

# BOLETIN OFICIAL

## DE LA

# LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

ASOCIACIÓN  
OFICIAL  
Y DE  
UTILIDAD PÚBLICA



BAJO EL PATROTONO  
DE S.M. EL REY  
D. ALFONSO XIII

Órgano oficial de la  
Asociación de Constructores Navales Nacionales, de la Hullera Nacional  
y de la Federación Española de Clubs Náuticos.

DIRECCIÓN Y ADMÓN  
Junta Central de la LIGA MARITIMA,  
Secretaría general

OFICINAS  
En el Ministerio de Fomento  
y en Zurbano, 8.—Teléfono 1866

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA  
MARITIMA-MADRID.

I.—Estatutos.

Artículo 1.º Se constituye la Liga Marítima Española para representar ante la opinión y los Poderes públicos las aspiraciones, y promover, por todos los medios legítimos de propaganda é influencia, el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna.

Art. 2.º Residirá en Madrid la Administración y representación general de la Liga, y formarán parte de ésta: 1.º Las personas que individualmente se adhieran; 2.º Las Secciones locales de la Liga misma que sus afiliados quieran organizar, sin sujeción á pauta, según las circunstancias respectivas, aunque con acuerdo de la Administración central, y 3.º Cualesquiera Asociaciones ó Corporaciones que existan ó se formen con vida propia, dentro y fuera de España, si tienen á bien hacerse representar y cooperar en la Liga.

REGLAMENTO

TÍTULO PRIMERO

DE LA JUNTA CENTRAL EN PLENO

Artículo 1.º Corresponde á la Junta Central de la Liga Marítima Española la administración, representación y gestión general de la Sociedad, así como la organización armónica de sus fuerzas y su dirección, para el desarrollo de la vida marítima del país, objeto exclusivo de sus esfuerzos.

La Junta acogerá las aspiraciones de todos los asociados, quienes las expresarán y razonarán por escrito, compatibles con la finalidad y el carácter de la Liga; las estudiará é informará, procurará concertarlas y propondrá las soluciones más convenientes para los intereses generales de la Marina y del país.

Cuando estas soluciones prevalezcan por mayoría de votos, la opinión de la minoría, si ésta lo solicita, se hará constar juntamente con la propuesta ó aceptada por mayoría, de modo que no quede sofocada dentro de la Liga ninguna aspiración ni opinión de sus miembros.

TÍTULO V

DE LOS ASOCIADOS

Art. 10. Existirán tres clases de socios individuales y efectivos, á saber: protectores, fundadores y de número.

Los derechos y obligaciones de socio de número se obtienen mediante el pago de la cuota anual ordinaria, que es de 3 pesetas.

Serán considerados como socios fundadores los que ingresen en la Liga pagando cuota de 12 á 24 pesetas anuales.

Adquirirán la condición de socios protectores los que satisfagan cuota de 60 á 120 pesetas anuales.

Serán considerados como socios honorarios y de mérito los que hagan un donativo desde 500 á 1.000 pesetas en adelante ó merezcan la gratitud de la Asociación por cualquier otro concepto notorio, mediante acuerdo de la Junta Central.

Art. 11. Las Sociedades ó Corporaciones mencionadas en el punto 3.º del art. 9.º se considerarán como socios colectivos, y manifestarán, según su prudente arbitrio, el número de cuotas ordinarias por las cuales queden suscritos, cuyo máximo y mínimo fija la siguiente clasificación.

Las Empresas navieras, anónimas, individuales ó colectivas, á razón de una cuota ordinaria por cada fracción de 50 á 100 toneladas de arqueo bruto.

Las Sociedades no navieras regidas por el Código de Comercio, á razón de una cuota ordinaria por cada fracción de 25.000 á 50.000 pesetas de capital, cuando son anónimas. Cuando no lo son, como las comanditarias y colectivas, satisfarán cuotas de 60 á 120 pesetas anuales.

Las restantes constituidas según la ley de Asociaciones, á razón de una cuota ordinaria por cada grupo de 25 socios.

Las suscripciones superiores á los tipos fijados serán consideradas como donativos, y darán derecho, según su importancia y á juicio de la Junta, á las consideraciones expresadas en el último párrafo del art. 10, extensivo también á los socios colectivos en los conceptos restantes.

Se exceptúa de toda cuota á la Sociedad de Salvamento de naufragos, adherida á la Liga, cuyos fines secunda en forma distinta y más eficaz.

Art. 12. Todas las cuotas se cobrarán anticipadas por años, semestres ó cuatrimestres.

TÍTULO IX

PUBLICIDAD

Art. 20. La Liga publicará un BOLETÍN OFICIAL para el debido conocimiento de su constitución y de sus trabajos, repartiéndolo á todos los asociados.

Podrá establecer, además, otra publicación de carácter doctrinal ó utilizar para la propaganda las existentes, con tal que se asegure siempre la fidelidad de los escritos á los fines que la Asociación tenga aprobados.

II.—Constitución.

La creación de la Liga fué iniciada en 9 de Enero de 1900. Se constituyó oficialmente en 16 de Diciembre del mismo año, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Antonio Maura y la vicepresidencia del Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca, y siendo Presidentes honorarios los Excmos. Sres. Ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, de Marina y de Instrucción pública.

En 1.º de Enero de 1901 publicó su primer BOLETÍN OFICIAL, encomendado á la Secretaría, y en 1.º de Febrero fueron aplicados sus Estatutos y Reglamento, y establecidas las oficinas de la Junta Central en el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Por Real orden de 11 de Mayo de 1900, del Ministerio de Marina, los Sres. Generales, Jefes y Oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, fueron autorizados á formar parte de la Asociación, y por Real orden del 22 de Julio de 1901 fueron autorizadas, asimismo, todas las clases subalternas de la Armada.

III.—Patronato de S. M. el Rey.

En 1.º de Enero de 1902, S. M. el Rey D. Alfonso XIII aceptó el patronato de la Asociación. En el mismo año se inscribieron como miembros protectores de ella SS. AA. el Duque de Montpensier y D. Genaro de Borbón.

IV.—La «Vida Marítima».

En 10 de Enero del mismo año, 1902, la Junta Central comenzó la publicación de la Revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, órgano de propaganda de la Liga, encargando de su dirección al Secretario general, Director del BOLETÍN OFICIAL.

V.—Asociación oficial y de utilidad pública.

Por Real orden de 11 de Marzo de 1903, de la Presidencia del Consejo de Ministros, fué declarada la Liga «Asociación oficial y de utilidad pública».

VI.—Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima.

Por Real orden de 28 de Diciembre de 1903, del Ministerio de Marina, la Junta Central de la Liga Marítima Española sustituyó en sus funciones á la disuelta Junta de la Marina mercante, durante el período constituyente y organizador de la Dirección definitiva de la misma, para ser utilizada en los asuntos en que pueda servir como Centro informador y consultor, en representación y concierto de los intereses por dicha Dirección administrados; y en 8 de Febrero de 1908 al constituirse la Junta Central de Navegación y Pesca Marítima, fué Nombrado Vocal de ella el Secretario General de la Liga.

VII.—Emblemas oficiales.

En 26 de Mayo de 1904 fué autorizada la Asociación para usar la corona real en sus documentos públicos, sobre el emblema y título de la misma, y en 30 de Abril de 1907 se le autorizó para usar un grimpolón ó bandera especial como distintivo en buques y edificios de la Sociedad. En 25 de Abril de 1911 autorizó el Ministerio de Marina el uso en los uniformes de la Medalla al Mérito marítimo, creada por la Liga en 26 de Junio de 1910.

VIII.—Franquicia postal.

Por Real decreto de 12 de Septiembre de 1904, del Ministerio de la Gobernación, se concedió franquicia postal á la Junta Central de la Liga para comunicarse con los Centros y dependencias oficiales y con las Juntas provinciales y locales de la Asociación.

IX.—Consultorio náutico.

En 1.º de Enero de 1905 la Liga Marítima Española inauguró un «Centro de informaciones y Consultas marítimas», regido por Reglamento especial, y cuyos fines son facilitar noticias é informaciones de carácter bibliográfico, cronológico y legislativo sobre cuantos asuntos se refieren directamente á la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativas y jurídicas; evacuar consultas técnicas, jurídicas y administrativas, acerca de cuantos asuntos afecten á las profesiones, industrias y comercio marítimos; vulgarizar los conocimientos navales, insertando en la Revista *Vida Marítima* cuantas noticias, informaciones y consultas sean susceptibles de publicidad, y actuar como corresponsal del *Bureau de Renseignements* de la Asociación Internacional de la Marina de París.

X.—Asociación internacional de la Marina de París.

Con igual fecha la Junta Central de la Liga constituyó el Comité español de dicha Asociación en Madrid.

XI.—Domicilio social.

En cumplimiento del acuerdo de la Asamblea general de 1904, en 1.º de Julio de este año instaló la Junta Central el domicilio social de la Liga en unión de la Revista ilustrada *Vida Marítima*, del «Centro de Informaciones y Consultas Marítimas» y de la «Biblioteca general» en la calle de Zurbano, núm. 8, bajo derecha, con dirección telegráfica «*Marítima-Madrid*» y teléfono núm. 1.886, manteniendo al mismo tiempo las oficinas de la Secretaría en el Ministerio de Fomento.

# SECCIÓN ILUSTRADA

## La enseñanza naval elemental en Cartagena.

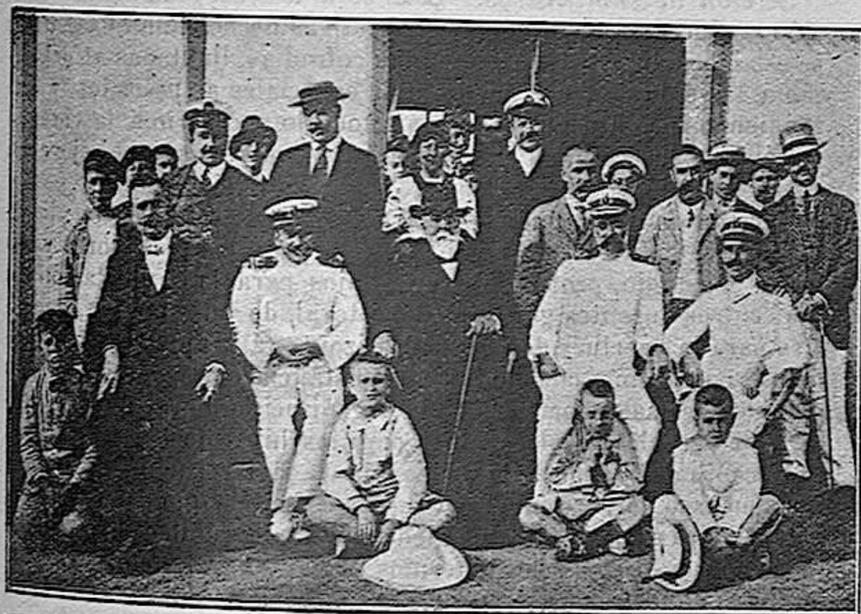


El día 22 del pasado Junio, el ilustrado Catedrático del Instituto, D. Esteban Calderón, desarrolló con gran competencia y lucimiento su tema «Bosquejo de la construcción naval», haciendo desfilas ante el auditorio todas las diferentes embarcaciones de vela y vapor que han existido, desde la piragua, todavía usada por algunas tribus indígenas, á esos colosos de los mares, que se llaman *Mauritania*, *Imperator*, etc., en la marina comercial; en la de guerra los modernos acorazados de 32.000 toneladas, que actualmente cons-

truyen las principales naciones.

El trabajo del Sr. Calderón, que revela su extraordinaria cultura, terminó con los siguientes párrafos, dedicados á los niños:

«Cuando los buques se construían de madera y navegaban á impulsos del viento que inflaba sus anchas velas; cuando surcaban los mares los que hemos descrito con el nombre de navíos y fra-



Comandante y oficiales de la Estación torpedista, Presidente y junta de la Liga Marítima y profesores de enseñanza naval en Cartagena. Fot. Casau.

galas, los horizontes de España eran ilimitados, la enseña de la Patria se paseaba por todos los mares del globo en innumerables buques que imponían respeto al mundo entero; cada tabla de aquella era un pedazo de nuestro terreno en que afirmaban los pies toda una legión de ilustres guerreros y sabios navegantes; hoy, que la ciencia y el arte de construir han progresado tanto, nos hemos quedado atrás, dormidos en la ignorancia de lo que vale y representa el poderío naval.

Después de Trafalgar, y reciente el vergonzoso paso atrás que nos impuso Inglaterra en la guerra de Africa, al poco de la toma de Tetuán, pareció que del fondo del orgullo nacional, de ese prurito estimulante de la raza que nos legaron nuestros antepasados, resurgía de nuevo el deseo de reconquistar el dominio de los mares, y en pocos años volvimos á contar con una respetable escuadra, que presagiaba días felices para la Patria.

Las cruentas guerras civiles que se sucedieron y las pasiones políticas desenfrenadas que, como consecuencia de esas alteraciones, se extendieron por el país y cuyo trastorno todavía no se ha calmado, paralizaron aquellos alientos de esperanza que bien caro hemos pagado con la vergüenza de tener que abandonar nuestras colonias en manos de extranjeros ingratos que no tienen más religión que el dollar

ni otra ley que el atropello de las naciones débiles que encuentra al paso de sus ambiciones desmedidas.

Recluidos al hogar patrio, hemos de reconstituir la hacienda perdida y el tiempo mal gastado, y para ello el deber de buenos españoles nos impone el sacrificio de atender á la Marina de Guerra, tanto más, cuanto de este brazo armado, de este elemento de combate depende el porvenir de las naciones, traducido en industria, comercio y navegación.

Tras la estela que deja un buque de guerra, como ha dicho el gran Azcárate, van los buques del comercio, que son los que llevan la savia del país á más remotos países y los que transportan el alma nacional á los más escondidos rincones del globo.

Allá donde se halle un buque con bandera española, allí existirá palpitante la Patria con los aires risueños de nuestro suelo; en aquellos bien ordenados trozos de materiales, producto de la inteligencia sublime del ramo más sabio de la ingeniería, se ha de ver, no un medio de transporte solamente, no un signo guerrero que infunda terror y espanto, sino el empuje y la pujanza de la raza manifiesto en relaciones de cordialidad y de respeto con los demás pueblos.

