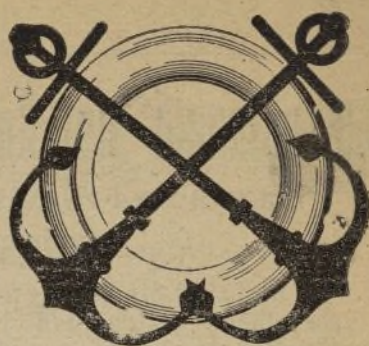


1804



MAR



Boletín informativo de la Federación Gremial de Pósitos Marítimos del Oeste de España

PUBLICACION MENSUAL | Dtor. D. Joaquin Meléndez | Redacción: Casa del Pescador - Vigo

Año II

VIGO, 1.º de Julio de 1939=Año de la Victoria

Núm. 5

Labor intensa y fecunda de nuestros pescadores



Después de las rudas y áridas faenas pesqueras, las humildes y laboriosas gentes de mar de nuestros pintorescos puertos pesqueros, preparan con ferviente afán las redes y demás aperos de pesca, para volver a su cotidiana tarea.

La estancia del Caudillo en Cayón

Unas horas conviviendo con los marineros

En tarde del día 23 del próximo pasado mes el Generalísimo, acompañado por el Gobernador civil Sr. Muñoz de Aguilar y varios jefes de la Guardia civil, se trasladó al puercecito de Cayón, con el fin de pasar unas horas con la gente marinera y conocer de cerca sus más apremiantes necesidades.

Hizo el viaje de incógnito y sin previo aviso, no obstante lo cual momentos antes de su llegada circuló rápidamente la noticia por Cayón, y en la plaza del pueblo esperaban al Caudillo todos los marineros y demás vecinos con el alcalde y el párroco, al frente, tributándole un apoteósico y emocionante recibimiento.

Desde el Pazo de Meirás hasta Cayón, las gentes que reconocían al Caudillo le tributaban expresivas manifestaciones de afecto, destacándose también por su entusiasmo los niños de las escuelas que a aquella hora salían de clase.

Luego salió a la plaza en donde se habían congregado los marineros, que vestían sus ropas de trabajo y cada uno de ellos portaba un remo como símbolo de su profesión.

El Caudillo conversó con la gente marinera, tratando a los jóvenes e interesándose por la situación de los ancianos, así como por las necesidades de cada uno.

Fueron unos momentos de gran afectuosidad y sencillez que emocionaron profundamente al Generalísimo, que sin duda guardará un imborrable recuerdo de su visita a este típico pueblo marinero.

Al interesarse por sus necesidades, los marineros le hicieron saber que lo que precisaban como más apremiante era una grúa para izar las embarcaciones en los días de temporal y un camión, para traer el pescado al mercado de La Coruña.

Luego en la plaza del pueblo y sobre mesas de madera, se sirvió al Generalísimo y a sus acompañantes una merienda al estilo del país, en la que participaron también los marineros de Cayón.

Consistió esta merienda en sardinas asadas, patatas cocidas y filloas.

Había tenedores y cuchillos de palo, como es costumbre en el país, y el vino fué servido en tazas de barro.

Finalmente y como postre, se sirvió chocolate con churros.

Durante esta típica merienda, el Caudillo conversó con sus acompañantes de mesa, interesándose reiteradamente por todos sus problemas.

Terminada la comida, el Generalísimo, desde el balcón de una de las casas del pueblo dirigió palabras sencillas y afectuosas a los vecinos, ensalzando la vida de los pescadores en constante lucha con el mar.

Con tal motivo dijo que había que mirar de frente al mar y no de espaldas, como se venía haciendo hasta ahora.

Se mostró encantado por su visita al pueblo de Cayón, y dijo que la grúa y la camioneta que de él se habían solicitado, las tendrían los marineros de este puercecito inmediatamente, para que así pudiesen desenvolver con más facilidad sus actividades marinerías.

DOCUMENTO INTERESANTE

Carta del Cardenal Pizzardo al Congreso del Apostolado del Mar de Glasgow

Septiembre, de 1939.

En la audiencia que tuve ayer con el Santo Padre me pidió que trasladase al Congreso del Apostolado del Mar de Glasgow, a todos los que toman parte en él y a los cooperadores del A. del Mar de todo el mundo, su especialísima y afectuosa bendición.

