aumentando su capacidad de producción, debido al actual conflicto armado, se sale de las posibilidades de la iniciativa particular y ha de resolverlo ampliamente el Estado. Este será uno de los fines inmediatos de la mencionada ley de 7 de mayo último, ley ejemplar, de gran alcance, que crea el Organismo encargado de desarrollar nuestra Flota mercante.

La dificultad de materiales es más sencilla de vencer, dentro de los recursos nacionales. El material de más importancia y de mayor consumo en la construcción naval es el acero; aun suponiendo que se pudiese llegar a la construcción anual de 90.000 toneladas de Registro, lo que en un plazo de ocho años nos llevaría a disponer de 1.500.000 toneladas necesarias, se necesitarían para ello unas 40.000 toneladas de acero, lo que no llega a representar ni el 9 por 100 anual de la producción siderúrgica mínima prevista, bien poco sacrificio al lado de las enormes ventajas económicas que la modernización e incremento de nuestra Flota mercante supondría para el País. El suministro de otros materiales básicos: cobre, estaño, caucho, etc., de los que somos tributarios del extranjero, presenta mayores dificultades; pero cualquier esfuerzo del Estado en este sentido será compensado abundantemente, pues basta leer por encima los diarios, para comprender que el país que pueda disponer, al término de la conflagración presente, de una Flota mercante aceptable gozará de una posición económica envidiable.





Factoría de Bilbao de la Sociedad Española de Construcción Naval.—Vista parcial del astillero. En primer término, un buque en reparación y dos buques en armamento. En las gradas, cuatro buques en construcción. A la derecha, un trasatlántico en gran reparación y la grúa flotante de 100 toneladas. Al fondo, a la izquierda, techumbre del taller de Herreros de Ribera, y al fondo, en el centro, techumbre del taller de motores Diesel.

Instituciones sociales de la Marina

(Viene de la página 2.)

servas en atender, a bajo interés, reparaciones no indemnizables; y auxiliar a los propietarios o armadores para sustituir las embarcaciones perdidas, reparar las averías y mejorar las que requieran reforma, con objeto de afrontar mejor los riesgos de mar. Para todos estos efectos se considera riesgo de mar el que produzca la pérdida total de la embarcación o avería no inferior a la quinta parte de su valor nominal, ocasionada en accidente marítimo o a consecuencia de éste.

MONTEPIO MARÍTIMO NACIONAL

Es una institución que organiza, fomenta y sostiene un régimen de previsión a favor de todo el personal afecto a la Marina civil. La inscripción en ella es obligatoria a los menores de sesenta años que presten servicio en Empresas navieras sin institución análoga; al personal que en lo futuro ingrese en Empresas con Montepío particular, y a quienes, embarcados o no, presten o hayan prestado servicios en Industrias de navegación.

Mediante el pago de cuotas mensuales que oscilan del 3 al 5 por 100, susceptibles de ampliación voluntaria por mejora de beneficios, los ingresados antes de cumplir cuarenta y cinco años tienen asegurada una pensión, al llegar a los sesenta, de 3.600 pesetas anuales los oficiales, 2.160 los titulares y 1.200 los subalternos; los ingresados entre cuarenta y cinco y sesenta años de edad percibirán el saldo de su libreta de capitalización y con la pensión vitalicia que se acuerde, o dejarán el importe de libreta e intereses a los beneficiarios que designen. Conforme al régimen transitorio para el personal mayor de sesenta años existe un fondo especial de protección a la ancianidad para los sexagenarios que cuenten con más de diez años de navegación, no disfruten de mayor al de su categoría a bordo.

Desde que surgió la idea de establecer el Montepío, en un Congreso de marinos mercantes celebrado a principio de siglo, hasta que en 1917 se acordó establecerlo, pasando por vicisitudes varias, se llegó al régimen actual de inscripción obligatorio impuesto por el Reglamento del año 1940, que en breve será acoplado a las normas de la ley reorganizadora del Instituto Social de la Marina.

CAJA CENTRAL DE CRÉDITO MARÍTIMO Y PESQUERO

Establecida en el año 1919, le fué asignada la finalidad económico-social de constituir préstamos en metálico, abrir cuentas de crédito, avalar operaciones que las Cofradías efectuaran en otras entidades bancarias y subvencionar a las asociaciones de pescadores, enseñanzas técnicas, museos escolares, bolsas de trabajo, socorros mutuos, casas del pescador y del marino, propaganda pesquera e inspección. En ella se generó el Instituto Social de la Marina, cuya denominación fué concedida a la propia Caja en el año 1930.