Cuanto más barcos existan mayores serán las extensiones de la España y más tupida la red de hilos que nos una á los habitantes de otras regiones. Del trato nace la amistad y de ésta se derivan consideraciones y deferencias que en la vida real se transforman en ventajas positivas que hemos de aprovechar como necesarias al desarrollo de los intereses del país.

Pueblo de marineros, pueblo de aventureros; pero no de la aventura loca que predominó en nuestros antepasados, ávidos de riquezas adquiridas á poca costa; la que se preconiza en los tiempos presentes es la del trabajo, la de la actividad y la de la inteligencia. Cuando hayáis adquirido el desarrollo mental de vuestras aficiones á la Marina, debéis procurar salir en legiones por esos mundos y adquirir para el país que os vió nacer, no las riquezas mal ganadas, sino las voluntades de los pueblos que pisen vuestras plantas, conseguidas por el mérito de vuestras virtudes. Así, y únicamente así, haréis grande á España y seréis dignos de haber nacido en este suelo hidalgo y generoso, que tanto os prodiga sus cuidados para que seáis hombres de provecho...»

Nutrida salva de aplausos premió el trabajo del Sr. Calderón, que fué muy felicitado.

Presidió la conferencia el Excmo. Sr. D. Luis Angosto, Presidente de la Liga Marítima, asistiendo en representación del Comandante general del apostadero el Capitán de fragata don Guillermo Lacave; el Ingeniero director de las obras del puerto, Sr. Albacete; el Teniente de navío D. Juan Muñoz Delgado;



Alumnos de enseñanza naval elemental con el torpedo preparado por ellos bajo la dirección del Sr. Muñoz Delgado. Fot. Casau.

los Profesores de las escuelas públicas y la Junta en pleno de la Liga Marítima.

El Secretario Sr. Moncada, repartió á los niños, que eran más de 100, ejemplares del BOLETÍN OFICIAL DE LA LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA.

\*  
\*\*

Finalmente, el 15 de Julio, dió una conferencia en estas escuelas el muy culto Teniente de navío D. Guillermo Ferragut Sbert, Comandante del torpedero núm. 6.

Como dicho oficial de Marina goza de justa reputación de escritor distinguido, el auditorio que acudió á escucharle fué mucho más numeroso que en otras ocasiones.

Representó á la superior autoridad de Marina, el Capitán de corbeta D. Mariano González Manchón, Comandante de la Brigada Torpedista, haciendo la presentación del orador el Sr. Angosto, como Presidente de la Junta de la Liga Marítima.

El tema de la conferencia era «Historia de la Marina Militar de España». Y, apesar de lo árduo del asunto, el Sr. Ferragut hizo una tan notable y amena disertación histórica, que en varias ocasiones fué interrumpido por las entusiastas ovaciones de los escolares, que le hicieron objeto, al terminar, de una manifestación tan espontánea como cariñosa.

*Presenciando las experiencias de torpedos.*—Terminado el curso de Enseñanza Naval Elemental, realizaron los profesores y alumnos una excursión al sitio del puerto conocido por el «Espalmador grande», con el fin de presenciar unas experiencias de torpedos.

En dos hermosos botes, conducidos á remolque por la lancha de vapor del Arsenal, fueron trasladados del muelle de Alfonso XIII á la Estación Torpedista los jóvenes expedicionarios, que eran unos 60, siendo acompañados por el Presidente de la Liga Marítima, Sr. Angosto; Secretario, Sr. Moncada; Director de las Escuelas graduadas, D. Félix Martí Alpera y Profesores D. Joaquín Sánchez, D. Nemesio Baraicoa y D. Manuel Soler.

También concurrieron los alumnos de la Escuela municipal de Escombreras, con su Profesor D. José Fábregas.

En el antiguo crucero *Isabel II*, hoy convertido en depósito de la Estación Torpedista, recibió á los niños y á sus acompañantes el Comandante Sr. González Manchón y su distinguida esposa doña Dolores Requena y los Tenientes de navío D. Juan Muñoz Delgado, D. Antonio García Berdoy y D. Francisco Guimerá.

Luego que hubieron visitado el barco y admirado el material de torpedos existente en el mismo, el Sr. Muñoz Delgado les dió una extensa conferencia sobre torpedos, haciéndoles construir uno y demostrando dicho oficial en sus brillantísimas explicaciones acerca de esta poderosa arma de combate, su gran cultura y sus extraordinarios conocimientos profesionales.

Bajo la dirección del Sr. Muñoz Delgado prepararon un torpedo varios alumnos, fondeándolo luego y disparándolo eléctricamente.

Desde el muelle del rompeolas de Navidad presenciaron los demás niños ésta y otras dos explosiones más, que causaron entusiasmo, por las grandes columnas de agua que levantaban.

El Teniente de navío Sr. García Berdoy fondeó otro pequeño torpedo en el Espalmador grande, dándole fuego los alumnos desde un bote de vapor y dirigidos por el mencionado oficial.

Antes de regresar á tierra, fueron los niños y sus profesores espléndidamente obsequiados por el Comandante y oficialidad.



Grupo de alumnos y profesores en la caseta de fuego.

## ASOCIACION PROTECTORA DEL PESCADOR

### Proyecto de bases.

Esta Sociedad persigue el aumento de ilustración y bienestar del pescador.

Estará dirigida por un Consejo de inspección y una Junta de Gobierno, residentes en Bilbao y sendas Juntas locales en cada uno de los puertos de la provincia.

La primera vigilará é inspeccionará la marcha de las Juntas de gobierno central y locales, las que estarán encargadas del cumplimiento del Reglamento, que oportunamente se confeccionará. Dichas Juntas se dividirán en las Secciones siguientes:

*Sección de suministros.*—Esta será la encargada de la dirección y administración de las cooperativas de consumo, las cuales se establecerán, desde luego, en las cofradías, limitadas al principio á la venta de los artículos más esenciales al pescador y extendiendo poco á poco su acción á todo lo necesario á la vida de aquél y de sus familias y á los útiles necesarios para el ejercicio de su profesión.

*Sección de instrucción.*—Estará á cargo de esta Sección: la organización de las clases y conferencias para los pescadores y sus hijos; el estudio, proposición y trabajos para la implantación en los centros docentes gratuitos del litoral, de enseñanzas adecuadas para la apertura de nuevos horizontes á los jóvenes pescadores y, por último, cuando las circunstancias lo aconsejen por su posible eficacia, se ocupará de la organización de escuelas de pesca y de agencia de colocaciones para los hijos de los pescadores.

*Sección de beneficencia.*—Se ocupará del reparto de los socorros en caso de paro forzoso y en las cofradías que así lo deseen, intervendrá en los contratos médicos y farmacéuticos y en la distribución de dietas á los enfermos, tratando de extenderlas á las mujeres de los socios, durante los puerperios. Será también de su incumbencia la organización de los festivales, tómbolas, rifas, etcétera, á beneficio de la Asociación.

*Sección de crédito.*—Será de la competencia de esta Sección: efectuar los estudios necesarios para la creación de Montes de Piedad y Cajas de ahorro en las cofradías y ya fundadas estas instituciones, ocuparse de su dirección; organizar las Cajas de seguros para las embarcaciones, sus efectos y los de pesca, utilizando parte del tanto por ciento del valor de la pesca, que hoy dejan las embarcaciones con fines benéficos; tratará de establecer la venta directa de los productos de la pesca por las cofradías en los mercados principales de aquélla y, por último, organizará jurados mixtos para resolver las disensiones que puedan presentarse entre dos cofradías, entre éstas y su personal y entre los armadores y los tripulantes de sus embarcaciones.

*Sección de pensiones.*—Tendrá á su cargo el Montepío pescador, cuyo objeto será procurar una pensión á los socios que se inutilicen en el trabajo ó que lleguen á determinada edad, ó bien á sus hijos ó viudas, cuando aquéllos fallezcan. Esta Sección se creará cuando la Sociedad cuente con fondos suficientes para ello.

Los fondos de que la Sociedad dispondrá para la fundación de las Secciones anteriores, serán los resultantes de los siguientes ingresos: cuotas anuales de los socios protectores; festivales que se comprometan á organizar las Sociedades pro-



Teniente de navío Sr. Muñoz Delgado, explicando á los alumnos el mecanismo de un torpedo.

Fot. Casau.

lectoras; donativos y legados; subvenciones del Estado, provincia y Municipio; producto que se obtenga de los distintos festivales benéficos que se organicen y, por último, las ganancias que dejen las Cooperativas de consumo, una vez en completo desarrollo.

Vamos ahora á demostrar la posibilidad del sostenimiento de tan numerosos socorros y diversas instituciones.

Suponiendo que sea de un 10 por 100 del total de pescadores el número de los sexagenarios é imposibilitados (350), de un 1,3 por 100 el de los enfermos diarios (45), 380 el número de defunciones anuales de pescadores y miembros de su familia y 350 el número de mujeres que están embarazadas anualmente, estatuyendo para los primeros una pensión diaria de 1,50 para los retirados y de una para los que aún pueden dedicarse á la pesca en la bahía, y suponiendo que estos últimos sean la cuarta parte de aquéllos; para los segundos, una dieta diaria de 1,50, y para cada uno de los últimos y de las terceras, un auxilio de 50 pesetas, nos resultarán por cada uno de los anteriores conceptos, los siguientes gastos anuales: Viejos é impedidos, 178.850 pesetas; enfermos, 24.637 pesetas; defunciones, 18 000; embarazadas, 17.500; siendo, por consiguiente, el desembolso anual necesario para efectuar todos dichos auxilios, de 239.987 pesetas.

Las cooperativas dijimos que producían anualmente 181.840 pesetas; añadiendo á esta cantidad 25.000 pesetas, que aproximadamente invertirán actualmente las cofradías para atender anualmente á los más indispensables socorros, nos resultan 206.840 pesetas, por lo que nos falta para alcanzar la más arriba calculada cantidad que necesitamos, unas 30.047 pesetas, que creo se obtendrían fácilmente con subvenciones del Estado, Diputación, Ayuntamientos, festivales benéficos, donativos y legados, etc., etcétera, y hasta, en caso necesario, mermando en muy poco el pequeño haber del pescador, estableciendo una pequeña cuota mensual de 0,50 pesetas para el que quisiera gozar de los auxilios anteriores, con lo que obtendríamos con toda seguridad ingresos que no bajarían de 48.000 pesetas.

Los repartos que hoy efectúan las cofradías en casos de malos tiempos, faltas de pesca, etc., etc., no tendrían ya razón de ser, pues, como antes dijimos, las Cooperativas cederían al fiado los géneros que el pescador necesitara para su subsistencia y la de su familia, y, caso de verificarse, podrían efectuarse más de tarde en tarde que actualmente, por lo que las cantidades que hoy se emplean en dicho objeto, serían suficientes, lo cual no sucede ahora, para combatir victoriosamente la falta de medios de vida, con que tan á menudo tiene que luchar el pescador.

Las demás ideas que en mi proyecto se relacionan, clases y conferencias para los pescadores y sus hijos, escuelas de pesca, agencia de colocaciones para los pescadores jóvenes (para procurarles un porvenir ajeno á la ingrata profesión de sus padres y de esa manera disminuir la hoy tan densa población pescadora de esta costa), montes de piedad (donde puédan procurárseles pequeñas cantidades, cuando las necesiten, evitándoles el tener que acudir á la repugnante usura), cajas de seguros para las embarcaciones, sus efectos y los de pesca (necesidad sentidísima y de fácil realización, relacionando á todos los armadores, que hoy están ya, muchos de ellos, asociados en pequeños núcleos), establecimiento de la venta directa de los productos de la pesca en sus principales mercados (empresa que se encuentra actualmente sometida á estudio del Ayuntamiento de Bilbao y de las cofradías de la costa), jurados mixtos, etc., no necesitan de grandes capitales para su realización, para la cual muchas de ellas obtendrían

diversas subvenciones (las escuelas de pesca, del Ministerio de Marina, los Montes de Piedad, de los Ayuntamientos, las cajas de seguro, de los armadores, etc., etc.), por lo que paulatinamente se irían organizando todas esas bienhechoras instituciones, bajo la dirección, influencia y trabajos de las Juntas central y locales.

Para terminar, estimo necesaria la constitución de la Asociación Protectora del Pescador, con sus diversas Juntas formadas con las autoridades y personalidades que más acierto y cariño hayan demostrado hacia los problemas de la costa y por las que por su influencia, posición y capital puedan darla relieve, importancia y garantía.

1.º Porque para desarrollar un plan tan trascendental y vasto como el que acometería esta institución, precísase un trabajo continuo, no siendo eficaz para llevarlo á buen término la constitución y labores de Juntas accidentales, que desaparecen una vez cumplida su misión parcial del momento.

2.º Por ser instituciones que por su complejidad no pueden, dado el grado de incultura actual de los pescadores, ser por ellos sólo dirigidas, so pena de convertirlas en medio de explotación de los mismos á cuyo bienestar se dirigen, por algunos que, encontrándose á su alrededor, no ven en todo más que un aprovechable instrumento para beneficiarse con el trabajo de otros.

3.º Porque estando constituida la Asociación, existe siempre un organismo de recepción de todos los trabajos, auxilios, proyectos, etc., afines á su objeto y un centro, del que irradia constante protección y vigilancia sobre el pescador.

Y 4.º Porque su constitución no ofrece más dificultad que la que se encontró para fundar tantas otras Asociaciones benéficas que hoy funcionan perfectamente, produciendo constantes y continuados beneficios. Si para ellas se encontraron personas dispuestas á trabajar con entusiasmo y fe, no hay que dudar de que también las encontraríamos para esta hermosa obra de ayuda á tan infelices obreros de mar.