Su paternal corazón está lleno de gozo pensando en los millares de almas piadosas y celosas que trabajan y oran por el bienestar espiritual y material de sus queridos hijos los marinos católicos. Y mientras se regocija de la obra ya realizada y del número de sacerdotes, religiosos y seglares que están cooperando tan gloriosamente en esta Obra de Acción Católica, espera con ansiedad el día en que no haya en todo el mundo puerto sin que cuente con un Centro firmemente establecido. Así, bendiciendo a todos los que han trabajado y orado en el pasado por el A. del Mar, su bendición se extiende también a todos los que en el futuro tengan la inspiración de escuchar su paternal llamamiento y tomen parte en esta obra de apostolado.

Sabemos que los marinos católicos de la Edad Media que salieron de las costas de Europa para descubrir nuevas tierras, llevaron consigo el Evangelio de Cristo y la luz de su ardiente fe. Ellos fueron con la bendición del Papa, porque vió en ellos los apóstoles del nuevo mundo. Hoy los marinos católicos llevan consigo la bendición paternal del Santo Padre, que ve en ellos los apóstoles de sus hermanos. Los apóstoles de los marinos serán marinos.

Esta debe ser la más solicitada labor del A. del Mar: guiar y dirigir a nuestros marinos católicos para que entiendan que son apóstoles que llevan consigo la luz de una fe viva y práctica en todas las circunstancias de la vida. Suyo en Cristo, Cardenal Pizzardo.

El Caudillo terminó su breve y emocionante alocución con los gritos de Arriba el Mar y Arriba España.

Una ovación delirante acogió las palabras y los vítores que el Caudillo acababa de pronunciar ante la gente del pueblo.

Al conocerse en los pueblecitos próximos la presencia del Caudillo en Cayón, acudieron a este puerto los vecinos de otras parroquias próximas, solidarizándose con los marineros en sus manifestaciones de adhesión y afecto al Generalísimo.

También acudió de Coruña el coro «Cantigas da Terra», que interpretó canciones y bailes típicos, entre los cuales destacaba la muiñeira.

Después de las siete de la tarde el Caudillo abandonó Cayón en medio de las más clamorosas ovaciones de aquellos vecinos y de los que habían acudido de los pueblos próximos.

A las ocho pasaba por La Coruña de regreso al «pazo» de Meirás.

En las calles del trayecto se habían congregado millares de coruñeses, que hicieron objeto de estruendosas manifestaciones de entusiasmo al Caudillo.

Al llegar al «pazo» de Meirás, y después de pasar algunos momentos por los jardines del parque, el Generalísimo cenó en la intimidad.

VIDA OFICIAL

JEFATURA DEL ESTADO

Ley de 2 de Junio de 1939 instituyendo un sistema de Crédito Naval

La importancia indudable que para el futuro de España ha de tener el desarrollo de su Marina Mercante, exige que entre los planes de reconstrucción Nacional ocupe lugar preeminente el de nuestras Flotas Mercante y Pesquera.

Por otra parte, los puntos programáticos del Movimiento Nacional mencionan taxativamente que España, en sus aspiraciones de grandeza, «volverá a buscar su gloria y su riqueza por las rutas del mar».

En el desarrollo de aquellos planes, labor extraordinaria de la post-guerra, que absorbe parte importante de la preocupación y atención del Gobierno, considera éste que ha llegado el momento de poner los primeros jalones de la citada reconstrucción Naval.

Nuestra Marina Mercante, como por otra parte ocurrió a la mayoría de las actividades integrantes de la riqueza Nacional, inició a partir de la fecha nefasta de la proclamación de la República, en mil novecientos treinta y uno, una decadencia manifiesta, que, continuaba sin interrupción y complicada por una labor disolvente de indisciplina, la habían llevado en mil novecientos treinta y seis a una situación crítica con un tonelaje insuficiente y anticuado, una posición económica insostenible, que producía la detención en los puertos de una gran parte de la Flota, y una descomposición moral que cerraba todos los caminos de posible recuperación.

Desde la iniciación del Movimiento la Marina Mercante Nacional en nuestra Zona, incorporada con entusiasmo a la Cruzada y en progresión creciente, pues no cesó de incrementarse con toda clase de buques rescatados, cooperó muy eficazmente a resolver los múltiples problemas planteados, trabajando en estrecha colaboración o dependencia con la Marina Militar. Este aspecto quedó resuelto.