Hoy es la institución benéfico-social protectora de la gente de mar para fomentar el crédito en la población pesquera, facilitar a la misma medios económicos con los que adquirir y conservar embarcaciones y elementos de trabajo, anticipar capitales a la pequeña industria, estimular el ahorro, avalar operaciones bancarias y abrir cuentas de crédito no sólo con la garantía real de asociaciones y asociados, sino con la de honorabilidad y confianza aludidas en la declaración IX del Fuero del Trabajo. Finalmente, en colaboración con el Instituto Nacional de la Vivienda y con la Obra Sindical del Hogar atiende a la construcción de viviendas protegidas para el pescador.

Los preceptos recientes de la ley reorganizadora del Instituto Social de la Marina se llevan a la práctica en estos momentos bajo la protección del Caudillo y de su Gobierno merced al trabajo y al entusiasmo de un grupo de hombres de buena voluntad que, en torno a la personalidad destacada del marqués de Valterra—cuyo nombre prestigioso es para los pescadores garantía y augurio de una feliz política de realidades sociales—, forman el cuadro de mando de esos "soldados excepcionales en la batalla de la producción española"; mando fiel a la consigna dada por el ministro de Trabajo, Excmo. Sr. D. José Antonio Girón, al constituir en enero último el Consejo General del Instituto: "Entre nosotros el heroísmo se exige, y en nombre del Caudillo yo es exhorto para esta gran tarea el heroísmo de la paz, que es, sencillamente, el máximo rendimiento en el servicio."

J. GELLA ITURRIAGA

En este mismo mes llegarán a España 240.000 balas de algodón

Con esta cantidad queda asegurado el ritmo normal de trabajo en las fábricas textiles

Cuando terminó la guerra de Liberación, nuestra floreciente industria textil, especialmente la de la zona catalana, en donde la inmejorable calidad de las manufacturas de sus fábricas podían admitir ya la comparación con las mejores del extranjero, vió muy mermada su capacidad de producción como consecuencia de los importantes destrozos que las instalaciones sufrieron durante el período rojo. Sin embargo, y a pesar del extraordinario volumen de los daños, los fabricantes, después de grandes esfuerzos y de sacrificios aun mayores, consiguieron reparar en escaso tiempo los perjuicios sufridos, y las fábricas reanudaron sus actividades, incorporando esta importante rama de la producción a la economía española, verdaderamente maltrecha después de la larga contienda de tres años. Cuando las fábricas funcionaban con ritmo normal y las demandas del mercado español eran totalmente cubiertas, el conflicto internacional produjo un gravísimo coquepo, como consecuencia de las dificultades de navegación que impedían la importación del algodón que precisaban nuestras industrias textiles. Con la falta de materias primas se llegó casi a la absoluta paralización de las fábricas de tejidos, que se vieron en la necesidad de restringir extraordinariamente las horas de trabajo.

La gravedad del problema, que significaba de una parte el paro forzoso de numerosos obreros, y de otra la natural escasez de los productos que precisaban nuestras necesidades, hizo que el Gobierno se preocupara seriamente de resolverlo. No había otra solución que incrementar la importación de algodón de aquellos países productores que encontrándose ajenos a la guerra, dispusieran de importantes cantidades de dicha materia prima para su venta. Nuestra producción de algodón desgraciadamente muy pequeña, casi insignificante en relación con nuestras necesidades, no podía remediar la situación. En el año 1935, que puede servirnos como ejemplo de año normal, nuestra demanda de algodón se aproximó a la cifra de 400.000 balas de algodón, de 225 ki-

los de peso neto cada bala. La producción de España en 1940 fué de 7.200 balas y de 11.800 en el año siguiente. Este año, a pesar de que se ha aumentado extraordinariamente el terreno dedicado a este cultivo, pasando de 16.000 hectáreas a cerca de 50.000, la cosecha que se espera no pasará de las 20.000 balas, aunque continúa incrementándose el cultivo de esta planta hasta llegar, en un futuro no muy lejano, a la cantidad de 80.000 balas anuales.

Contando, por consiguiente, con nuestros propios recursos, el agudo problema de la falta de algodón no podía encontrar la solución que urgentemente necesitaba. El Caudillo, interesado vivamente en remediar esta situación, dió las órdenes oportunas, y el Ministerio de Industria, después de laboriosas gestiones, consiguió contratar una importante cantidad de algodón que, de momento, podía cubrir las necesidades de la industria. Preparados los buques que habían de transportar a nuestros puertos el preciado cargamento, y vencidas no pocas dificultades, comenzó la importación de algodón, y poco a poco las fábricas fueron reanudando sus actividades.