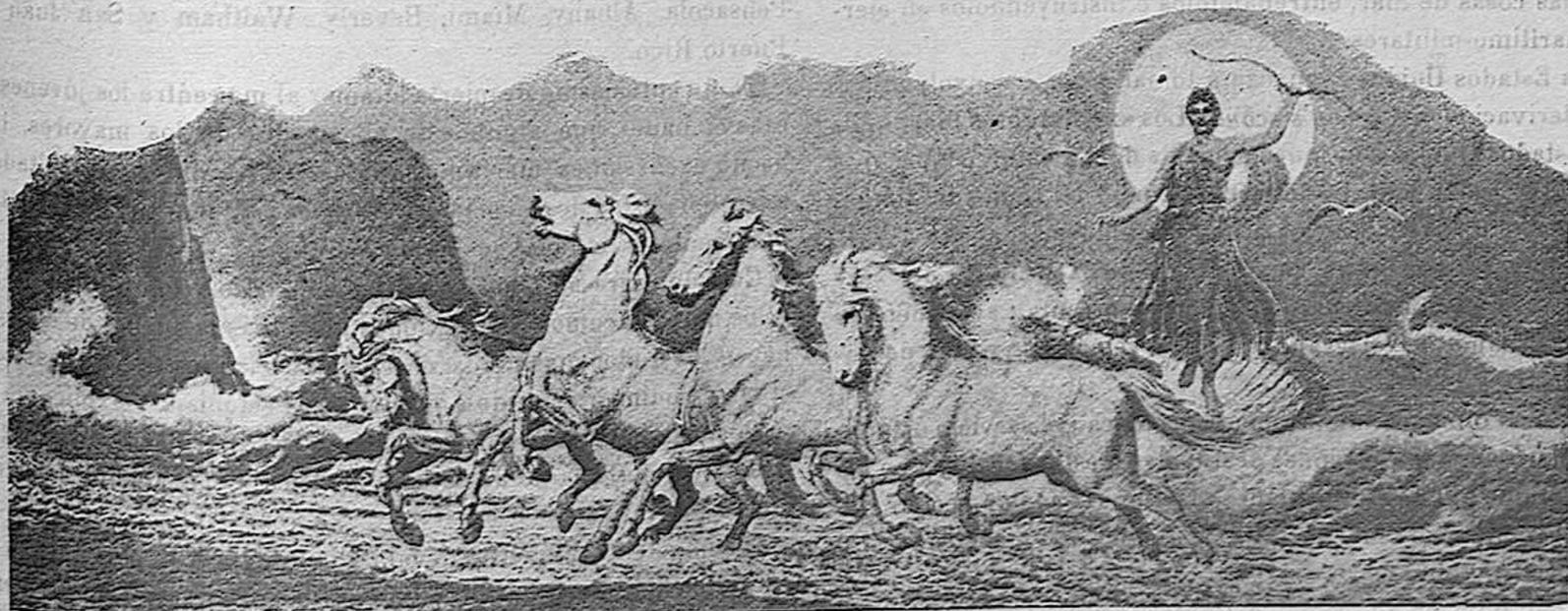
Terminado lo que exponer debía en apoyo de lo que considero un gran bien para el sufrido pescador, sólo me resta expresar mi más ferviente deseo de que el acierto haya inspirado las anteriores cuartillas y de que se haga algo «definitivo» para mejorar la triste vida de tan numerosas familias, con tan gran frecuencia visitadas por el hambre y la necesidad más extrema.

La favorable solución de uno sólo de los varios aspectos que encierra el pavoroso problema de la costa, «el establecimiento de los retiros á los ancianos», por ejemplo, no resuelve casi nada, á mi entender, pues quedan en pie todas las complejas causas de la presente miseria endémica del pescador.

Claro es que dichos retiros producirían un bien innegable, mas también el que la presente ocasión, en que todos los que por el pescador se interesan se encuentran unidos, no se aprovechara más que para aquella hermosa obra y no para arrancar el mal de raíz, atacándole en toda su extensión, sería perder, con la única ocasión propicia, que no sabemos cuándo volvería á presentarse, la esperanza de que el problema de la costa fuera á resolverse sin los dramas, callados, sí, más en extremo dolorosos, de la miseria y el hambre, de las emigraciones trágicas, de todas esas desgarradoras calamidades, que pueden evitarse con voluntad, previsión y trabajo.

ALFREDO SARALEGUI.  
Teniente de Navío.

Bilbao, Noviembre de 1913.





Manejando el timón.  
Lancha con motor para ejercicios.

Aprendiendo los nudos marineros.  
Estudiando la aguja.

## LOS "SEA SCOUTS"

El ilustre general británico Badew Powel, al fundar la admirable institución de los *boy's scouts*, que tan extraordinario desenvolvimiento ha alcanzado en todo el mundo, no pensó probablemente en que los jóvenes exploradores pudiesen salir del límite de tierra firme.

La Liga Naval inglesa se ha preocupado de ampliar ese límite al elemento líquido, creando los *boy's naval brigada*, ó *sea scouts*, cuyo fin primordial es inculcar á los muchachos, desde niños, el amor á las cosas de mar, entrenándolos é instruyéndolos en ejercicios marítimo-militares.

En los Estados Unidos comienza á tomar gran desenvolvimiento esta derivación de los *boy's scouts*. Los exploradores marítimos en los Estados Unidos son muchachos de doce á catorce años, que saben nadar, están adiestrados en el manejo del remo, del timón, de las velas y demás ejercicios propios del mariner.

A los mayores se les enseña el manejo de la brújula, del sextante; reciben nociones sobre mecánica elemental; aprenden las señales con bandera, telegrafía sin hilos, semáforos y algo de notación eléctrica.

Todos, más ó menos intensamente, practican el servicio ordinario mariner en embarcaciones destinadas á estas faenas, y en los puertos en que existen autoridades marítimas, suelen recibir nociones elementales de marina militar, que les dan oficiales de Marina y oficiales de mar.

Cuando el número de los *boy's scouts* marítimos lo justifica en

algunas poblaciones costeras, el Ministerio de Marina pone á su disposición lanchas, faluchos, vaporcitos y aun pequeñas embarcaciones mixtas, ó sea de vela con aparatos auxiliares de vapor. La especialidad marítima de los exploradores ha establecido ya en algunas poblaciones americanas locales propios, donde los muchachos, en la época de vacaciones, se consagran con el mayor denuedo á sus aficiones náuticas.

Entre esas poblaciones figuran Washington, Boston, Filadelfia, Pensacola, Albany, Miami, Beverly, Waltham y San Juan de Puerto Rico.

Tanto entusiasmo despierta el amor al mar entre los jóvenes de esas ciudades, que algunos de ellos, y no de los mayores, han hecho excursiones marítimas de dos y tres días, han saltado á tierra en costas desconocidas para ellos y se han internado intrépidamente para hacer sus exploraciones.

Cuando regresan explican lo que han visto y lo que han hecho, y los más instruidos dan lecciones á los más pequeños de cómo se hacen los nudos marineros, enseñándoles las maniobras más sencillas y rudimentarias de á bordo; otros estudian y explican algo de historia naval de su país, nociones de Geografía de otras regiones, y, en fin, cuanto de cerca ó de lejos tiene alguna conexión con la marina.

El competente publicista naval italiano signore Carlo Captapani, recomienda á las clases directoras de su país este hermoso ejemplo de los norteamericanos; y las consideraciones tan atinadas

como oportunas que hace á este respecto en la *Rivista Nautica* pudieran aplicarse con leves modificaciones á España, tan necesitada de que la idea marítima arraigue en la meseta interior, donde no se tiene la menor idea de la grande y provechosa influencia que el mar tiene en la prosperidad y desenvolvimiento de todas las energías nacionales.

La Liga Marítima Española ha trabajado y persevera siempre con gran celo á tan nobles fines, y á ella se debe el gran desarrollo que está alcanzando la enseñanza naval elemental. No hay que decir cuán provechosa consideraría la instauración en nuestra patria de los *boy's scouts* marítimos, ó *sea scouts*, para cuyo fomento existen fuerzas latentes y elementos valiosos que con poco esfuerzo darían excelentes resultados.

SANTIAGO ARAMBIET (SKIPPER).

\*  
\*\*

Hay que popularizar ideas sobre la unión entre la agricultura, la industria y la marina, indispensables para la vida próspera de un Estado moderno.

(De la *Liga Marítima Alemana*.)

No sólo el hombre debe mirar hacia las riquezas de la tierra, estudiar sus ricos minerales y productos de la misma, elementos de vida para la humanidad, sino que en las naciones cuyo litoral está bañado por el mar, debe con atención preferente dedicar gran parte de su actividad á difundir entre sus ciudadanos aquella cultura marítima necesaria para que prosperando este ambiente, haciéndole brotar en los niños hombres del porvenir, se mire al Océano, no con terror, desconfianza ó hastío, sino como una de las obras mayores de que el Creador nos ha dotado y de donde recibimos parte de nuestro sustento y curamos muchas dolencias en sus playas, saturado el aire del iodo bienhechor. La mar con relación al globo que habitamos, representa las tres cuartas partes de su superficie; mantiene la temperatura, fomenta la atmósfera con la evaporación de sus aguas, hace muy hospitalarias sus costas, donde el frío no se muestra tan riguroso en la época invernal, ni el calor es excesivo en el verano. Del mar extraemos la rica pesca; su fauna y su flora ofrecen una variedad caprichosa y por él se verifica el tráfico que une en lazos de internacionalidad á los pueblos y ha servido para que regiones salvajes reciban por él su progreso y las civilizadas exporten sus productos elaborados é importen materias primas de apartados lugares.

El hombre, activamente trabajando, con sus inventos prodigiosos, ha hecho que surquen por esos procelosos mares verdaderos colosos, palacios flotantes donde ha llegado el refinamiento del gusto y de la perfección á tal extremo, que nada tienen que envidiar á los de tierra. Los ha dotado de perfectas máquinas,

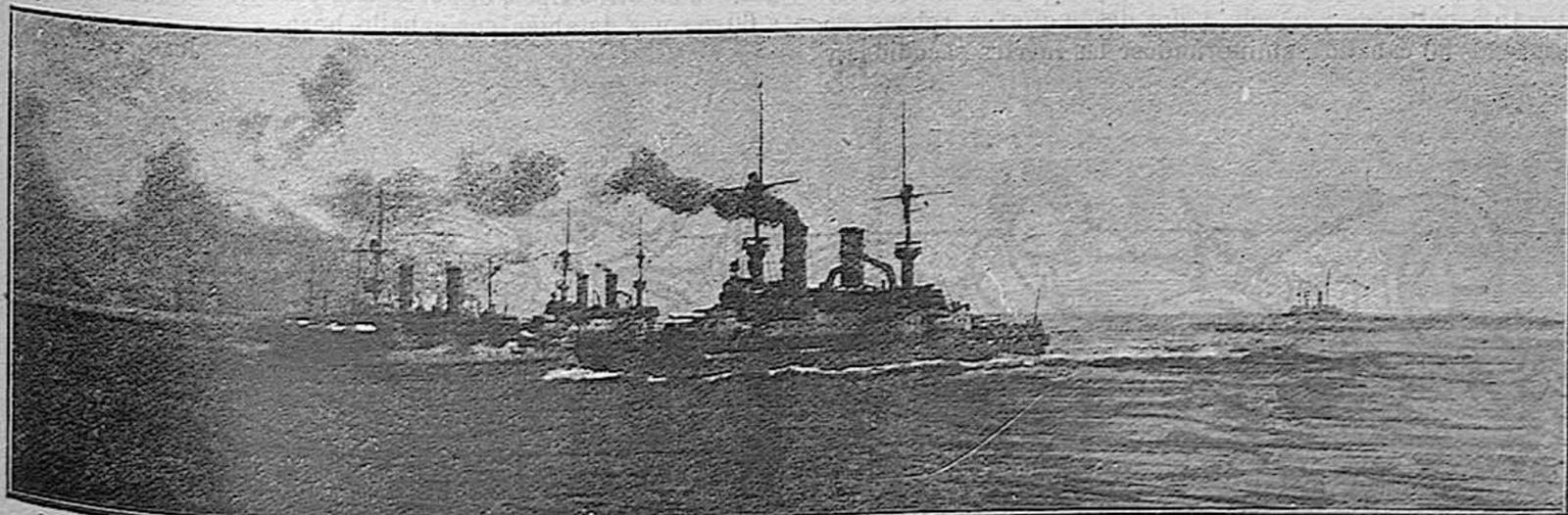
que no sólo sirven para la propulsión y movimiento de dinamos para producir corrientes eléctricas para los diversos usos de á bordo, sino que lo único que faltaba era el contacto con tierra y éste ha sido encontrado por uno de los sabios que más vidas ha robado al mar: el gran Marconi, cuyo invento de la telegrafía sin hilos ha sido una de las maravillas de este siglo.

Nuestra España, con sus dilatadas costas, y nuestra provincia particularmente por estar comprendida en la parte de litoral marítimo, no debe olvidar ni perder de vista nunca el mar, no sistemáticamente, no por un período de tiempo, que se llama moda, sino perdurar en este pensamiento y esforzarse por estar en el orden intelectual en otros asuntos á una altura desde donde se domine su importancia, y á este fin, la naciente Asociación de exploradores santanderinos, debe fijar, en primer término, en el mar sus miras, no precisamente todos, pero sí alguna parte de ellos, aunque á todos convendría la tan recomendada enseñanza naval elemental, el frecuente uso de los deportes náuticos, las visitas á esos grandes transatlánticos que arriban á nuestro puerto, las excursiones á pintorescos parajes de nuestra hermosa bahía y, en una palabra, deben familiarizarse con lo que representa para nuestra provincia una fuente de riqueza cuyo caudal aumentará el día que los hombres de negocios y buena voluntad se den cuenta del papel tan importante que debe representar nuestro puerto en el litoral del Cantábrico.

Para muchos el mar es tan secundario y tiene tan poca importancia, que estos asuntos los aprecian con una indiferencia tal, que causa pena cuando en conversaciones en la vida comercial se oye y ve adónde van á parar con el sistema musulmán, como decía un prestigioso publicista. Solamente el pescado extraído del mar, según la estadística del año 1908, representaba un valor de 60 millones de pesetas, sostén de 80.000 hombres, sustento de otras tantas familias; el valor de las artes de pesca se elevaba á 9 millones de pesetas, y la cantidad de pescado extraído fué de 121.181 toneladas. Es evidente, por lo tanto, que si sólo la pesca ha producido este beneficio, no será despreciable el que dará el tráfico marítimo, y por no causar con números este modesto trabajo, no quiero enumerar los astilleros, las obras de puerto, la Marina de guerra y mercante, los trenes de dragado de los puertos y las industrias derivadas que son tan importantes, que requieren que el ciudadano esté más impuesto de estos asuntos de lo que hoy está, y por eso al crear los exploradores de España, y de éstos los que estén instituidos en los puertos, es preciso que no pierdan de vista al mar y se instruyan en el verdadero ambiente, que será una obra eminentemente patriótica, que llevada á cabo con la constancia y entusiasmo que merece, será la base del engrandecimiento de nuestra España, aquella nación en cuyos dominios en otros tiempos no se ponía el sol porque sus escuadras llevaron el pabellón á todos los países del mundo.

M. J. HARO

Santander.