En cuanto al material, la constante explotación llevada a cabo por los marxistas empleando todo género de resortes, y las múltiples incidencias de una guerra muy dura, causaron pérdidas de consideración en nuestras Flotas Mercante y Pesquera, que llegaron al fin de la guerra extraordinariamente reducidas en su tonelaje, ya muy escaso al comenzarla.

En comparación con la Flota mercante mundial, la nuestra en lo que va de siglo, ha perdido prácticamente el cincuenta por ciento de su valor relativo, pasando del dos con seis al uno con cuatro por ciento del tonelaje total, y encontrándose actualmente paralizadas nuestras construcciones mercantes por haber estado los Astilleros Nacionales—fuente

industrial importantísimo, que al reanudar ahora su marcha proporcionará beneficios considerables al trabajo y a la economía Nacional—absolutamente dedicados a atenciones de guerra.

Nuestra Flota Mercante ha de volver a pasear el prestigio de la Nueva España por América y Extremo Oriente, donde nuestros hermanos de raza han de ver en ese exponente de nuestra cultura un pedazo de su madre Patria. La exportación de nuestros productos y, especialmente, de los agrícolas y mineros, ha de hacerse en gran parte en buques españoles para evitar o reducir la exportación invisible de los fletes, y, en resumen, la Marina Mercante de España, ha de estar formada por unidades modernas y eficaces que puedan competir en el mercado internacional con las de otros países, y que por sus condiciones y características, constituyan un poderoso auxiliar de nuestra Marina de Guerra, que verá así, y con independencia de su propia reconstrucción, incrementada su eficacia.

Considera el Gobierno que el primer paso en el camino de la reconstrucción, teniendo en cuenta todas las circunstancias, ha de ser el facilitar para ello los medios y auxilios indispensables por medio de una modalidad de Crédito Naval.

Sistema que eficazmente funciona en los países marítimos del mundo de características similares a las nuestras, y aspiración constante de nuestra Marina Mercante, ha sido objeto en España de múltiples estudios y proyectos, fracasados siempre en los ambientes políticos y burocráticos que para su desgracia ha padecido nuestro país.

Al ponerlo en vigor, se han tenido en cuenta cifras, porcentajes y modalidades de auxilio, que prácticamente normales en comparación con las de los demás países, permitirán un desarrollo de nuestras Flotas Mercante y Pesquera, que sin excender, ni mucho menos, el programa de nuestras futuras necesidades de todo orden, ni nuestras posibilidades económicas e industriales, llevan sin embargo, impresos el sello de decisión, perseverancia y progreso, característico del Movimiento Nacional.

En alguna de las modalidades del sistema se han tenido muy en cuenta aspiraciones claramente concretadas en el Fuero del Trabajo, en el sentido de favorecer el pequeño patrimonio pesquero y de facilitar el acceso a la propiedad a los españoles que por su competencia y laboriosidad, sean mercedores de amparo y protección.

No han de confundirse estas modalidades protectoras específicas, que, como ya se ha indicado, son de empleo y uso corriente en los países marítimos, con las generales de auxilio a los damnificados como consecuencia directa de la guerra o la actuación marxista, a que se refiere la Ley de dieciséis de marzo de mil novecientos treinta y nueve creando el Instituto de Crédito para la reconstrucción Nacional. Ambas han de ser compatibles.

En virtud de lo expuesto.

DISPONGO

Artículo primero.—De acuerdo con lo establecido en el capítulo noveno del Fuero del Trabajo, y con objeto de facilitar la renovación y mejora de la Flota Mercante y Pesquera, se establece una modalidad de Crédito Naval para la concesión de préstamos a los navieros o armadores Nacionales, que, reuniendo las condiciones que se especificarán oportunamente, procedan, al amparo de esta Ley, a construir o modernizar buques mercantes y pesqueros.

Los préstamos que se otorguen no excluyen los beneficios de la Legislación vigente en lo relacionado con las primas a la construcción y a la navegación, que serán revisadas y modificadas con arreglo a las necesidades del momento actual.

Artículo segundo.—En garantía de los préstamos a que se refiere el artículo primero se establecerá una primera hipoteca sobre el buque de nueva construcción legalmente registrado en la más alta clasificación, y debidamente asegurado con póliza que cubra todos los riesgos de la construcción, botadura, pruebas y navegación, por todo el tiempo de la duración del préstamo, así como el modernizado que satisfaga análogos requisitos.