En el pasado mes de junio llegaron al puerto de Barcelona 72.670 balas. Por otra parte, se hallan en puertos brasileños realizando las operaciones de carga varios buques, siendo de esperar que en este mismo mes de julio llegue a España el total de 44.000 toneladas, equivalentes a 236.000 balas, que constituyen el programa de importaciones.

Conforme llega a los puertos españoles el algodón es distribuido equitativamente entre todas las fábricas textiles e hilaturas, que ya han vuelto a recobrar el ritmo normal de trabajo de seis días por semana. La falta de materias primas, que amenazaba con la paralización total de la industria textil, ha quedado solucionada merced al interés y a la preocupación de nuestros gobernantes, que, en esta ocasión, como en tantas otras, no han escatimado trabajos ni esfuerzos hasta conseguir resolver un problema de tanta importancia para nuestra economía.

A LA GLORIA Y MEMORIA DE MIL Y MIL BARCOS

Por ROMAN ESCOHOTADO

UN caballero cualquiera de cualquier país del mundo—hoy o mismo que ayer—, sentado en el casino, el banco del paseo o el balcón de su casa de una ciudad del "interior", sabe hacer un buen cálculo mental, razonable y patriótico, saliendo de sí mismo y de la eterna estampa cotidiana de su vida. Quiero decir que si se le pregunta por el mar, por ejemplo, por los barcos, los puertos, las líneas de navegación, el comercio naval y las bases marítimas de su país, el señor, o el aldeano, o el obrero, de Inglaterra o Francia, de Alemania o de Bélgica, de Portugal o de Estados Unidos, contesta la pregunta complacido. Y aun concede lo suyo a ese punto de gozo pecador que es la vanidad humana y aumenta alegremente la estadística.

Ignoro qué desdén inconcebible y torpe hace que entre nosotros, en España—tierra que debe al mar su mejor gloria—, esa regla feliz no se confirme más que con excepciones. Salvo en los litorales, las gentes españolas pretenden ignorar o ignoran totalmente que el mar es un camino inevitable además de una Patria. Y esa triste e inícuca idea nacional de que bajo los vuelos antiguos y gloriosos de la enseña española sólo tienen lugar de privilegio los soldados de tierra y, en otro orden de cosas, las preocupaciones del trigo, las naranjas o el aceite, progresa cada día para desgracia nuestra.

España es un país navegador, que no empieza ni acaba en trigo y en aceite. Por ahí jamás ha habido grandezas que ganar ni que perder, ni se guardan presencias inmortales que levantan la sangre en los museos dormidos. Al fin de tantas cosas, y pensándolo mucho, me da envidia el señor de una tierra cualquiera que desde su sillón que nunca ha navegado—un señor comerciante, funcionario, rentista, maestro de escuela o músico—"hinchó el perro" a su gusto cuando habla de los barcos de su patria. A pesar, muchas veces, de que su patria tenga una historia marítima de la misma extensión que la que corresponde normalmente a una sola provincia marinera de la tierra de España.

En esto de los barcos, de los mares, de los hombres del mar, hay muchas cosas hondas que enseñar a las gentes. La primera, es bien claro, la verdad geográfica de cuatro mil kilómetros de costa—si contamos las Islas—y la inmutable y grave consecuencia de una realidad tal, unida a la importancia excepcional del mar, cada día más grande. No es sólo que afirmemos que, dueños de los barcos necesarios, tendremos otra vez la grandeza ganada. Es que decimos más: somos un país marítimo, con una tierra pobre; sólo a base del mar podremos sostener esa grandeza. Las postreras y tristes realidades de dos siglos de Historia lo confirman. Conforme descendió nuestra Marina se fue encogiendo España. El trigo y el aceite eran los mismos. Y, para hablar en serio, más bien insuficientes.

La segunda verdad es tal vez más profunda. Atañe esencialmente a la fraternidad de los hombres de España, que es igual que decir la de sus anchas tierras, tan diversas. Si las gentes del mar—tan sólo las que pescan al largo de sus costas y en los mares lejanos—extendieran sus redes unidas y constantes, la gran red que formarían podría pescar a España. El león español sería entonces doble: león de selva y de mar, que es lo que fue otros días. Desde La Foradada, que empuja a Vol Florit en la tierra francesa del golfo de Lyon—lo cual es otra cosa que león—hasta el duro Ayamonte, desde La Guardia hasta Fuenterrabía, tres mares, desde siempre y para siempre, conocen el valor y la pericia, la fuerza y la constancia de una ancha familia de gentes españolas—provincias de Gerona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Granada, Málaga, Cádiz, Huelva, Pontevedra, Coruña, Lugo, Oviedo, Santander, Bilbao, San Sebastián—que casi son mitad de nuestra vieja España. Este San Sebastián conserva todavía una de las mejores Flotas para pescar de todo el ancho mundo. Si añadimos a esto Baleares y Canarias, aún se aumenta la cuenta. Y está es sólo la inmensa familia pescadora, la que cada ma-