## PESQUERIAS

### Motores de petróleo en las embarcaciones de pesca.

La conferencia publicada por Romberg sobre el *Motor de aceite, aplicado á la pesca en Alemania*, en el anuario de los Ingenieros navales alemanes, de 1912, constituye una recopilación de datos preciosos sobre este asunto, y más si se tiene en cuenta la reconocida competencia del autor, el cual ya publicó, en un Apéndice de dicho anuario, un estudio sobre las aplicaciones del motor térmico á la navegación.

En el año 1908 se hicieron notables trabajos por el profesor Romberg, que con Dittmer y Lieckeld, presentaron á prueba un motor para el concurso de la Sociedad de pesca alemana, habiendo publicado á fines del año 1911, con la colaboración de dichos señores, todos los particulares del motor sometido á dicha prueba, con el fin de contribuir á crear un tipo que fuese modelo de máquina sencilla, económica y resistente, y que se adaptase fácilmente á las embarcaciones de pesca y de tráfico costero.

En la primera parte de la conferencia citada se pone de relieve la importancia que, para la economía nacional, tiene el ejercicio de la pesca, abriéndose nuevos horizontes á la ingeniería naval con la creación de motores adaptables á las pequeñas embarcaciones.

Hasta hace poco, todos los esfuerzos de los Ingenieros se han aplicado al perfeccionamiento de los grandes motores térmicos, olvidándose de la construcción de aparatos motores para las pequeñas industrias marineras y, sobre todo, para la pesca, á pesar de ser ésta un factor muy importante para la vida de las naciones, no sólo por lo que es en sí, sino por sus relaciones con otras aplicaciones de la vida marinera de un país, pues tanto la Marina de guerra como la mercante, reclutan sus dotaciones, en gran parte, si no en su totalidad, de las flotillas de pescadores.

La pesca, por sí sola, constituye un factor alimenticio de grandísima importancia en todos los países, sobre todo para la clase baja de Alemania, de lo cual pueden darnos idea los siguientes datos: en 1910, el producto de la pesca alemana importó la suma de 46.000.000 de liras, habiendo habido un consumo por valor de 132.000.000 de liras, lo que quiere decir que hubo que importar por valor de 92.000.000, y como el consumo sigue en aumento, es por lo que la sociedad de pesca «Secfischer-Verein», estimulada y protegida por el Gobierno, ha cuidado del desenvolvimiento de la industria pesquera, fuente de riqueza para Alemania en la actualidad, publicando un concurso que ha durado tres años y que ha contribuido á dicho desenvolvimiento, estimulando á los constructores para que creasen tipos de motores perfeccionados y, sobre todo, apropiados á sus miras, poniendo á su país en condiciones de competir con ventaja con los mercados extranjeros, oponiendo á la importación, especialmente la escandinava, una producción nacional exuberante.

Las principales condiciones que deben reunir las máquinas aplicadas á las embarcaciones de pesca, son: sencillez y seguridad en su funcionamiento y manejo, aunque éste sea encomendado á personal poco idóneo y en condiciones atmosféricas desfavorables.

Tanto para reducir el espacio necesario para el aparato motor, como para disminuir el gasto de instalación y simplificar su manejo, se ha limitado el número de cilindros, empleando uno solo para 10 ó 15 caballos de potencia, y dos desde que se rebasa ese límite hasta los 30 caballos, aminorándose las fuertes sacudidas y

vibraciones que resultarían siguiendo este principio, empleando materiales muy resistentes y robustos.

Después de exponer los conceptos fundamentales que han precedido á la creación de los motores para las embarcaciones de pesca, el profesor Romberg pasa á describir los tipos de los motores construidos para la propulsión de dichas embarcaciones, empezando por el motor Brons, en cuyo tipo el émbolo aspira el aire en su primer tiempo, comprimiéndolo hasta 27 atmósferas, en el segundo y al final de este recorrido se introduce el combustible líquido, dando lugar, con la explosión de la mezcla, al curso de expansión (trabajo), siguiendo después la descarga, siendo, por lo tanto, de los llamados de cuatro tiempos.

Los datos contenidos en la descripción del motor Brons, y que se refieren al peso de los dos tipos instalados en los pesqueros que tomaron parte en el concurso, del que salió vencedor el tipo de 24 caballos, son los siguientes:

	Motor de 8 caballos.	Motor de 24 caballos.
	Kilogramos	Kilogramos
Peso del motor sin volante y sin acoplamiento.....	910	2.215
Peso del motor con volantes.....	1.270	2.965
Peso de la instalación completa con acoplamiento al eje del motor, aparato para el cambio de marcha, eje de la hélice, tubo del eje de la hélice, tubería y recipiente lleno de combustible..	1.600	3.700
Peso por caballo de fuerza.....	200	154,2

También constan en dicha conferencia las características y planos de un motor Doewel de ocho caballos, que tiene un peso de 814 kilogramos, siendo el peso de toda la instalación completa de 1.440 kilogramos, y la del motor con su volante, de 914,5 kilogramos, correspondiéndole un peso de 117,7 kilogramos por caballo de fuerza normal.

Finalmente, describe el motor de seis caballos, tipo «Swiderski», y entre los motores alemanes de pesca indica el motor «Grade.»

Para la pesca costera, ó pequeña pesca, los motores generalmente empleados son los de seis á 30 caballos, así como la denominación de *grandes motores de pesca* está tomada en un sentido relativo, pues, en general, no superan á 500 caballos, resultando ser de 90 á 100 caballos el promedio de la potencia de los motores adoptados en las embarcaciones dedicadas á la pesca de altura; por esto, en la tercera parte de la mencionada conferencia, describe el autor un tipo «Diesel», á cuatro tiempos, de 75 caballos.

Es indudable que, en un principio, la aplicación de los motores de que nos venimos ocupando á las embarcaciones de pesca, dieron resultados malos y resultados buenos, terminando por triunfar estos últimos de los primeros debiéndose los primitivos fracasos á varias causas, entre ellas al desconocimiento de los fabricantes de las faenas marineras, lo cual daba lugar á instalaciones defectuosas é imperfectos acoplamientos de la hélice con el eje del motor, de la bomba de lubricación, de los mecanismos del cambio de marcha, etc.

Para terminar, consignaremos algunos datos tomados de la *Revista de Marina* italiana (que es de donde hemos recogido la mayor parte de las ideas expuestas) sobre el consumo y coste del petróleo empleado en los motores montados en los buques de pesca alemanes.

El precio de los 100 kilogramos de petróleo es de 22 L.; de los destilados, de 11 á 15,5, siendo los derechos de Aduanas, para el petróleo griego (Rohöl) y para fines industriales, de unas 4,50 L. por cada 100 kilogramos, habiendo algunos puertos que no tienen que pagar ningún derecho de Aduanas.

En cuanto al consumo del combustible por caballo-hora, varía entre 240 y 250 gramos en los motores «Diesel», y de 340 á 380 gramos en otros tipos; el del aceite para lubricar, es de unos 50 á 60 gramos, también por caballo-hora.

JULIO CAÑIZARES.



# SECCIÓN OFICIAL

## Hullera Nacional.

Exposición al Gobierno de S. M.

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

Excmo. Sr.: Cuando los productores de carbón nacional estudiaban, atendiendo á indicaciones del Gobierno y respondiendo á sus propias iniciativas, el modo de aumentar la producción y su rápida distribución en los mercados del país, perturbados con motivo de la guerra internacional, y confiaban en el éxito de sus gestiones, se han visto dolorosamente sorprendidos por el Real decreto autorizando la importación de carbón extranjero exenta del pago de derechos arancelarios.

Ante él la «Hullera Nacional», donde están agrupados la gran mayoría de los productores de carbón, ha recibido el encargo, que cumple gustosísima, de elevar al superior conocimiento de V. E. y del Gobierno de S. M. cuantas observaciones le sugiere la concesión hecha, mientras duren las presentes circunstancias, á la importación del carbón extranjero, que estima nociva para la producción y la economía nacional. Hubiérase hecho dicha concesión con prudentes restricciones y cautelosas limitaciones que evitaran en lo posible los efectos perniciosos de ella, dándole sólo la extensión estrictamente necesaria para responder al criterio que sin duda la inspiró cuando fué dictada, de evitar en aquel momento un mal á la nación, y hubiera callado la «Hullera Nacional, aun estimando la medida perjudicial para la industria que representa. Pero en las condiciones en que ha sido otorgada, tiene el deber de hacer oír en seguida su voz, llamando la atención sobre el daño y proponiendo el remedio, siquiera sea sintéticamente y en espera de razonar el día de mañana más documentada y numéricamente, una vez reunidos los datos necesarios, cuanto á continuación pasa á exponer.

En condiciones normales, Excmo. Señor, puede decirse, sin incurrir en gran error, que en números redondos el consumo nacional de carbón es de unos siete millones de toneladas, de los que se producen más de cuatro y se importan más de dos. Así, pues, la carencia de carbón que la guerra puede producir si impidiera totalmente la importación de carbón extranjero, representaría unos dos millones y medio de toneladas al año, á cuya sustitución paulatina y progresiva deben atender de consuno el Gobierno y la industria hullera nacional.

Por tanto, en el momento actual el problema no está planteado por la falta de esos dos millones y medio de toneladas; sólo existió la falta de una dozava parte, á lo sumo, por el retraso y la paralización que en los primeros días de la guerra se produjo en la importación del carbón inglés, y que hubiera justificado, á lo más, la medida con limitación de tiempo y cantidad. En la actualidad, restablecidas las comunicaciones marítimas con Inglaterra, y facilitada y deseada allí la exportación del carbón, viene éste normalmente á España sin necesidad de estimular su importación con exención de derechos arancelarios, y no hay tal problema. Y esa exención, lo que produce es un acrecentamiento rápido de la importación en términos tan considerables que pueden llegar en un mes, por ejemplo, á toda la parte correspondiente á un año, y entonces, ¿qué acontecerá? Pues que, acumuladas en España grandes masas de carbón extranjero, la producción nacional sufrirá un daño grandísimo por la dificultad de luchar en el mercado contra esa gran invasión de carbón extranjero importada en excepcionales condiciones, máxime si se considera que hoy en día, á pesar de los acaparamientos y pedidos, los hulleros españoles tienen existencias de carbón suficientes para atender á las necesidades normales de las industrias de la nación, muchas de las cuales van suspendiendo ó aminorando sus pedidos por falta de trabajo, debida á causas ajenas al carbón. Y no sólo tienen grandes existencias de las cuales algunos productores ofrecieron importantes

cantidades á los ferrocarriles, por ejemplo, sino que efecto de la intensa importación actual de carbón extranjero, varias de dichas compañías han manifestado ya que no necesitan hacer pedidos extraordinarios á la industria hullera nacional.

Como ve V. E., el daño que á ésta ha producido la exención de derechos arancelarios á la importación de carbón extranjero ha sido inmediato y amenaza ser mucho mayor si continúa dicha importación en esas condiciones. Ella acabará no sólo por hacer innecesario el aumento de producción de las minas que iban á procurar los hulleros españoles por cuantos medios estaban á su alcance, sino por disminuir esa producción, efecto de la falta de pedidos. Y eso precisamente cuando dicha producción es tan fácil de aumentar, sólo atendiendo á cuanto la industria hullera ha solicitado reiteradamente del Gobierno de S. M. y había conseguido en parte, mediante el dictamen de la Comisión del Congreso de los Diputados, fecha 5 de Julio de 1912. Dicha Comisión dictaminadora del proyecto de ley de protección á la industria hullera, que aprobado por el Senado había pasado al Congreso, teniendo en cuenta las bases presentadas por la «Hullera Nacional», presentó á su vez, y dejó pendiente de la aprobación del Congreso, efecto de la clausura del Parlamento, el siguiente

## PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se restablece en todo su vigor el artículo 85 de la ley de Minas.

En su consecuencia, la industria minera de carbón no podrá ser gravada con impuesto alguno distinto del canon de superficie y del derecho arancelario de exportación.

Participan de esta exención los bienes inmuebles exclusivamente dedicados á la minería y todas las operaciones auxiliares de la misma, aunque estén incluidas en las tarifas de la contribución industrial ó en el impuesto sobre el alumbrado.

Están exentas del pago del canon de superficie las concesiones mineras del carbón que formen un coto, siempre que no habiendo sido descubierto el mineral, el concesionario justifique, á juicio de la Administración, haber ejecutado en algunos de los registros, labores de investigación é invertido en éstas 50.000 pesetas, por lo menos.

Esta excepción cesará tan pronto como se descubra el mineral, sin que en ningún caso pueda concederse por más de seis años desde la fecha en que se otorgue.

Art. 2.º Se aplicará la ley de 14 de Febrero de 1907 en todos los servicios del Estado que consuman carbón ó cok, sin excluir la Marina de guerra, ampliándose sus preceptos para la mayor eficacia.

Art. 3.º El transporte ferroviario de los carbones de producción nacional desde las cuencas carboníferas á los puertos y á los mercados interiores, y el marítimo en navegación de cabotaje, disfrutarán de primas de bonificación por cada tonelada transportada.

Art. 4.º Las primas de bonificación al transporte marítimo en navegación de cabotaje corresponderán al cargador ó productor y su cuantía será de 0,60 céntimos por tonelada de carbón transportada desde el puerto de embarque procedente de la mina hasta el puerto de su destino.

Art. 5.º La cuantía de las primas de bonificación al transporte ferroviario se fijará por cada cuenca carbonífera, en forma reglamentaria y proporcional á la distancia recorrida desde la estación de salida al punto de destino, y de modo que el precio de transporte no pueda exceder para el cargador ó productor de bases máximas comprendidas entre céntimo y medio y tres céntimos de peseta por tonelada y kilómetro.

Art. 6.º El otorgamiento de las primas de bonificación al transporte terrestre se verificará liquidando directamente dichas primas con el productor ó cargador de carbón.

Art. 7.º Las liquidaciones de las primas se verificarán

anualmente. Para satisfacerlas se consignará la cantidad necesaria en cada presupuesto del Ministerio de Fomento durante quince años consecutivos.

Art. 8.º Un reglamento determinará el método para la fijación de las primas de bonificación al transporte terrestre, la forma de su justificación y liquidación y cuanto sea necesario para la percepción de las primas al transporte marítimo y la combinación de éstas con las terrestres.

El Gobierno, oyendo á la Comisión de estudio de la riqueza hullera nacional, dictará ese reglamento antes de transcurridos dos meses de la promulgación de esta ley.—Palacio del Congreso, 5 de Julio de 1912.