Artículo tercero.—El plazo de amortización de los préstamos, será, como máximo, de veinte años para los buques mercantes y de pesca de altura de nueva construcción; diez años para los nuevos pesqueros de casco metálico; y seis años para los pesqueros o buques de casco de madera y para las obras de modernización y mejora de toda clase de buques.

La cuantía de estos préstamos no podrá exceder del sesenta por ciento del valor actual del buque. Podrá elevarse, sin embargo, el porcentaje de los préstamos hasta el cien por cien de dicho valor, mediante garantías subsidiarias, consistentes en la hipoteca de otro u otros buques asegurados en forma análoga y con los mismos requisitos. En todo caso el préstamo no podrá exceder del sesenta por ciento del valor del conjunto ofrecido en garantía.

La cuantía de estos préstamos podrá elevarse hasta el ochenta por cien del valor del buque o buques en las condiciones que se determinen, cuando concurren en los prestarios las características de honorabilidad y confianza basadas en la competencia y en el trabajo, que establece el capítulo once, artículo segundo del Fuero del Trabajo.

Artículo cuarto.—El reembolso de los préstamos

habrá de realizarse de tal manera que al disminuir el valor del buque hipotecado no se desnivele la proporción preestablecida entre el valor de la garantía y el de la deuda.

Para el rescate de los préstamos, se podrá proceder contra los deudores morosos por los procedimientos establecidos en la Legislación vigentes sobre la hipoteca Naval.

Artículo quinto.—En las operaciones de Crédito Naval efectuadas de acuerdo con la presente Ley y hasta el importe máximo de setecientos cincuenta millones de pesetas en el plazo de diez años, el Estado contribuirá a las cargas que resulten para los prestarios, bonificando la tasa de interés en forma que no exija de éstos más que una entrega de intereses de la mitad del tipo oficial de descuento y la amortización a que hace referencia el artículo tercero, corriendo la diferencia a cargo del Estado.

Cuando se trate de prestatarios que sean pescadores de bajura y al mismo tiempo propietarios de la embarcación en que trabajen, la bonificación de la tasa de interés a cargo del Estado, podrá elevarse en las condiciones que se estipulen, hasta tres cuartas partes del tipo oficial de descuento.

Anualmente se consignará en los Presupuestos del Estado la cantidad necesaria para cubrir esta atención, y si algún año no se hiciese uso de la totalidad de lo consignado, el remate se acumulará a la cantidad presupuestada para el año siguiente.

Artículo sexto.—A tenor de lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley de dieciséis de marzo de mil novecientos treinta y nueve creando el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, se encomienda a dicha Entidad la realización y desarrollo de esta modalidad de Crédito Naval.

Con dicha finalidad y según se determina en el artículo cuarto de la citada Ley, el Instituto podrá emitir cédulas de Crédito Naval en la forma y condiciones que se determinen en el reglamento especial que se dicte para la aplicación de esta Ley.

Las operaciones de constitución y cancelación de las hipotecas que se concierten para la aplicación de esta modalidad del Crédito Naval, así como la emisión o amortización de cédulas si se realizase, disfrutará de una bonificación del setenta y cinco por ciento sobre los tipos de impuestos vigentes.

En el Reglamento a que se ha hecho referencia, deberán ser incluidas las condiciones que regulen la concesión de créditos de confianza y honorabilidad a que hace referencia el capítulo nueve del Fuero del Trabajo, a las personas que dediquen su trabajo a las actividades marítimas.

Artículo séptimo.—No tendrán derecho a los beneficios del Crédito Naval los buques de recreo o los que pertenezcan a la Administración del Estado, Monopolios Oficiales o Corporaciones Provinciales o Locales.

Para la concesión de estos préstamos, y en las

(Pasa a la última página)

Notas para la Historia Marítimo-pesquera de Galicia

GREMIOS Y COFRADIAS

«CERCOS REALES»

Por JOAQUIN MELENDEZ

IV

La pesca tomó gran incremento en Galicia conforme los Gremios y Cofradías obtenían mayor pujanza, más grande poderío. Su período álgido, lo alcanzó cuando en las pesquerías de sardina comenzaron a emplear el Arte llamado «Cerco». El Cerco Real. Del cual, el propio Reguart, dice: «que era un tesoro de los más preciados, y preferible a las minas de las Indias.»

Algo exagerada parece la afirmación, pero tratándose de escritor tan ilustre quien la prefiere, no seré yo quien lo contradiga.