ñana echa a la mar sus barcos para ganar el pan que hay en el agua. Porque la navegante, la de altura, la de los mares anchos, universal, creadora, poderosa, casi no tiene sitio en la bola del mundo. Sólo lo que contó a sus queridas gentes de Guetaria Juan Sebastián Elcano tras coronar el Globo de su propio laurel, no cabía en la Tierra... Pues esta media España que siempre mira al mar, que del mar vive—y muere—, gente puesta a la linde tentadora del camino imperial, es tanto como sea—si no es más—nuestra España aldeana que vive tierra adentro. Yo soy de la meseta, pero veo esta verdad muy clara y trascendente. En tanto que no sientan los hombres españoles que viven alejados de la costa los problemas del mar como si fueran suyos, no es posible que exista la unidad española. La razón de esa especie de "descastellania" que ofrecieron un tiempo regiones litorales—que, claro, vino a ser torpe antiespañolismo—, no estaba en la distancia, sino en la diferencia. No era cosa de tierra, sino pasión de mar. Se sentía distinto el navegante. Distinto y olvidado. En realidad Castilla, desde hace muchos años, no ha hecho, sino deshecho, política naval. Tal vez era venganza contra los viejos barcos de la gran aventura trasatlántica, que le dieron a América lo mejor que teníamos dejando en el vacío la casa familiar, con honra y sin provecho. Pero si la razón estaba en esto, se equivocó Castilla. Porque antes es la honra—lo saben bien sus gentes—y porque, sin la duda y la fatiga, habría habido provecho.

Hoy vuelven otra vez las viejas órdenes. El Caudillo de España—nacido cara al mar—siente en el corazón el firme imperativo de un pueblo navegante. Toda la enorme fuerza nacional que se nos fue en palabras, en políticas, en cambios de opinión, de Gobierno y de régimen, y en contiendas civiles dolorosas—porque un pueblo como éste no tiene suficiente con labrar la ancha tierra—, vamos a echarla al mar a que navegue.

Como todos los años, una Virgen hermosa—tantas veces tallada en la madera

oscura de las naves—llega en brazos del tiempo que no para. La Virgen del Carmelo, Patrona marinera. Pero este año es distinto. Toda España la espera, vinculada a su símbolo de Señora del Mar. La mismo el litoral que la meseta. Si en las viejas ermitas de los puertos se mecen, suspendidos de las naves antiguas, los barcos de madera y rezan los ex votos en silencio su oración tan dramática, aquí los corazones nos tiemblan en el pecho empujados a golpes de fuerte tramontana de dos vientos: uno el de la pasión, otro el de la esperanza.

Bien haya el corazón en estas tempestades, que no dejan lugar a la pereza. A estas horas de Dios andan barcos de España por los mares, las redes extendidas en el duro trabajo de la pesca. En cada uno está como en su propia casa nuestra Virgen del Carmen. Vamos también nosotros, hombres del interior, en esos barcos. El mar es una patria. Vamos en esos barcos, que son las mismas naves de aquellas "Cuatro Villas de la costa"—Laredo, Castro-Urdiales, San Vicente de la Barquera, Santander—, cuna de la "Hermandad de las Marismas" y de las "Cofradías de Mareantes", en las que trabajaron, vivieron y murieron anchas ramas potentes del gran árbol de España. Que Dios nos guarde siempre la memoria.

Un amigo que tengo en el Cantábrico—del que he hablado cien veces—, con casa pescadora en una calle en cuesta de Lequeito, cuando no sale al mar en busca del bonito, hace una cosa bella y misteriosa: mete barcos de vela en las botellas. Las botellas, tumbadas, con el barquito dentro, navegando en la niebla y en el agua del vidrio transparente, vuelven de otro color, de otro olor, de otro ser, la casa más burguesa. Ponen la sangre en pie al hombre que las mira. Yo tengo una del mte, sobre la chimenea. España necesita una botella así, con un barquito dentro, desplegadas las velas. El vino de mi amigo, es verdad, no se bebe. Pero no hay en el mundo quien tenga una bodega semejante.