Y la «Hullera Nacional» en las presentes circunstancias solicita de V. E. la concesión, á la mayor brevedad posible, por R. D. si posible fuera, de cuanto en dicho dictamen se expresa, y además como medidas oportunistas encaminadas á estimular activamente la producción y distribución del carbón nacional, lo siguiente:

1.º Que se den todo género de facilidades por el Ministerio de la Guerra, en relación con el servicio militar, para que todos los picadores mineros de oficio no se vean obligados á abandonar las minas, y, por el contrario, puedan volver á ellas y continuar aumentando con su trabajo la producción, que en algunos casos puede ser hasta de cuatro y cinco toneladas por hombre y día. Esas facilidades, que algunas de ellas han sido ya objeto de estudio y propuesta oficial, tenemos la seguridad de que serían eficacísimas.

2.º Que se prohíba ó regule la exportación de las maderas adecuadas para su empleo en las labores de las minas de carbón, como elementos inexcusables para la producción de éstas.

3.º Que se den facilidades para la importación de las breas necesarias para la fabricación de briquetas y toda clase de aglomerados y de la maquinaria con destino á las minas.

4.º y último. Que se concedan primas por tonelada á la super-producción de cada mina, como aliento y compensación de los esfuerzos que para obtenerla verifique el productor.

Esas medidas, sumadas al inmediato restablecimiento del derecho arancelario á la importación del carbón, cuya exención sólo beneficia al productor extranjero y al acaparador ó importador nacional, y perjudica notablemente al Tesoro público y al productor nacional, sin causa que la justifique, tiene la completa confianza la «Hullera Nacional» de que serían por todos conceptos beneficiosas al interés público. En nombre de él las pide la «Hullera Nacional», recordando á V. E. al propio tiempo cuanto esta industria ha venido solicitando con anterioridad y cuantos sacrificios ha venido haciendo, muy especialmente el del último aumento de jornales, sin compensación alguna por parte del Gobierno de Su Majestad, apesar de las solemnes y reiteradas promesas que de él se recibiera en distintas ocasiones sobre la aprobación malograda del proyecto de ley antes citado.

Las funda, además de las razones expuestas ahora y antes, en cifras y datos estadísticos que se propone presentar á V. E. á la mayor brevedad posible sobre producción, importación, consumo, existencia y transporte de carbones. Y para mayor garantía del Gobierno en la adopción de las medidas y la comprobación de los datos que hayan de servir de base á ellas, le ruega que el Ministerio de Fomento designe con toda urgencia, ingenieros que verifiquen sin demora en los cotos hulleros las comprobaciones necesarias para demostrar oficialmente cuáles son nuestras existencias, nuestra producción, el aumento posible de ésta y cuáles, en suma, nuestras necesidades y nuestras conveniencias. Y ello lo pide con la seguridad de que será corroborado cuanto deja expuesto.

Como espera lo será también muy en breve por la Comisión encargada del estudio de la riqueza hullera nacional, que le consta se está ocupando activamente en el estudio de esta cuestión, sobre la que presentará en breve informe al Ministerio de Fomento, con la competencia que le es peculiar.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 30 de Agosto de 1914.—El Secretario, *Adolfo Navarrete*.—El Presidente, *P. A. los Vocales, Antonio Cruzado*.—*Luis de la Peña*.

### Cartagena.

*Organización de los «Sea Scouts», ó exploradores marítimos.*

La Junta provincial de la Liga Marítima, que tanto se interesa por cultivar en la juventud cartagenera las aficiones marítimas, está organizando con toda actividad esta otra pa-

triótica institución de los «Sea Scouts», ó exploradores del mar, dando así entrada en su hermosa campaña de propaganda naval á los muchos muchachos que por haber sido alumnos de la Enseñanza Naval Elemental, desean seguir estas enseñanzas, aun después de haber abandonado la escuela donde recibieron tan útil y provechosa instrucción.

«Los Sea Scouts» están establecidos en Inglaterra y los Estados Unidos y actualmente tratan de fundarlos en Italia. La edad del ingreso de los niños es la de doce á catorce años, enseñándoseles á nadar, manejo del remo y timón, de las velas en general y cuantos ejercicios son propios del marinerero.

A los mayores se les adiestra en el manejo de la brújula y del sextante. Reciben nociones sobre mecánica elemental, aprenden las señales con banderas, telegrafía sin hilos, semáforos y algo de notación eléctrica.

Todos practican el servicio ordinario marinerero en embarcaciones destinadas á estas faenas, y en los puertos en que existen oficiales de Marina suelen recibir de ellos nociones elementales de Marina militar.

En Inglaterra y en los Estados Unidos, el Ministerio de Marina pone á su disposición lanchas, faluchos, vaporcitos y aun pequeñas embarcaciones mixtas, y en algunas poblaciones americanas cuentan con locales propios, donde los muchachos, en la época de vacaciones, se consagran con el mayor denuedo á sus aficiones náuticas.

En esta ciudad—que tendrá la honra de ser la primera de España en la que se organice tan patriótica institución—se cuenta para los ejercicios marítimos con los dos hermosos botes *Andrés Plazas* y *Manrique de Lara*, propiedad de la Junta de la Liga Marítima, y con el balandrito *Marinela*, aparte de algunas otras embarcaciones que se han ofrecido á los organizadores de la idea, sin contar el valioso concurso que han de prestar á la obra las dignísimas autoridades superiores del apostadero.

El 25 de Agosto celebró sesión en la Sociedad Económica de Amigos del País la Junta provincial de la Liga Marítima, presidida por el Excmo. Sr. D. Luis Angosto.

Se acordó organizar la institución de «Los Sea Scouts», ó exploradores del mar, nombrándose una Comisión encargada de realizar tan hermoso proyecto.

Fueron designados para ocupar los cargos vacantes los siguientes señores:

Vicepresidente: D. Manuel Pasquín, Capitán de navío.

Vocales: D. Manuel Dorsa Mesa y D. Estebán Calderón.

Tesorero: D. Manuel Carreras.

También se tomaron otros acuerdos de interés, entre ellos el de proponer á la Junta Central para una distinción honorífica á los Profesores D. Pedro Martínez y D. José Fábregas.

Oportunamente se dará noticia de las condiciones que deben reunir los muchachos que soliciten su ingreso en dicha Asociación.

El Presidente de la Junta Provincial de la Liga Marítima de Cartagena ha recibido la siguiente carta, en pro de la noble institución que trata de fundar la entidad que preside tan entusiasta cartagenero:

«Excmo. Sr. D. Luis Angosto.

»Mi respetable señor: En el número de *El Porvenir* de anoche leo un artículo en el que se trazan las líneas generales para la próxima creación en esta localidad de la patriótica institución «Sea Scouts» ó exploradores del mar, cuya presidencia, con muy notable acierto, ha sido á usted ofrendada.

»Entusiasta de todas estas empresas, que tienen por objeto cultivar la raza en cuyas manos hemos de dejar los hombres de hoy el porvenir de nuestra querida España, quiero aportar en la presente ocasión, siquiera sea en grado muy pequeño, mi modesto concurso, y al efecto, de acuerdo con el notable Profesor de inglés D. Adolfo Fernández, que como yo siento un gran entusiasmo por la obra de ustedes, tengo el gusto de ofrecerle diez plazas gratuitas en la clase de dicho idioma establecida en la academia de preparación que dirijo, para los diez primeros muchachos que entren á formar parte de su institución.

»Deseando que las reglas que en la práctica hayan de seguir para llevar á feliz término su hermosa iniciativa, den cabida á este humilde ofrecimiento, aprovecha la ocasión para testimoniarle un respetuoso afecto su afectísimo s. e. q. l. b. l. m., *Carlos Baeza*.—Cartagena 26 Agosto 1914.»

\* \*

El día 29 de Agosto celebró su primera reunión en la Sociedad Económica la Comisión organizadora de la patriótica Institución de los «Sea-Scouts».

Presidió el Excmo. Sr. D. Luis Angosto, asistiendo el Comandante de Marina de este puerto, Sr. Rizo; los Capitanes de Corbeta, Sres. Roca y González Manchón; los Tenientes de Navío, D. Juan Muñoz Delgado y D. Julio de Ochoa, y los señores D. Esteban Calderón y D. José Moncada Moreno.

Enviaron su adhesión los Sres. Carreras é Isbert y el Teniente de Navío Sr. Delgado Viaña, que no pudieron concurrir por ineludibles ocupaciones.

Se dió cuenta del generoso ofrecimiento del Sr. Director de la Academia «Baeza-Pascual», poniendo á disposición de esta Sociedad diez plazas gratuitas en la clase de inglés para los primeros jóvenes que ingresen en la Asociación, acordándose aceptar con todo entusiasmo tan noble ofrecimiento y testimoniarle la gratitud de la Junta.

Fué presentado un proyecto de Reglamento; se acordó pase á estudio de una comisión nombrada al efecto, y que la componen los Sres. Manchón, Calderón, Delgado, Ochoa y Moncada, la cual redactará el Reglamento definitivo que haya de aprobarse por las autoridades civiles.

Se cambiaron impresiones acerca de la organización y demás detalles de estos «Exploradores de mar», como igualmente del uniforme que han de vestir y que se procurará sea el más adecuado, teniendo presente faenas marineras que han de desempeñar.

#### *El balandro «Rosa.»*

El distinguido Teniente de Navío D. Domingo Caravaca, Ayudante de la Comandancia de Marina de este puerto, ha tenido el generoso rasgo de ofrecer á esta patriótica Institución su balandro *Rosa*, para que pueda ser utilizado por los jóvenes que ingresen en la Asociación.

Tan loable proceder del ilustrado oficial de Marina es acreedor á los mayores elogios, que gustosos le tributamos, honrándonos en hacer pública la noticia, que ojalá tenga muchos imitadores.

#### **Coruña.**

##### *Junta provincial.*

Bajo la presidencia del Sr. Fariña, se reunió dicha Junta el día 10 de Agosto, dándose lectura á una comunicación de la Junta Central de este organismo, respecto á la petición de créditos necesarios para la ejecución del proyecto contenido en la ley de Diciembre de 1913 y muy especialmente en lo que se refiere á las obras y habilitación de los puertos de refugio.

Para el establecimiento de las líneas de comunicación entre los observatorios meteorológicos y puertos de refugio, se solicitó del Ministerio de la Gobernación la concesión de un crédito de 200.000 pesetas y del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, el de 120.000 pesetas para crear un observatorio meteorológico en esta capital. La Junta ha visto con agrado los informes de aquellos Centros, lamentando no se hubiese atendido la petición formulada por esta Junta provincial para la habilitación del puerto de Camariñas como de refugio, acordándose reproducir dicha petición é interesar de la Central su entusiasta cooperación.

Leyóse una comunicación de D. Luis Lamigueiro, á la que acompaña instancia que dirigen los armadores y patrones de buques de pesca de esta región al Ministro de Fomento, interesando que puesto de acuerdo con el de Hacienda, se dicte una disposición ó se incluya en el articulado del próximo presupuesto la supresión de todos los derechos y arbitrios que afectan á los productos de la pesca marítima nacional. La Junta, conforme con el espíritu de la misma, acordó elevarla á la Central, interesando la prestación de su valioso apoyo y que recabe, al propio tiempo, la inmediata implantación del artículo 182 del Reglamento para la aplicación de la ley de Protección á las industrias marítimas de 14 de Junio de 1909, y de aquellas otras ventajas que para la pesca marítima nacional determina el artículo 2.º de la citada ley.

Acordóse también elevar consulta á la Junta Central sobre interpretación de la Real orden de 15 de Febrero último, que afecta la navegación de cabotaje.

La Junta escuchó con suma complacencia al Sr. Tejero, que expuso á grandes rasgos su proyecto para el establecimiento en este puerto de una Escuela naval flotante regional. Acordóse coadyuvar eficazmente al éxito de dicho proyecto, que tantas ventajas habrá de reportar á la Marina nacional. A propuesta del Sr. Longueira, se acordó la constitución de Juntas de litoral, dentro de la comprensión afecta á esta Junta provincial.

Por último, se decidió que una Comisión compuesta del señor Presidente, Longueira, Suárez de Centi, Márquez y Fernández (D. Jenaro), se trasladen á bordo del vapor cubano *Patria*, á su arribada á este puerto, para dar la bienvenida á la dotación, en nombre de esta Junta provincial.

#### **La Liga Marítima Española en América.**

EN CHILE

Valparaíso 28 de Mayo de 1914.

Sr. D. A. Navarrete, Secretario general de la Liga Marítima Española.—Madrid.

Muy distinguido señor mío: El Sr. Santiago Lorca P., Capitán de Corbeta de la Armada de Guerra de Chile é iniciador y acérrimo partidario de la formación en este país de la Liga Marítima, ha tenido á bien poner en conocimiento del Directorio de esta institución la nota que con fecha 10 de Febrero tuvo á bien enviar usted en contestación de una suya anterior, en la que de usted solicitaba antecedentes y noticias del régimen y funcionamiento de la Liga Marítima Española.

Constituída solemnemente el 21 del presente en Asamblea general, celebrada en uno de los más amplios teatros de esta ciudad, la Liga Marítima de Chile, su Directorio general ha celebrado con fecha de ayer su primera reunión especial y uno de sus acuerdos ha sido el de contestar la nota de usted aludida y de manifestarle en nombre de la Corporación los agradecimientos por las valiosas y oportunas informaciones que en su referida comunicación tuvo á bien darnos, como también por el envío de los folletos y publicaciones que nos remitió y que serán hermosa y espléndida base para el archivo de consultas de la Liga Marítima de Chile.

Conocíamos la labor eminente, patriótica y práctica realizada por la Liga Marítima Española, pero aprovechamos la oportunidad de felicitar á esta institución, rogando á usted sea nuestro intérprete, por el triunfo obtenido al conseguir el despacho de leyes de tanta importancia como son á las que usted alude en su carta.

Agradecemos en nombre de la Liga Marítima de Chile las publicaciones que usted tuvo á bien enviar al señor Capitán Lorea y que éste entregó en la Secretaría, y agradecemos también, aceptando gustosos la promesa de nuevos envíos que la Liga Marítima corresponderá, tan pronto como cuente con un órgano propio de publicidad.

Nos permitimos enviar por el mismo correo algunos ejemplares de los órganos de prensa de esta ciudad, en que se reseña la solemne sesión inaugural de esta Liga.