Lo que no tiene duda, es que, desde su empleo por los pescadores gallegos del Arte Real, en los pueblos de nuestras rías se notó notable progreso, no solo en el arte de la pesca, por su mejor técnica, sino en el rendimiento, lo que hizo que la vida económica de las poblaciones pesqueras tuviera un mayor desenvolvimiento, así como la de los propios pescadores, de los gremios y cofradías, que repercutía muy favorablemente en la de la propia región y en la misma nacional, como lo demuestra, el establecimiento en la villa de Pontevedra de cinco Comunidades religiosas, la edificación del soberbio templo de Sta. María, San Francisco, Sta. Clara, Santo Domingo, San Juan de Dios y la Compañía con sus conventos y capillas; la construcción de notables castillos, torres, puertas y murallas que la defendían. Los palacios y casas particulares, fuentes públicas, hospitales, puentes como el del «Burgo». Los mercados y ferias que tenían lugar, con su comercio terrestre y marítimo que se establecieron con la región y resto del reino.

A la pesca de sardina con «Cerco», se debe entre otras cosas, la fundación de las poblaciones y villas marineras de Combarro, Sanxenjo, Portonovo, Marín, Estribela, Cangas, Moaña, Bueu, con los monasterios de Lérez, Poyo, Armentera, Tambo, Ons y Hermelo, los prioratos de Osera Rajó y Beluso, en los que nuestros «labriegos» aprendieron y perfeccionando el arte de cultivar la tierra, al propio tiempo que las artes y las Letras florecían en Galicia, y nuestros hombres de mar enriquecían su profesión en el «Arte de Marear», con conocimientos de Geografía, Astronomía e Historia.

Se denominaba este nuevo arte con el nombre de «Cerco» por los gremios y cofradías, (actualmente sigue teniendo idéntica denominación), porque la red se larga sobre el banco de sardinas y otros pescadores, rodeándolos y cercándolos, (aunque en nuestras Rías de Galicia se empleaban otros aparejos como «Betas», «Sacadas», «Rapetas» de idéntico funcionamiento.) La red de «Cerco», adquirió y conservó exclusivamente esta palabra propia y adecuada sin duda por su excelencia sobre todas las demás para esta clase de pesquería.

«El Cerco» es palabra derivada del griego «Kirkos», así como de la latina «Circus». Se le nombraba por los gremios y cofradías también «Real», no solo por su importancia, sino también, por el número y calidad de privilegios que se le concedieron a los Gremios y Cofradías que lo empleaban, por los Concejos, Justicias, Oidores; por los Señores de las Villas, por los Obispos y Arzobispos y por los mismos reyes.

Con los «Cercos», nacieron las célebres «Compañías de Cercos» que tan rica hicieron la historia marítimo-pesquera de Galicia y de las que más adelante hablaremos.

La constitución de las Compañías de Cercos, se hacía tomando el nombre del lugar, villa, nombre o mote del armador a que pertenecía. Así entre muchos aparecen en los documentos antiguos los de «Do

Peirao da Ponte», «Cerco Novo», «do Peirao dos Fidalgos», «de Bartolomé Trigo», «de Pedro da Torre de Rabelo», etc. La compañía se constituía por medio de escritura pública de la que es interesante copiar la que a continuación nos referimos y dice así: «OBLIGACIÓN DEL CERCO NUEVO DEL PEIRAO DE CORBACEIRAS» Gregoria García y Juan García de Jubín Atalieyros.

«En el arrual de la Villa de Pontevedra a beynte y dos días del mes de diciembre de millseiscientos e beynte y ocho años, delante de mi scriuano e testigos juntos en la casa de morad de Gregorio García marinero y vecino del dicho arrual y Juan García de Jubín Sebastian García scriuano Anton da Bea Anton da Roça Gonçalo García Lorenzo García Bartolome Franco Juan de Renova Juan Betanços Juan de Mallade... e otros muchos mas que abajo iran nombrados y especificados todos mareantes y vecinos de dicho arrual de una misma conformidad e nynguno dyscrepante Dixeron que ellos. en seruicio de Dios nuestro Señor y uestra Señora Santa María Birgen su Bendita Madre tenian concertado de hacer e furnir un Cerco con nombre del Cerco del Peirao de la Corbaçeiras para con el andar a la pesca de la sardina segun hes costumbre en el dicho arrual por tiempo de tres años que an de ser los luego benideros de mill y sexssientos y veynte y nueve treinta e treinta e uno segun en el tiempo de cada uno da ellos suelen andar a la dicha pesca y Cerco y hasta que de conformidad en cada uno de ellos se deshaga. para lo cual luego nombraron por atalieros al dicho Gregorio García y a Juan García de Jubín y por escriuano del dicho Cerco a Sebastian García. marineros vecinos del dicho arrual a quien dieron el Poder cumplido con entera facultad para e usso y exercicio de dichos oficios con libre administracion y no les rebocaran ni iran en contra en ninguna manera y si lo tentaren hacer no sean oídos. Y cada uno en particular se obliga a furnir para el dicho Cerco los barcos y redes en la forma y manera siguiente:

- Trincado.* El dicho Gregorio García ha de poner trincado, cancaira y todos los demas adherentes que le son necesarios y dos quñones de red. (Llamaban «Trincado» a un barco o galeón, de 35 a 45 codos de quilla, con un tonelaje de 500 a 800 quintales con la proa y popa rasa para albergue de la gente. Se movía bien por remos o vela. Su valor era de 800 a 1.000 ducados).
- Barco.* El dicho Juan García de Jubín también atalieyro otros dos quñones de red y mas necesarios y un barco.
- Pinaça.* Gonçalo da Roça una pinaça y dos quñones. (Llamaban pinaza a una embarcación quizá la más antigua usada por los pescadores gallegos y los portugueses, manejada a remos, de quilla plana y a la que Alfonso el Sabio hizo referencia en sus célebres partidas. Tería su fondo plano gran facilidad para llegar a las playas donde desembarcaban el pescado y la gente de a bordo.)
- Pinaça.* Anton da Roça una pinaça y dos quñones.
- Pinaça.* Lorenzo García dos quñones y una pinaça.
- Pinaça.* Dicho Sebastian García scriuano una pinaça con dos quñones.
- Barco.* Bartolome Serra barco o pinaça y dos quñones.
- Pirlo.* Pedro de Balea un pirlo y dos quñones. (Pirlo es palabra poco conocida aun cuando se supone sea de origen local y se refiera a alguna embarcación menor de las que servían en las Compañías de Cercos para los menesteres de llevar víveres, cordelería y otros materiales propios del oficio. Se desconoce características y dimensiones de dicha embarcación, pues la palabra pirlo en este caso no puede suponer referirse a un pescado llamado «Alfandaga», y más conocido por «Peixe Sanmartiño»).

EDITORIAL INSTITUTO MONGE-VIGO

LAS GRANDES INSTITUCIONES CIENTÍFICAS

EL ACUARIO DE NAPOLES

(Continuación)

vistos de un aparato de irrigación, que viene a ser como nuestro aparato circulatorio, con la notable diferencia que nuestra sangre está sustituida por el agua, substancia más pobre, menos organizada que la sangre, pero que indudablemente es elemento de vida tan valioso como pueda serlo el jugo orgánico más complejo y bien organizado.

Los cohombres de mar u holoturias son unos animales sencillamente estupendos. Parecen gusanos de gran tamaño. Pero nada tienen que ver con éstos, ni tienen de común más que la forma. La cualidad verdaderamente maravillosa de estos sencillos animales es la propiedad que tienen de poder arrojar por la boca su propio estómago, que conteniendo una substancia oscura y viscosa, sirve para ennegrecer el agua a su alrededor cuando se ven en peligro, amenazados de alguno de sus muchos enemigos, que los tienen incluidos en las listas de sus menús cotidianos. Este medio defensivo no es privativo de las holoturias sólo, sino que también lo poseen otros animales inferiores, los calamares, por ejemplo, cuya conocida tinta sirve para el mismo objeto, aunque varíe el órgano que segregue el jugo salvador. Pero en la holoturia este órgano es, como decimos, el propio estómago, de modo que el animal queda privado de él durante algunos días, al cabo de los cuales la sabia naturaleza le provee de otro órgano idéntico al arrojado. Y así pueden las holoturias arrojar cuantos estómagos tengan por conveniente, porque como en ellas esta importante víscera cumple un doble objeto, la sabia naturaleza, que lo comprende, provee ciegamente a esta necesidad.

Si no tuviera la holoturia esa instintiva seguridad, no se despojaría tan fácilmente de órgano tan capital.

¡Cuántos que padecen cruelmente enfermedades estomacales desearían, como las holoturias, recambiar las vísceras que tanto les hace padecer!