En espera de continuar manteniendo con la Liga Marítima Española las cordiales relaciones que, gracias á la benevolencia de usted puede considerarse como establecidas, nos es muy grato agradecer á usted los propósitos de éxito que significó al Capitán Sr. Lorca en la comunicación que contestamos, y nos es también especialmente agradable significarle el placer que experimentaríamos al mantener con la Liga Marítima Española y con usted personalmente una correspondencia que habría de sernos altamente útil, merced á su entusiasmo, buena voluntad y experiencia.

Quiera usted recibir el homenaje de nuestra consideración y respeto.—El Secretario general, *M. Arenas Aguirre*.

#### CONTESTACIÓN

Sr. D. M. Arenas Aguirre, Secretario general de la Liga Marítima de Chile.—Valparaíso.

Muy distinguido señor mío:

La Liga Marítima Española se muestra profundamente reconocida á los juicios y conceptos que le dedica usted en su atenta comunicación de 28 de Mayo último y en la cual se sirve manifestarnos la constitución solemne de la Liga Naval de Chile, á quien deseamos una vida próspera y fecunda en iniciativas para el porvenir y desenvolvimiento marítimo de la nación hermana, por cuya grandeza formulamos fervientes votos.

Desde luego nos será muy grato mantener con esa patriótica y benemérita entidad las cordiales relaciones que demandan la identidad de nuestros fines y medios de acción y la comunidad de nuestra raza é idioma, pudiendo contar la Liga Marítima Chilena con el concurso de la Española para cuanto tienda á facilitarle el cumplimiento de la trascendente función que está destinada á cumplir.

Aunque no hemos recibido los periódicos que nos anuncia,

insertamos en nuestro próximo número de *Vida Marítima* una reseña de la constitución de la Liga Naval de Chile, tomada de la *Revista de Marina* de Valparaíso. Ya recibirá un ejemplar de dicho número y otro de nuestro BOLETÍN OFICIAL, que se publicará también uno de estos días.

Entretanto reciba usted las gracias más expresivas por sus amables frases, á las que correspondo con toda sinceridad, y ofreciéndole mis sentimientos de distinguida consideración personal y compañerismo, quedo á sus órdenes como su más atento s. s. q. b. s. m., el Secretario general. *A. Navarrete*.

21 de Julio de 1914.

Valparaíso, 1.º de Julio de 1914. — Sr. D. Adolfo Navarrete. Madrid.

Señor de mi consideración y aprecio:

Impuesto de su patriótica labor en pro de la Liga Marítima Española, no puedo menos de estimar que sus recomendaciones á los merecimientos de una obra, han de ser prodigados solo á muy distinguidos méritos.

Es por esto que, habiendo leído un resumen de su prólogo á la obra *Marinela*, estoy cierto del indudable y completo mérito de ella, en orden á las conveniencias de instituciones análogas á la por usted patrocinada con tanta habilidad desde su Secretaría general.

En formación nuestra Liga Marítima, no hemos creído hacer algo más atinado que acudir á la análoga institución de la madre Patria solicitando su experiencia, traducida en buenas obras de instrucción pertinente.

Es por esto, mi distinguido señor, que me permito rogarle quiera favorecernos con un ejemplar de la obra *Marinela*, cuyo mérito habrá de sernos utilísimo y provechoso.

Con sentimientos de mi más distinguida consideración, ofrezco su muy consecuente s. s., *M. Arenas Aguirre*, Secretario general.

#### CONTESTACIÓN

Sr. D. Miguel Arenas Aguirre, Secretario general de la Liga Marítima de Chile. — Valparaíso.

Muy distinguido señor mío: Con el mayor gusto, y en vista de sus deseos, le remito con esta misma fecha, en paquete aparte, un ejemplar de la obra *Marinela*, del Sr. Ocón, publicada en las columnas de nuestra Revista ilustrada *Vida Marítima* y premiada en el concurso de libros de lectura convocado por la Liga Marítima Española, con el fin de fomentar la enseñanza naval elemental en todo el territorio de la nación.

Le agradezco mucho los lisonjeros juicios que le merece mi actuación dentro del organismo con cuya Secretaría general me honro y espero, fundadamente, que la Liga Marítima de Chile ha de alcanzar una era de notoria prosperidad, gracias al celo patriótico de ustedes en pro de los intereses marítimos que les están encomendados.

Como siempre, le reitera el testimonio de su consideración personal más distinguida, su s. s. q. b. s. m., el Secretario general, *Adolfo Navarrete*. — 22 Agosto 1914.

Valparaíso, Julio 10 de 1914. — Excmo. Sr. D. Adolfo Navarrete, Secretario general de la Liga Marítima Española. — Madrid.

Estimado señor: Coronada por el éxito más completo, mi idea de fundar la Liga Marítima de Chile, al igual de la noble institución que vela por los intereses marítimos de España, é inaugurada en Valparaíso el 21 de Mayo, día memorable para los chilenos, por ser aniversario del combate naval de Iquique, con más de 3.000 socios, réstame agradecerle sus indicaciones, folletos y Revistas, que han contribuido grandemente á la realización de mis ideales.

En efecto, inspirado en sus patrióticas cartas, empezó en Enero una activa campaña por la prensa, dando á conocer los objetivos de las Asociaciones análogas, de los beneficios que le reportaría á Chile el poseerla, etc. — Así mismo conseguí interesar á un grupo de distinguidas personalidades de nuestras Cámaras, de la Marina y del Comercio, que formaron una Junta organizadora, para patrocinar la idea y presentarla al país.

Constituída esta Junta, se pidió la adhesión de los ciudadanos en Marzo, de Norte á Sur de la República. — A este llamado contestaron más de 2.000 personas, porque estaba en el ánimo de todos la necesidad de fomentar los servicios marítimos; así fué que en 21 de Mayo se convocó á una Asamblea general, fundándose la Liga Marítima de Chile y eligiéndose su directorio.

Este modo de proceder, como ve, Sr. Navarrete, es el mismo que usted adoptó y cuyo ejemplo he seguido, tratando de imitar su noble inspiración en bien de la Patria.

De este modo ha nacido nuestra Liga Marítima, que ya no es una ilusión, sino una hermosa realidad, que será de incalculable valor para mi país.

Su Directorio es formado por esclarecidos servidores de la nación, Senadores, Diputados, Jefes de la Armada y distinguidos comerciantes, que con todo entusiasmo trabajarán por el progreso marítimo del país, teniendo como Patrono de la Institución á S. E. el Presidente de la República, excelentísimo Sr. D. Ramón Barros Lueo, quien ofreció todo el concurso que su alto puesto le permitía.

La residencia del Directorio y de la Dirección de la Liga, será Valparaíso. — Presidente, Sr. Roberto Pretot Freire; Secretario general, Sr. Miguel Arenas, Valparaíso, Casilla 1.247. Su humilde servidor fué elegido Director permanente, mientras viva.

Me he permitido darle estos detalles, porque creo que usted y el Directorio de la Liga Marítima Española sentirán satisfacción al contemplar el éxito de su hermoso ejemplo, de cuyo molde he vaciado sus principales ideas.

La madre Patria, que hoy recibe la benéfica influencia del Gobierno de un Soberano como S. M. Don Alfonso XIII, modelo de cordura y patriotismo, y que sabe apreciar la importancia del poder marítimo de una nación, debe mirar con agrado esta elevada enseñanza de sus hijos, especialmente en el caso actual, que se trata de un país que lleva su sangre y á quien le dió vida civilizada.

Repito para usted y el honorable Directorio de la Liga Marítima Española, mi sincero agradecimiento, haciendo votos porque ella continúe prosperando, para dejar á España en el pie de la importancia naval de sus mejores tiempos. — Su. s. s., *Santiago Lorca Pellerozo*, Capitán de Corbeta, Comandante del destroyer *Capitán O. Brien*.

#### CONTESTACIÓN

Sr. D. Santiago Lorca, Capitán de Corbeta, Director permanente de la Liga Marítima de Chile. — Valparaíso.

Muy distinguido y estimado señor mío: Con el más vivo placer leo su atenta carta en que se sirve darme detalladas noticias de la constitución de la Liga Naval Chilena, y de los trabajos realizados por usted para dar cima á esa empresa patriótica que ha de ejercer benéfica influencia en la vida marítima de ese noble y progresivo país.

Crea usted que es en mí motivo de especial satisfacción, haber contribuido con el envío de nuestras publicaciones á que tales ideas prosperen y se desarrollen en Chile; pero éxito tan lisonjero no hubiera podido alcanzarse á no ser por las iniciativas de usted, apóstol convencido de lo que significa el mar para el engrandecimiento de los pueblos.

La Liga Marítima Española le reitera una vez más el cordial afecto que le inspira la de Chile, por cuyo engrandecimiento formula fervientes votos y desea mantener con ella un frecuente intercambio de ideas para el logro de sus levantados propósitos. Garantía de su engrandecimiento es el alto patronato que sobre la misma ha de ejercer S. E. el Presidente de esa gloriosa nación, y el concurso eficaz que están decididos á prestar á la naciente Liga todas las fuerzas vivas de la República.

En la primera sesión que celebre esta Junta Central, me será muy grato dar cuenta de los interesantes datos que se sirve comunicarme acerca de la constitución de ese organismo, y ya tendré el honor de hacerle presente el acuerdo reglamentario que se adopte, sin perjuicio de publicar desde luego los referidos extremos en nuestro *Boletín oficial* y en nuestra Revista ilustrada, y de remitirle ejemplares de uno y otra.

Entre tanto y tributándole mi más entusiastas plácemes extensivos á todas las dignas personalidades que componen esa Liga Naval, quedo de usted atentamente s. s. y compañero q. b. s. m. — E. Secretario general, *Adolfo Navarrete*.

22 de Agosto de 1914.

EN EL PERÚ

*Junta de la Liga Marítima Española en Iquitos (Perú).*

Excmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de Alcázar, Secretario general de la Liga Marítima Española.

Muy señor mío: Me es sumamente grato acusar á V. E. recibo de la atenta nota de 2 de Mayo próximo pasado, donde me comunica que la Junta Central de la Liga Marítima Española, en sesión celebrada el 30 del mes de Abril del año en curso, acordó por unanimidad concederme un voto de gracias por mis gestiones relacionadas con el establecimiento ó fundación en esta ciudad de una Junta dependiente de la misma.

Al dar á la Excmo. Junta Central de la Liga Marítima Española mis más expresivas gracias por el alto honor de que me han hecho objeto, cúmpleme manifestarle que él vino á estimularme para continuar con entusiasmo en la labor que de un modo voluntario me he impuesto con el fin de concurrir con mi pequeño esfuerzo á la patriótica obra iniciada por esa benemérita Asociación, de fomentar la vida marítima nacional.

Dios guarde á V. E. muchos años. — Manuel Rodríguez Liva.

12 de Julio de 1914.

**CENTRO DE INFORMACIONES Y CONSULTAS**

**Trabajos de los meses de Julio y Agosto.**

- I. Sobre los reconocimientos periódicos á que están sujetas las embarcaciones de pesca.
- II. Sobre las condiciones en que pueden ejercer la pesca las parejas del bou de vapores.
- III. Sobre peticiones elevadas al Gobierno por los armadores nacionales de pesca, con motivo de las presentes circunstancias de la guerra.
- IV. Sobre el derecho á traducir al castellano una obra publicada en Londres.
- V. Sobre los medios de recurrir contra el atropello de una embarcación de pesca por los moros.

**Principales publicaciones verificadas por la Junta Central de la Liga Marítima.**

**Año de 1901.**

- BOLETÍN OFICIAL. — (Continúa en los años sucesivos).  
 Congreso Marítimo Nacional.  
 Información preliminar.—Folleto de 128 páginas.—1.000 ejemplares.  
 Exposiciones.—Folleto de 55 páginas.—1.000 ejemplares.  
 Deliberaciones y conclusiones.—Tomo de 225 páginas.—1.000 ejemplares.  
 Discurso del Presidente, Excmo. Sr. D. Antonio Maura.—Folleto de 20 páginas.—1.000 ejemplares.

**Año de 1902**

- Vida Marítima.*—Revista decenal ilustrada.—(Continúa en años sucesivos).  
 Información sobre influencia del poder naval en la vida de España.—Ateneo de Madrid.  
 Memorias y discursos.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.

**Año de 1903.**

- Proyecto de bases de protección á las Industrias marítimas nacionales.—Folleto de 55 páginas.—500 ejemplares.  
 Las Industrias marítimas y su protección.—Información de la Liga Marítima Española sobre protección á las Industrias marítimas nacionales.—Tomo de 370 páginas.—4.000 ejemplares.  
 Organización de reservas navales.—Folleto de 70 páginas. 300 ejemplares.  
 Proyecto de Montepío Marítimo y Caja de Ahorros.—Folleto de 31 páginas.—4.000 ejemplares.  
 Reglamento internacional de la pesca.—Folleto de 30 páginas.—300 ejemplares.

**Año de 1904.**

- La Liga Marítima Española en la Asamblea de 1903 á 1904. Memoria anual.—Folleto de 40 páginas.—500 ejemplares.  
 Estado comparativo de las Ligas Marítimas existentes en 1904.—Hoja suelta.—5.000 ejemplares.  
 Reglamentación internacional de la pesca.—Memoria presentada por la Liga Marítima Española al Congreso Internacional de Lisboa.—Folleto de 30 páginas.—1.000 ejemplares.  
 Memoria sobre creación de Montepío, Cajas de préstamos y Ahorros y otros Institutos relacionados con el tráfico marítimo y sus Contrataciones.—Folleto de 55 páginas.—300 ejemplares.  
 Asamblea Nacional de Pesca.—Madrid. Convocatoria, deliberaciones y conclusiones.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.  
 Cartilla Marítima para enseñanza naval elemental en las Escuelas.—Folleto de 80 páginas.—13.000 ejemplares.  
 Centro de informaciones y consultas marítimas.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.

**Año de 1905.**

- BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.  
 La Hullera Nacional.—Convocatoria para su constitución.  
 Circular de la Secretaría general.—200 ejemplares.  
 Aclaraciones de la Ley de accidentes del trabajo.—Circular de la Secretaría general.—200 ejemplares.  
 Informes y proposiciones de la Conferencia de transportes por ferrocarril.—Hojas sueltas.—500 ejemplares.  
 Sociedad patronal y obrera de previsión y auxilio para la gente de mar.—Folleto y Circular.—500 ejemplares.

**Año de 1906.**

- BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.  
 Manual de la Liga Marítima Española (cinco años de labor (1900-1905).—300 páginas.—2.000 ejemplares.  
 Código marítimo civil y ley de pesca.—Anteproyectos.—600 ejemplares.  
 Información hullera nacional.—3.000 circulares.

**Año de 1907.**

- BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.  
 Comunicaciones, transportes é Industrias Navales. Sus relaciones con el Estado en 1906.—(Folleto, 200 ejemplares).  
 Comunicaciones marítimas regulares. Información al Ministerio de Fomento.—200 ejemplares.  
 Catecismo naval.—5.000 ejemplares.

**Años de 1908 y 1909.**

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).  
 Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).  
 Construcciones y armamentos navales.—500 ejemplares.

*Por la Junta provincial de Cartagena.*

Marinas en boceto (obra para premiar á los alumnos de la Enseñanza Naval Elemental). 2.000 ejemplares.

*Por la Hullera Nacional.*

El carbón nacional y su transporte. (Ponencia del Secretario ante la Comisión de Comunicaciones é Industrias Marítimas. (Folleto, 500 ejemplares).

**Año de 1910.**

BOLETÍN ilustrado (bimensual).  
 Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Exposición de la Liga Marítima á la Comisión del Congreso de los Sres. Diputados encargada de dictaminar sobre el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Fomento en 22 de Octubre de dicho año, reformando la ley de 14 de Junio de 1909, de Comunicaciones é Industrias Marítimas Nacionales, para que sea mantenida en todo su vigor la repetida ley de 14 de Junio. (5.000 ejemplares).

Idem de la Asociación de Constructores Navales Nacionales con idéntico motivo que la anterior. (5.000 ejemplares).

Memoria de la Asamblea de la Liga correspondiente al año de 1910. (1.000 ejemplares).

**Año de 1911.**

BOLETÍN OFICIAL ILUSTRADO (bimensual).  
 Revista Ilustrada *Vida Marítima* (decenal).  
*Páginas Marítimas*, de los Sres. Cervera. (Primer premio del Concurso celebrado por la Liga para libros de lectura marítima elemental.) 1.000 ejemplares.

*Marinela*, de D. Serafín Ocón. (Segundo ídem del ídem

íd., por la íd. Se publicó en la Sección literaria de la revista *Vida Marítima*).

*Ideales Marítimos*, de D. José Barbastró. (Tercer premio de ídem del ídem íd., por la íd. íd.) 500 ejemplares.

**Año de 1912**

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).  
 Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

*Marinela*, de D. Serafín Ocón, publicada, en la sección literaria de la revista *Vida Marítima*. Tirada aparte de 2.000 ejemplares.

Quinientos ejemplares de las informaciones parlamentarias de la Liga Marítima y la Asociación de Constructores navales sobre el Proyecto de ley, modificando el de Industrias y Comunicaciones Marítimas de 1909.

Idem de la Hullera Nacional sobre el proyecto del Código Minero.

Idem la Industria Carbonera Nacional.

**Año de 1913.**

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).  
 Revista Ilustrada *Vida Marítima* (decenal).  
 Cinco mil postales (propaganda de la Liga Marítima).

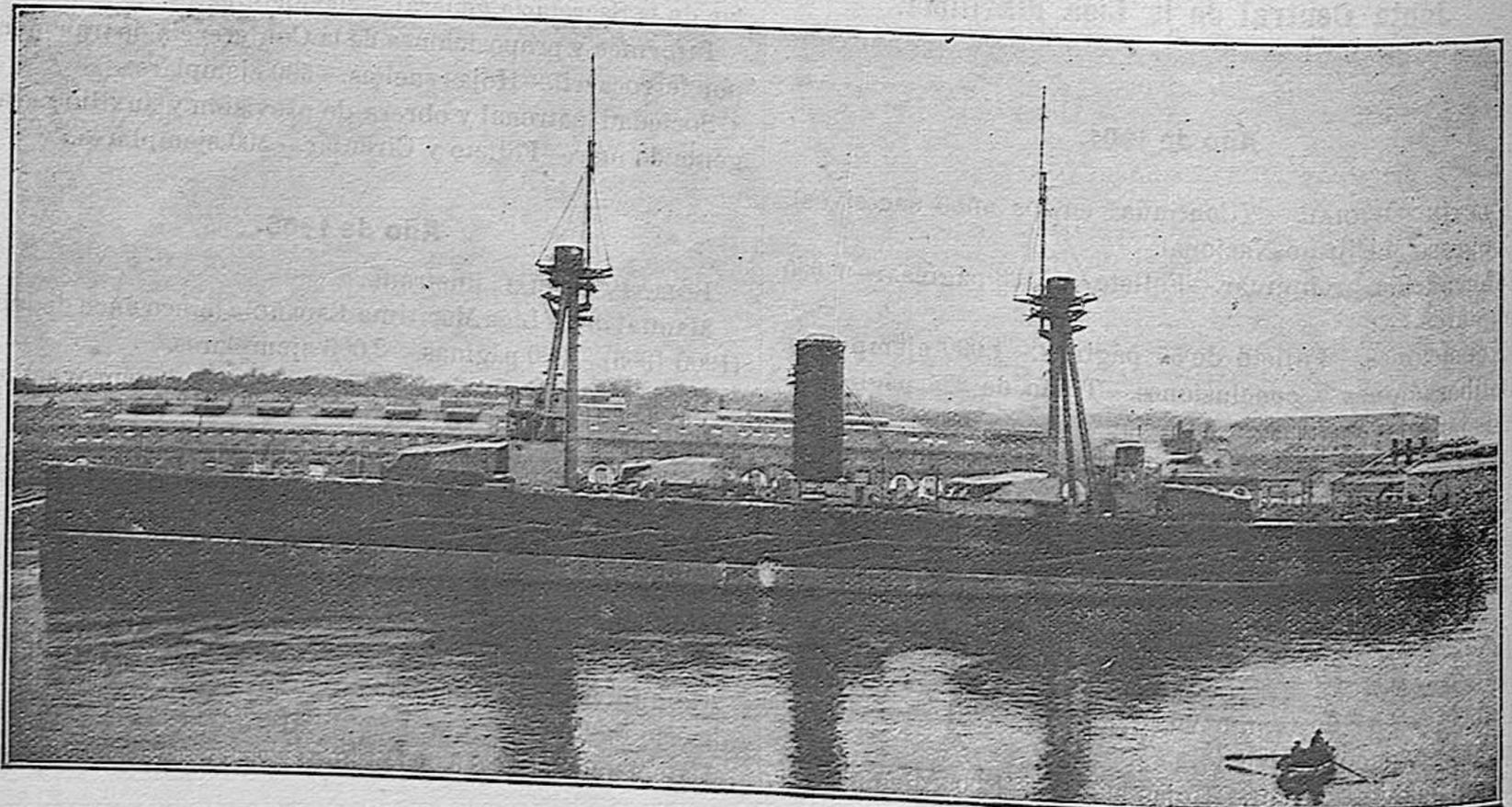
**SUMARIO**

**Sección ilustrada.**—La enseñanza naval elemental en Cartagena.—Asociación protectora del pescador, proyecto de bases, *Alfredo Saralegui*. Los «Sea Scouts», *Santiago Arambilet* («Skipper») y M. Julio Haro.—Motores de petróleo en las embarcaciones de pesca, *Juio Cañizares*.

**Sección oficial.**—Hullera Nacional. Exposición al Sr. Ministro de Hacienda.—Cartagena: Organización de los «Sea Scouts» ó exploradores marítimos.—Coruña: Junta provincial.

La Liga Marítima española en América: En Chile: Comunicaciones cruzadas entre la Liga Marítima chilena y la española. En el Perú: Comunicación del Sr. Rodríguez Lira.

Imprenta Alemana, Fuencarral, 137.—Madrid.



## XII.—Organización.

### Patrono.

SU MAJESTAD EL REY DON ALFONSO XIII

### Protectores.

S. A. el Duque de Montpensier, S. A. D. Genaro de Borbón y S. E. el Almirante de la Armada.

### Presidentes honorarios.

Excemos. Sres. Ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas; de Marina, y de Instrucción pública.

PRESIDENTE FUNDADOR: Excmo. Sr. D. Antonio Maura.—PRESIDENTE EFECTIVO: Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

## JUNTA CENTRAL

### 1.ª SECCIÓN (Asuntos generales).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca, Senador del Reino, Ex Ministro de Marina.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Félix Suárez Inclán, Diputado á Cortes, Ex Ministro de Fomento; Excmo. Sr. Barón de Satrústegui, Presidente de la Asociación de Navieros de Barcelona; Excmo. Sr. Don Eladio Mille, Auditor General de la Armada. Excmo. Sr. D. Fernando M.ª de Ibarra, Diputado á Cortes.

### 2.ª SECCIÓN (Navegación).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Tomás de Ibarra, naviero y Senador del Reino (Sevilla).

VOCALES: Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch, naviero; Excmo. Señor D. Javier Ugarte, Senador del Reino, Ministro de Fomento; Señor D. Pedro de Chalbaud; Sr. D. Luis María de Aznar, naviero, Diputado á Cortes.

### 3.ª SECCIÓN (Personal).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. José Ferrándiz, Contralmirante, Senador del Reino, Ex Ministro de Marina.

VOCALES: Sr. D. Santiago Anduiza (Bilbao); Sr. D. Ignacio Muñozabal, Presidente de la Asociación de Maquinistas navales (Bilbao); Sr. D. Manuel Andújar, Capitán de Fragata; Sr. D. Ricardo Ramos, Naviero y Diputado á Cortes.

### 4.ª SECCIÓN (Construcciones y armamentos).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

VOCALES: Sr. D. José María Cornet, Director de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona; Sr. D. Ignacio de Noriega; Excmo. Sr. D. José Torelló, Ingeniero Inspector de la Armada; Excmo. Sr. Conde de Zubiría, Presidente de «Altos Hornos de Vizcaya» y de la Sociedad Española de Construcción Naval.

### 5.ª SECCIÓN (Pesca).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Emilio Luanco, Vicealmirante.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Ramón de Carranza, Jefe de la Armada, Senador; Sr. D. José Barreras Massó, constructor de buques de pesca y fabricante de conservas (Vigo); Sr. D. Emilio Bonelli; Sr. D. Vicente Galiana.

### 6.ª SECCIÓN (Instrucción).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Marqués de Pílares, Almirante de la Armada, Ex Ministro de Marina.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Victoriano López Dóriga, Presidente del Club náutico de Santander, Excmo. Sr. D. Eugenio Agacino, Jefe de la Armada retirado y ex-Diputado á Cortes, Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralt, Director de la Escuela náutica de Barcelona; Sr. D. José E. de Olano (Barcelona).

SECRETARIO GENERAL: Excmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de Alcázar, Jefe de la Armada retirado y ex-Diputado á Cortes.—VICESECRETARIO TESORERO: Excmo. Sr. D. Ramón Méndez Alanís, Auditor de División y ex-Diputado á Cortes.

## JUNTAS PROVINCIALES

**Alicante.**—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.

PRESIDENTE: D. Pedro Llorca.—SECRETARIO: D. Joaquín Bellido

Llorens.—VICESECRETARIO: D. Carlos Faes Porcel.

**Barcelona.**—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Gobernador

Civil; Excmo. Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: Excmo.

Señor Sr. Marqués de Comillas.—VICEPRESIDENTE: Excmo. señor

D. Manuel Arnús.—SECRETARIO: D. Francisco Casanovas.—TESO-

RO: D. Ricardo Ramos.

**Bilbao.**—PRESIDENTE: Presidente de la Asociación de Navieros.—

SECRETARIO: D. Francisco Gamecho.

**Cádiz.**—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—

PRESIDENTE: D. Ramón de Carranza.—SECRETARIO: D. José Bedoya.

**Cartagena.**—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Marqués de

(hijo); Gobernador militar de la plaza; Alcalde de Cartage-

na.—PRESIDENTE EFECTIVO: Excmo. Sr. D. Luis Angosto.—VICE-

SECRETARIO: D. Vicente Serrat Andreu y D. Mariano Sanz.—SE-

CRETARIO: D. José Moncada Moreno.

**Castellón de la Plana.**—PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Coman-

dante de Marina; Sr. Ayudante del Distrito marítimo.—PRESIDENTE

EFECTIVO: Sr. D. Enrique Jimeno.—VICEPRESIDENTE: D. Juan Pe-

re.—SECRETARIO: D. Vicente Salvador.

**Coruña.**—PRESIDENTE: D. Nicandro Fariña.—SECRETARIO: don

José Longueira.

**Ferrol.**—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Nicasio Pérez.—SECRETARIO:

D. Manuel de Vierna.

**Huelva.**—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—

PRESIDENTE: D. Manuel Pérez de Guzmán.—VICEPRESIDENTE: Don

Guillermo Duclos.—SECRETARIO: D. Carlos Capmany.

**Málaga.**—PRESIDENTE: D. Emilio Barreras.—VICEPRESIDENTE:

D. Manuel Núñez.—SECRETARIOS: D. Manuel Picasso y D. Higi-

nio Andraca.

**Mahón.**—PRESIDENTE: D. Bartolomé Escudero.—SECRETARIO:

D. Pedro Ballester.—TESORERO: D. Francisco Terrés.

**Palma de Mallorca.**—PRESIDENTE: D. Ricardo Roca.—SECRE-

ARIO: D. José Casanovas.

**Palmas Las (Gran Canaria).**—PRESIDENTES HONORARIOS: Exce-

lentísimo Sr. Gobernador militar del Grupo Oriental del Archipié-

lago, D. Cándido Hernández de Velasco; Sr. Comandante de Mari-

na de la provincia; Sr. D. Rafael Navarro Salgarra.—PRESIDENTE

EFECTIVO: D. Francisco V. Reina y Lorenzo.—VICEPRESIDENTES:

D. Rosendo Ramos y Franch; D. Juan Bordes Claverie.—SECRE-

ARIO: D. Felipe Massie de la Roche.—VICESECRETARIO: D. Alfredo

S. Pérez.—TESORERO CONTADOR: D. Miguel Curbelo Espino.

**Santander.**—PRESIDENTE: D. Victoriano López Dóriga.—SECRE-

TARIO: D. Miguel López Dóriga.

**San Sebastián.**—VICEPRESIDENTE: D. Jorge Satrústegui.—SE-

CRETARIO: D. José María Aristeguieta.

**Tarragona.**—PRESIDENTE: D. José Prats y Prats.—SECRETARIO:

D. Cosme Oliva.

**Valencia.**—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.

PRESIDENTE: Sr. Barón de Vellvert.—SECRETARIO: D. José M. Zu-

malacárregui.—VICESECRETARIO: D. José M.ª Pazós.