La maravillosa máquina humana no puede reponer, naturalmente, el más insignificante de sus órganos, y un repugnante cohombre, un animal de la más ínfima escala zoológica, puede hacer a su capricho lo que la naturaleza veda al hombre, al ser más perfectamente organizado, como se pretende.

El catálogo registra otra especie de pececillos que por ninguna parte se encuentran, y es que no están fuera a la vista, sino dentro de las holoturias.

En efecto, dentro de su acuoso cuerpo vive un lindo pececillo, que llega a medir hasta 25 milímetros de longitud, sin que el animal recipiente proteste ni le moleste el intruso. Las asociaciones de animales de diferentes especies son fenómenos que, dentro y fuera del mar, se dan con relativa frecuencia. Pero el caso de la holoturia, conteniendo dentro de sí misma

un pececillo, es único en la naturaleza. Y prueba de que la holoturia consiente esta intromisión del pececillo, es que no tolera más que un huésped y de que, dada la facultad que tiene de poder arrojar su propio estómago, con mayor facilidad podrá expulsar un ser que vive independiente en su propio cuerpo.

¿Qué beneficios saca la holoturia de esta extraña asociación? Misterio es éste que los sabios no han logrado todavía explicarse satisfactoriamente.

Sin duda, se trata de una simple pero insólita hospitalidad, un favor que el pez ha pedido a la holoturia como defensa, ya que el *Fierasfer acus*, que es el nombre del pececillo, debe ser por su pequeñez presa fácil para todos los demás animales submarinos. Y la holoturia, que debe ser un animal bonachón, no ha vacilado en albergarle en su propio cuerpo. La prueba de que no se trata de ningún parásito de la holoturia que participe de sus alimentos, es que el pez necesita salir del cuerpo de su extraordinario casero para alimentarse con los pequeños crustáceos que constituyen su régimen alimenticio. Y para molestar a la holoturia lo menos posible, el *Fierasfer*, que no es como su nombre pareciera indicar ninguna fiera, sale... por el ano.

Al lado de las holoturias, los erizos apenas si resultan interesantes, a pesar de sus curiosas costumbres y del modo tan particular que tienen de cazar sus víctimas y que revelan verdadera astucia. Se esconden hábilmente en la arena o se cubren de algas, para pasar inadvertidos, preparando verdaderos atracos, sirviéndose de sus púas para atrapar la presa.

Algunas especies de pescados alegran con sus movimientos la tranquilidad en que los equimodernos todos están sumidos.

En el depósito siguiente se exhibe una colección de cefalópodos, entre los que figuran los sabrosísimos calamares. A primera vista no puede darse un animal más estúpido. Se pasa las horas nadando en la misma dirección hasta tropezar con las paredes de la piscina y sin volverse, pues tiene la facultad de nadar lo mismo hacia delante que hacia atrás; marcha hacia la dirección contraria hasta tropezar al poco rato con la otra pared, y vuelta a nadar y vuelta a tropezar. Producen estos estúpidos animales una impresión de desesperación al verlos tan monótonos en sus movimientos, sin que acaben de convencerse de que están bien presos. Pero el guardián no tarda en hacérselos simpáticos. Los pobres calamares son animales demasiado sensibles para vivir en cautividad. Mueren a los pocos días de ingresar en el acuario, sin que jamás cesen en sus monótonos movimientos de vaivén hasta que mueren, nadando siem-

(Continuará)

Información General

Construcción naval en Inglaterra

La reciente decisión del Gobierno británico de subvencionar a la Marina mercante, ha estimulado grandemente a la industria británica de construcción naval. Según noticias de los astilleros, se están recibiendo pedidos en abundancia. A las dos o tres semanas se habían firmado contratos para la construcción de 190 barcos mercantes, de más de 850.000 toneladas gruesas, y se sabía que estaban a punto de recibirse más pedidos.

Los armadores de todas clases, seguros del apoyo del Gobierno, están volviendo a estudiar su plan de acción. La incertidumbre de estos tiempos les ha obligado a vivir, por decirlo así, de un día para otro; ahora pueden tener la seguridad de hacer planes por adelantado. Entretanto, los constructores navales británicos están en situación de dar abasto con un montón de trabajo, por grande que sea, y hay quien calcula que, antes de fin de año, el tonelaje de barcos mercantes en vías de construcción puede pasar de 1.500.000 toneladas.