**Vigo.**—SECRETARIO: D. Joaquín Nogueira.

## JUNTAS LOCALES

**Altea.**—PRESIDENTE: D. Juan Beneito Beneito.—SECRETARIO

D. Patricio Gómez Sevilla.—**Arrecife (Lanzarote-Gran Canaria)**—

PRESIDENTES HONORARIOS: D. Luis Sancho Miñano de Castro; Co-

mandante militar de la Isla; D. Adán Miranda y Naranjo, Alcalde

Presidente del Ayuntamiento; D. Francisco Aragón, Ayudante de

Marina del distrito.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Manuel Medina Ro-

dríguez.—VICEPRESIDENTE: D. Ruperto González y Hernández.—

SECRETARIO: D. José Cabrera Caudales.—VICESECRETARIO: D. Car-

los Sáenz é Infante.—**Ayamonte.**—PRESIDENTE: D. Miguel Pérez

Barroso.—SECRETARIO: D. Francisco Muñoz.—**Benicarló.**—PRESI-

DENTE: D. José Fibla Pitarch.—VICEPRESIDENTE: D. Francisco Arnau

Lores.—SECRETARIO: D. Francisco Fresquet Boix.—**Benidorm.**—

PRESIDENTE: D. Tomás Orts y Orts.—**Burriana.**—PRESIDENTE: Don

Manuel Patuel Vierna.—VICEPRESIDENTE: D. José Dandi Feliz.—

SECRETARIO: Sr. D. Miguel Moll Roig.—**Calafell.**—PRESIDENTE: Don

Jaime Martí.—SECRETARIO TESORERO: D. José Totusans.—**Ceuta.**—

PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Ayudante de Marina; D. Leopoldo

Costa.—PRESIDENTE: D. Francisco Bayton León.—VICEPRESIDENTES:

D. Andrés Mesa; D. Baldomero Blond.—SECRETARIO: D. Juan Reggio

Salguero.—VICESECRETARIOS: D. Matías Carmona; D. Jaime Lloret.—

**Denia.**—PRESIDENTE HONORARIO: Ilmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de

Alcázar.—PRESIDENTE: D. Juan Oliver Morand.—VICEPRESIDENTE:

D. Vicente Rives.—SECRETARIO: D. Juan Gómez Puig.—VICE-

SECRETARIO: D. Manuel Cervera.—TESORERO: D. José Ramos Mo-

rand.—**Isla Cristina.**—VICEPRESIDENTE: D. Diego Zarandieta Ro-

selló.—SECRETARIO: D. José Soler.—TESORERO: D. Román Pérez

López.—**Puerto de Cabras (Fuerteventura-Canarias).**—PRE-

SIDENTES HONORARIOS: D. Ramón F. Castañeira; D. Santiago Cu-

llen y Verdugo, Comandante Militar de la Isla; D. Rafael M.

Navarro, Comandante de Marina de Gran Canaria.—PRESIDENTE:

D. Teófilo Martínez de Escobar, Arcipreste de la Isla.—VICEPRESI-

DENTE: D. Secundino Alonso y Alonso.—TESORERO-CONTADOR: Don

José Martín Alonso.—SECRETARIO: D. José Pérez Medina.—**San**

**Carlos de la Rápita.**—PRESIDENTE: D. Dositeo Andrés Castell.—

**Santa Pola.**—PRESIDENTE: D. José Salinas.—SECRETARIO: D. To-

más López Sempere.—**Santoña.**—PRESIDENTES HONORARIOS: Exce-

lentísimo Sr. Duque de Santoña; D. Manuel Andújar; Excelentísi-

mo Sr. D. Adolfo Navarrete.—PRESIDENTES EFECTIVOS: D. Agapito

Santa Marina; D. Dámaso Cabo; D. Luis González Vieytes.—VOCA-

LES: D. Rafael Carasa; D. Adolfo Valle; D. Enrique San Pedro;

D. Angel Blanco.—SECRETARIO: D. Agustín de la Fragua.—TESO-

RERO: D. Enrique Quintana.—VOCAL REPRESENTANTE EN MADRID:

Don Bernardino Sancifrián.—**Torredembarra y Alfafulla.**—

PRESIDENTE: D. José Guasch.—SECRETARIO: D. Antonio Roig.—

**Torre Vieja.**—PRESIDENTE: Don Vicente Castell Yañez.—SECRE-

TARIO: D. Juan Maspons Buaves.—VICESECRETARIO: D. Vicente Cas-

tell Ibáñez.—**Tortosa.**—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Mar-

qués de Pílares; Excmo. Sr. D. Adolfo Navarrete; Excmo. Sr. Al-

calde de Tortosa; Sr. Ayudante de Marina.—PRESIDENTE EFECTIVO:

D. Damián Lombart.—VICEPRESIDENTES: Sr. D. Enrique Sebastián

Besora y Sr. D. Fernando Pallarés Escardó.—SECRETARIO: Sr. Don

Héctor Marqués Escardó.—VICESECRETARIO: Sr. D. Juan Plá Cór-

doba.—TESORERO: Sr. D. Ignacio Raga Franch.—**Villajoyo-**

**sa.**—PRESIDENTE: D. Juan Bautista Lloret Galiana.—SECRE-

ARIO: D. Francisco Sellés Barber.—**Villanueva y Geltrú.**—PRESI-

DENTE: D. Francisco Fita.—SECRETARIO: D. Manuel Bastan.—**Vina-**

**roz.**—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESI-

DENTE EFECTIVO: D. Francisco Adell García.—VICEPRESIDENTE: D. Agus-

tín Esparducer Adell.—SECRETARIO: D. Francisco Sorolla Busquet.

# Centro de informaciones y consultas marítimas

## REGLAMENTO

### CAPITULO PRIMERO

Objeto y organización del Consultorio de la Liga Marítima Española.

Art. 1.º El Consultorio, como Centro de informaciones y consultas marítimas, tiene por objeto:

1.º Facilitar noticias e informaciones de carácter bibliográfico, cronológico y legislativo, sobre cuantos asuntos se refieran directamente a la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativas y jurídicas.

2.º Evacuar consultas técnicas, jurídicas y administrativas acerca de cuantos asuntos afecten a las profesiones, industrias y comercio marítimos.

3.º Vulgarizar los conocimientos navales, insertando en la Revista VIDA MARÍTIMA cuantas noticias, informaciones y consultas sean susceptibles de publicación; y

4.º Actuar como corresponsal del *Bureau de Renseignement* de la Asociación Internacional de la Marina de París, y auxiliar a la Secretaría de la Junta Central de la Liga, como Comité español de dicha Asociación.

Art. 2.º Para el cumplimiento de estos fines, el Consultorio dependerá de la Secretaría general de la Liga, y se dividirá en seis secciones, a saber:

1.ª Asuntos generales, Geografía e Historia marítimas y Marina militar.

2.ª Navegación y Comercio marítimo

3.ª Personal, instrucción, recreo y socorros náuticos.

4.ª Construcción naval e industrias con ella relacionadas.

5.ª Pesca marítima e industrias derivadas.

6.ª Derecho marítimo.

Art. 7.º Las peticiones de noticias y consultas se dirigirán por escrito al Secretario general de la Liga, Director del Consultorio. Una vez satisfechas, se dispondrá de la conveniente publicidad de la noticia o información, contestación de la pregunta, en la Sección correspondiente de VIDA MARÍTIMA.

### CAPITULO II

De las noticias e informaciones.

Art. 8.º Se considerarán como noticias o informaciones las contestaciones a las preguntas que sean exclusivamente de índole bibliográfica, cronológica o legislativa, que no requieran definición de doctrina, ni redacción de memorias, ejecución de proyectos o cualquier otro estudio de redacción especial.

Art. 9.º Los socios de la Liga y suscriptores de VIDA MARÍTIMA, sean individuales o colectivos, tendrán derecho a que les sean contestadas gratuitamente las preguntas del orden expresado en el artículo anterior, que estén relacionadas directa o indirectamente con los asuntos marítimos.

En los casos en que la contestación a alguna pregunta requiriese gastos extraordinarios de consideración, por textos, traducciones o correspondencia, se le manifestará al promovente el importe con exactitud o aproximadamente, si lo primero no fuese posible *a priori*.

Obtenida la conformidad del interesado, serán de cuenta suya los expresados gastos, debidamente justificados, que abonará una vez satisfecha la pregunta.

Art. 10. Los individuos o Corporaciones que no fuesen socios de la Liga ni suscriptores de VIDA MARÍTIMA, para utilizar gratuitamente los servicios de

noticias e informaciones del Centro, deberán abonar previamente la cuota correspondiente a un año, quedando obligados a satisfacer además los gastos extraordinarios citados en el artículo anterior.

### CAPÍTULO III

De las consultas.

Art. 11. Tendrán el carácter de consultas las contestaciones a las preguntas que requieran definición de doctrina, aplicación de textos legales o científicos, redacción de memorias, ejecución de proyectos, exposición de opinión técnica o cualquiera otra que requiera estudio detenido y redacción especial, debidamente autorizada.

Art. 12. Las consultas se dividirán en dos clases:

De interés marítimo general.

De interés particular o colectivo de clase o industria determinada.

Art. 13. Las consultas de interés general serán evacuadas a los socios de la Liga, protectores u honorarios y de mérito, sin más gastos que los materiales de textos adquiridos, traducciones, estadísticas o recopilaciones verificadas, proyectos redactados y correspondencia sostenida.

Los consultantes que no tengan dicho carácter deberán abonar previamente el importe de la cuota anual que corresponda a las clases de socios citadas.

Dichas consultas se publicarán también oportunamente en VIDA MARÍTIMA.

Art. 14. El importe de las consultas de interés particular o colectivo de clase o industria determinada, será variable, según la entidad del trabajo que origine el individuo o Corporación que lo motive, y de su categoría como socio de la Liga, y será objeto de concierto con el promovente.

La publicidad de estas consultas en VIDA MARÍTIMA sólo podrá verificarse de acuerdo con el promovente.

Art. 15. De todas las consultas que evacue el Centro de informaciones, se notificará el Director a la Junta Central. Solicitará su concurso en aquellas que impliquen definición de doctrina o sostenimiento de tesis por si la Junta quiere hacerse solidaria de la consulta dándole mayor autoridad.

Art. 16. Si el interesado solicitara el concurso de alguno de los Asesores de la Junta y del Consultorio, o el Director de éste creyese necesario recurrir a ellos, el interesado, estuviere ausente, serán de cuenta suya los gastos profesionales que dicho servicio ocasione.

### CAPITULO IV

De las relaciones con el «Bureau de Renseignement» de París.

Art. 17. Corresponderá al Consultorio, como Centro de informaciones marítimas, verificar todos los trabajos que la Junta Central de la Liga le encomiende en sus funciones de Comité español de la Asociación Internacional de la Marina de París.

Art. 18. Mantendrá además relaciones periódicas con el *Bureau de Renseignement* de dicha Asociación y con otros centros análogos del extranjero, para el intercambio o adquisición de cuantos informes, noticias o documentos, relacionados con la vida marítima internacional, sean necesarios para desempeñar eficazmente su misión.

DIRECCIÓN: Zurbano, 8, Madrid: Telegráfica y telefónica, MARITIMA-MADRID. Teléfono núm. 1.866.



**VIDA MARITIMA**  
REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO  
PUBLICADA POR LA LIGA MARITIMA ESPAÑOLA

PRECIOS DE SUSCRIPCION.—España y Portugal. Trimestre, 6 pesetas; semestre, 11; año, 20.—Estranjero (Europa): Semestre, 14 francos; año, 25.—América, Cuba y Filipinas: Semestre, 8 pesetas; año, 15.

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS.—(Tres inserciones al mes): Plana entera, 100 pesetas; media plana o una columna, 50; Cuarto de plana o media columna, 25; Octavo de plana o cuarto de columna, 12,50; Décimo de plana o quinto de columna, 10.—Precios convencionales, según su importancia y número de inserciones.

ANUNCIOS EN EL TEXTO DE LA REVISTA.—(Plana última). Un centímetro (8 líneas): 10 pesetas mes, 25 trimestre y 5 una inserción.

NOTAS IMPORTANTES.—Los anuncios de empresas y compañías podrán ser objeto de contrato especial, según se publiquen, ya en la Sección de Anuncios, ya en la plana última del Texto, ya en la Información general.—No se responde del extravío de números si no van certificados.—Importe del certificado: De 1 a 10 ejemplares, 2,25 pesetas trimestre; año, 9 pesetas.

Los señores corresponsales y libreros disfrutaran del 20 por 100 de Comisión de las suscripciones que verifiquen así como de los anuncios que realicen.  
Las suscripciones y anuncios se abonarán siempre por adelantado.

VIDA MARITIMA publica y reparte gratuitamente el BOLETIN OFICIAL DE LA LIGA, rebaja un 10 por 100 el precio de los anuncios y suscripciones de los miembros de esta institución, e inserta los trabajos del Centro de Informaciones y Consultas Marítimas.

Número corriente, una peseta.—Atrasado, 1,50 céntimos.

Dirección, Redacción y Administración: Zurbano, 8, bajo, dcha.—Teléf. 1866.—MADRID

La Dirección de la Revista depende de la Junta Central de la Liga Marítima Española, a cargo del Secretario General.

El BOLETIN OFICIAL DE LA LIGA MARITIMA ESPAÑOLA se reparte gratis a todos los socios y a las bibliotecas de las Cámaras de Comercio, Sociedades Económicas de Amigos del País, Universidades, Institutos, Escuelas de Náutica, de Artes y Oficios, Ateneos científicos, literarios y obreros, Academias, Casinos y otras Sociedades análogas. También se remite a las Comandancias y Ayudantías de Marina, a los buques y escuelas de la Armada, a los vapores de las principales Compañías de Navegación, a las más importantes empresas mercantiles e industriales, y a las Sociedades de Navieros, Consignatarios, Pilanos, Pilotos, Condestables, Maquinistas, Marineros y Pescadores.

La Secretaría general suplica que le sean advertidos los cambios de domicilio de los asociados, para la oportuna remisión del BOLETIN y otros impresos, y agradecerá su reclamación cuando no los reciban.

La correspondencia debe dirigirse al Director, Secretario General de la Liga Marítima Española en el Ministerio de Fomento, a Zurbano, 8, bajo, derecha. La telegráfica: MARITIMA-MADRID.