Al mismo tiempo el almirantazgo tiene planes trascendentales de nueva construcción naval. Dentro de unas cuantas semanas se pondrán las quillas de veinte buques de escolta nuevos de 900 toneladas. Se dice que éstos son de tipo completamente nuevo, tan grande como un destructor de antes de la guerra, los más veloces, los mejor armados, y los más eficientes en su clase, de cualquier Marina. Se están ensamblando materiales y asignándose contratos de armamento y equipo, y una vez que dé comienzo, en efecto, la construcción, procederá con increíble velocidad. Si exceptuamos el período de 1918, en que eclipsó a las Armadas combinadas de todo el Mundo, la Marina Británica es hoy más fuerte, absoluta y relativamente, que en cualquier época desde las guerras napoleónicas, y su fuerza va aumentando constantemente.

Jefatura del Estado

(Viene de la página 4)

condiciones que se estipularán, se dará preferencia a los navieros o armadores Nacionales, en proporción a los perjuicios que hayan sufrido en su Flota, derivados de las circunstancias actuales.

Artículo octavo.—Los navieros o armadores que hagan uso del Crédito Naval, se obligarán a construir o modernizar sus buques en Astilleros Nacionales; a que las dotaciones de aquéllos sean españolas; y a llevar a bordo las alumnos de náutica, pesca, máquinas o radiotelegrafistas, en período de prácticas y en las condiciones que oportunamente se determinen.

Artículo noveno.—Se regularán debidamente los privilegios que corresponde otorgar a la Flota Nacional en relación con las exportaciones o importaciones por vía marítima, servicios de puertos, navegación cabotaje, pesca y litoral de altura o gran altura, obras en los puertos y asistencias o salvamentos.

Artículo décimo.—Debiendo constituir los buques de la Flota Nacional, Mercante y Pesquera las unidades auxiliares de la Marina de Guerra, quedan obligados todos los navieros o armadores que pretendan disfrutar de los beneficios del Crédito Naval, Primas a la construcción o Primas a la navegación, a someter los proyectos de los buques de que se trate al Ministerio de Industria y Comercio, para previo informe del Estado Mayor de la Armada, se aprueben los pro-

yectos o se determinen las modificaciones, disposiciones o instalaciones que se estimen convenientes, y que, para disfrutar de dichos beneficios, han de ser previamente aceptados por los citados navieros o armadores.

Artículo undécimo.—Dado que las finalidades que se persiguen al dictar esta Ley, son no sólo las de fomentar la reconstrucción de nuestra Flota Mercante, sino también las de ordenar dicha reconstrucción las concesiones de préstamos se darán condicionadas a las autorizaciones, en cada caso, del Ministerio de Industria y Comercio, que tendrá en cuenta las características, tipo y número de los buques que en cada ocasión sean los más convenientes al desarrollo de esta Rama de Economía Nacional.

Concedida la autorización a que se refiere el párrafo anterior, la estimación de las garantías y cuantía del préstamo, dentro de los límites marcados por esta Ley será de la competencia del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.

Artículo duodécimo.—Por los Ministerios de Industria y Comercio y Hacienda, se dictarán las disposiciones oportunas para el desarrollo de esta Ley, reservándose por éste los créditos necesarios para su ejecución.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Burgos, a dos de junio de mil novecientos treinta y nueve.—Año de la Victoria.

FRANCISCO FRANCO.

Mesa Revuelta

La vida en los submarinos

Un médico de la escuadra norteamericana, que ha tenido mucho tiempo a su cargo la asistencia del personal de los submarinos, ha publicado sus observaciones sobre los efectos que suele producir en la salud el servicio en esta clase de buques.

La alteración más frecuente, casi constante, es el aumento de la presión arterial. No está determinado si es debido al insomnio, al abuso del café y del tabaco, a la tensión mental forzada, a la presencia de alguna sustancia tóxica peculiar cuya cantidad aumente por razón del confinamiento, o a otras causas no conocidas.

Sigue en orden de frecuencia la pérdida de peso y, luego, los casos de sordera provocada por el movimiento vibratorio del submarino, el ruido de las máquinas, las corrientes de aire que bajan por las escotillas, cuando se navega en comunicación con la superficie, y la respiración de una atmósfera viciada, cuando se marcha en inmersión.

Se ha notado que, tanto navegando en la superficie como sumergido, el número de mohos y bacterias existentes en un submarino parece ser menor que en las habitaciones de tierra y en los acorazados.